

PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

Documento de sessão

A6-0002/2009

19.1.2009

*****I**

RELATÓRIO

Proposta de Regulamento (CE) do Parlamento Europeu e do Conselho, que altera os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004 a fim de melhorar o desempenho e a sustentabilidade do sistema de aviação europeu (COM(2008)0388 – C6-0250/2008 – 2008/0127(COD))

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relatora: Marian-Jean Marinescu

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 105.º, 107.º, 161.º e 300.º do Tratado CE e no artigo 7.º 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. Nos actos modificativos, as partes transcritas de uma disposição existente que o Parlamento pretende alterar, sem que a Comissão o tenha feito, são assinaladas a negrito. As eventuais supressões respeitantes a esses excertos são evidenciadas do seguinte modo: [...]. 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.....	48
PARECER DA COMISSÃO DA INDÚSTRIA, DA INVESTIGAÇÃO E DA ENERGIA ...	52
PROCESSO	71

PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

Proposta de Regulamento (CE) do Parlamento Europeu e do Conselho, que altera os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004 a fim de melhorar o desempenho e a sustentabilidade do sistema de aviação europeu

(COM(2008)0388 – C6-0250/2008 – 2008/0127(COD))

(Processo de co-decisão: primeira leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2008)0388),
 - 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 (C6-0250/2008),
 - Tendo em conta o artigo 51.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo e o parecer da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia (A6-0002/2009),
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.

Alteração 1

Proposta de regulamento – acto modificativo

Considerando 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(2-A) A via mais eficaz e eficiente de criar um céu único europeu passa por uma abordagem descendente; contudo, atendendo a que não foi ainda possível conseguir a aprovação política para este tipo de abordagem, o objectivo tem de consistir neste momento em acelerar os processos iniciados com base na abordagem ascendente.

Justificação

O Parlamento defendeu repetidamente uma abordagem descendente, mas nas circunstâncias actuais esta não é exequível. O objectivo deve ser agora evitar atrasos excessivos na criação do Céu Único Europeu.

Alteração 2

Proposta de regulamento – acto modificativo Considerando 8

Texto da Comissão

(8) Para garantir uma supervisão coerente e sólida da prestação de serviços na Europa, as autoridades supervisoras nacionais devem dispor de independência e recursos suficientes.

Alteração

(8) Para garantir uma supervisão coerente e sólida da prestação de serviços na Europa, as autoridades supervisoras nacionais devem dispor, ***pelo menos***, de independência ***funcional*** e recursos suficientes, ***a fim de evitar conflitos de interesses e incentivar e reforçar a cooperação a nível bilateral e multilateral.***

Justificação

Os Estados-membros concordaram previamente com a ideia de reconhecer “independência funcional” às agências nacionais e às autoridades de supervisão noutras domínios (ex.: mercados das telecomunicações, da energia e do gás).

Alteração 3

Proposta de regulamento – acto modificativo Considerando 11-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(11-A) Os Estados-Membros deverão empenhar-se em reforçar a cooperação em todos os aspectos-chave relativos ao céu único europeu (CUE), não só a nível da União Europeia como com países terceiros.

Justificação

A melhor forma de realizar o céu único europeu será um consenso diplomático e coerente e não uma abordagem ambiciosa, de cima para baixo.

Alteração 4

Proposta de regulamento – acto modificativo Considerando 13

Texto da Comissão

(13) Os blocos de espaço aéreo funcionais constituem elementos fundamentais de reforço da cooperação entre prestadores de serviços de navegação aérea, destinados a melhorar o desempenho e a gerar sinergias. Os Estados-Membros deverão criar blocos de espaço aéreo funcionais o mais tardar até ao final de **2012**.

Alteração

(13) Os blocos de espaço aéreo funcionais constituem elementos fundamentais de reforço da cooperação entre prestadores de serviços de navegação aérea, destinados a melhorar o desempenho e a gerar sinergias. Os Estados-Membros deverão criar blocos de espaço aéreo funcionais, ***os quais deverão estar operacionais*** o mais tardar até ao final de **2011**.

Justificação

A criação de blocos de espaço aéreo funcionais até 2012, no máximo, irá atrasar o funcionamento do céu único europeu, para o qual os blocos de espaço aéreo funcionais constituem uma fase intermédia. Por outro lado, o lançamento do programa SESAR a partir de 2014 deverá ser feito directamente com base no céu único europeu e não com base em blocos de espaço aéreo funcionais, a fim de evitar uma desnecessária duplicação de custos. De 2012 até ao final de 2013 há tempo suficiente para iniciar as fusões de blocos de espaço aéreo funcionais .

Alteração 5

Proposta de regulamento – acto modificativo Considerando 13-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(13-A) As iniciativas realizadas no âmbito dos blocos de espaço aéreo funcionais vizinhos devem cooperar entre si, de modo a facilitar a incorporação de blocos de espaço aéreo funcionais no céu único europeu.

Justificação

A criação de blocos de espaço aéreo funcionais até 2012, no máximo, irá atrasar o funcionamento do céu único europeu, para o qual os blocos de espaço aéreo funcionais

constituem uma fase intermédia. Por outro lado, o lançamento do programa SESAR a partir de 2014 deverá ser feito directamente com base no céu único europeu e não com base em blocos de espaço aéreo funcionais, a fim de evitar uma desnecessária duplicação de custos. De 2012 até ao final de 2013 há tempo suficiente para iniciar as fusões de blocos de espaço aéreo funcionais .

Alteração 6

Proposta de regulamento – acto modificativo Considerando 13-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(13-B) Afigura-se necessário um acordo renovado entre as autoridades civis e militares tendo em vista a realização do céu único europeu.

Justificação

À luz das alterações introduzidas pelo presente regulamento, considera-se necessário a renovação do acordo entre as autoridades civis e militares, assinado em 2004.

Alteração 7

Proposta de regulamento – acto modificativo Considerando 13-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(13-C) A fim de facilitar a conclusão de acordos de alto nível e encontrar as melhores soluções para os desafios que se depararem na implantação de blocos de espaço aéreo funcionais, a Comissão deve designar uma personalidade política de alto nível para exercer as funções de coordenador do sistema de blocos do espaço aéreo funcionais. A actuação do coordenador não deve prejudicar as funções e actividades do Comité do Céu Único.

Justificação

Tendo presente o modelo bem sucedido dos projectos prioritários RTE-T, a nomeação de um

coordenador do sistema de blocos de espaço aéreo funcionais, iria acelerar a sua implementação bem como a sua futura incorporação. O coordenador deveria ser uma figura política de alto nível e não um técnico, a fim de procurar obter um consenso político entre os Estados-Membros.

Alteração 8

Proposta de regulamento – acto modificativo Considerando 14

Texto da Comissão

(14) Se a melhoria do desempenho, nomeadamente a aplicação do plano director ATM, exceder os recursos actualmente disponíveis, é necessário adoptar medidas para financiar projectos comuns.

Alteração

(14) Se a melhoria do desempenho, nomeadamente a aplicação do plano director ATM, exceder os recursos actualmente disponíveis, é necessário adoptar medidas para financiar projectos comuns. ***Devem ser disponibilizados recursos financeiros adicionais para financiar projectos comuns destinados a ajudar os utilizadores do espaço aéreo e/ou os prestadores de serviços de navegação aérea a melhorar as infra-estruturas de navegação aérea colectivas, a prestação de serviços de navegação aérea e a utilização do espaço aéreo, nomeadamente os projectos que possam ser necessários para a implementação de blocos de espaço aéreo funcionais e a execução do plano director ATM. Estes recursos financeiros adicionais podem ser disponibilizados por meio de financiamentos RTE-T, empréstimos do BEI e receitas de leilões decorrentes da integração da aviação no regime de comércio de direitos de emissão.***

Alteração 9

Proposta de regulamento – acto modificativo Considerando 14-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(14-A) O rápido desenvolvimento do sistema SESAR é essencial para a criação

do céu único europeu. Neste sentido, o Eurocontrol deve prestar contas ao Parlamento Europeu da sua contribuição para o financiamento do sistema SESAR.

Justificação

É necessário garantir o financiamento do sistema SESAR para evitar problemas similares aos que se verificaram com o financiamento de GALILEO. O financiamento do sistema SESAR divide-se em partes iguais entre a UE, o Eurocontrol e as empresas (700 milhões de euros cada). A UE já transferiu a parte do financiamento que lhe corresponde, pelo que o Eurocontrol deve prestar informações sobre a sua parte sob a forma de contribuições em espécie.

Alteração 10

**Proposta de regulamento – acto modificativo
Considerando 17**

Texto da Comissão

(17) Uma região europeia de informação de voo (EFIR), que abarca o espaço aéreo sob a responsabilidade dos Estados-Membros, deverá facilitar o planeamento comum e a integração de operações a fim de superar os estrangulamentos regionais.

Alteração

(17) Uma região europeia de informação de voo (EFIR), que abarca o espaço aéreo sob a responsabilidade dos Estados-Membros, deverá facilitar o planeamento comum e a integração de operações a fim de superar os estrangulamentos ***locais e*** regionais.

Justificação

Formulação mais precisa.

Alteração 11

**Proposta de regulamento – acto modificativo
Considerando 21-A (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

(21-A) A reforma prevista do Eurocontrol deverá ter lugar antes da entrada em vigor do presente regulamento.

Justificação

A reforma prevista do Eurocontrol deverá ser realizada antes da actual implementação das disposições do programa SES II, por forma a garantir uma verdadeira independência às partes do Eurocontrol que, nos termos do presente regulamento, irão assegurar outras tarefas.

Alteração 12

Proposta de regulamento – acto modificativo Considerando 21-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(21-B) A reforma prevista de Eurocontrol deverá ser realizada de forma a garantir que as tarefas europeias confiadas ao Eurocontrol no âmbito dos regulamentos relativos ao céu único europeu sejam compatíveis e não entrem em contradição com outros aspectos do seu trabalho relacionados com as suas tarefas e competências enquanto organização internacional.

Justificação

A Comissão deverá clarificar devidamente a sua cooperação reforçada com o Eurocontrol por forma a implementar as suas políticas. Um primeiro passo neste sentido poderá residir num acordo-quadro, que deverá ter em conta a natureza pan-europeia da organização.

Alteração 13

Proposta de regulamento – acto modificativo Considerando 22

Texto da Comissão

Alteração

(22) Deverão ser introduzidas medidas adequadas destinadas a melhorar a eficácia da gestão do fluxo de tráfego aéreo, a fim de apoiar as unidades operacionais existentes, incluindo a unidade central de gestão do fluxo de tráfego aéreo do Eurocontrol, a garantir operações de voo eficientes. Além disso, a comunicação da Comissão relativa um plano de acção sobre

(22) Deverão ser introduzidas medidas adequadas destinadas a melhorar a eficácia da gestão do fluxo de tráfego aéreo, a fim de apoiar as unidades operacionais existentes, incluindo a unidade central de gestão do fluxo de tráfego aéreo do Eurocontrol, a garantir operações de voo eficientes. Além disso, a comunicação da Comissão relativa um plano de acção sobre

a capacidade, eficiência e segurança dos aeroportos na Europa salienta a necessidade de garantir a coerência entre planos de voo e faixas horárias dos aeroportos.

a capacidade, eficiência e segurança dos aeroportos na Europa salienta a necessidade de garantir a **devida** coerência entre planos de voo e faixas horárias dos aeroportos.

Justificação

Para além da segurança e eficácia, a proposta tem por objectivo melhorar a previsibilidade. Neste sentido, é imperioso que se verifique alguma coordenação entre os planos de voo e as faixas horárias dos aeroportos.

Alteração 14

Proposta de regulamento – acto modificativo Considerando 23-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(23-A) A existência de coerência entre a ATM e a capacidade aeroportuária é vital para o sucesso e a eficiência do céu único europeu. Um estudo do Eurocontrol intitulado "Challenges of Growth 2008" salienta que continua a haver um grande desafio em termos de capacidade aeroportuária que tem de ser resolvido. Mesmo que os aeroportos façam a melhor utilização possível da capacidade existente, a Europa continuará a confrontar-se, a longo prazo, com uma escassez de capacidade em terra. A este respeito, o Observatório da Capacidade Aeroportuária da UE é essencial para prestar aos Estados-Membros as informações objectivas de que precisam para implementar as políticas necessárias para alinhar a capacidade dos aeroportos com a capacidade ATM sem prejuízo das suas competências neste domínio.

Alteração 15

Proposta de regulamento – acto modificativo Considerando 26

Texto da Comissão

(26) As medidas necessárias à execução do presente regulamento devem ser adoptadas em conformidade com a Decisão 1999/468/CE do Conselho que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão.

Alteração

(26) As medidas necessárias à execução do presente regulamento devem ser adoptadas em conformidade com a Decisão 1999/468/CE do Conselho que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão, **com um calendário adequado que permita cumprir os prazos estabelecidos nos regulamentos relativos ao céu único europeu.**

Justificação

As medidas de execução constituem o verdadeiro meio para utilizar adequadamente a legislação. Por conseguinte, estas medidas deverão ser apresentadas com um calendário adequado que permita o cumprimento dos prazos fixados nos presentes regulamentos. A Comissão deve apresentar quanto antes, o mais tardar um mês após a entrada em vigor do presente regulamento, um plano coerente para a elaboração efectiva de medidas de execução, tendo em conta as suas prioridades e as suas interconexões.

Alteração 16

Proposta de regulamento – acto modificativo Considerando 26-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(26-A) A Comissão deve tomar uma decisão relativamente ao calendário num prazo de 30 dias após a entrada em vigor do presente regulamento.

Justificação

As medidas de execução constituem o verdadeiro meio para utilizar adequadamente a legislação. Por conseguinte, estas medidas deverão ser apresentadas com um calendário adequado que permita o cumprimento dos prazos fixados nos presentes regulamentos. A Comissão deve apresentar quanto antes, o mais tardar um mês após a entrada em vigor do presente regulamento, um plano coerente para a elaboração efectiva de medidas de execução, tendo em conta as suas prioridades e as suas interconexões.

Alteração 17

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo -1 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo -1.º

A aplicação do presente quadro regulamentar será programada tendo plenamente em conta o desenvolvimento do projecto SESAR, para que o céu único europeu seja criado antes do início da terceira fase de execução do SESAR.

Justificação

A execução do projecto SESAR a partir de 2014 deveria basear-se directamente no céu único europeu e não nos blocos de espaço aéreo funcionais, de molde a evitar uma duplicação desnecessária dos custos. Neste sentido, será necessário envidar esforços para criar um céu único em consonância com a fase de desenvolvimento do SESAR.

Alteração 18

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 2 -alínea -a) (nova)

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 2 – alínea -a) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

***-a) É inserida a alínea -a) seguinte:
"-a) "Direito de trânsito", o direito de os transportadores aéreos, no âmbito da prestação de serviços aéreos internacionais, sobrevoarem o território de outro país sem nele aterrarem, de acordo com o artigo 15.º da Convenção de Chicago."***

Justificação

It is necessary to establish a mechanism for the EU to be able to act in cases when the third country (Russia) charges the EU air carriers for overflights of its territory and this charging is illegal as it contravenes international agreements (the Chicago Convention) the respective country is signatory to. This mechanism is also essentially needed when the third country concerned proposes unacceptably long transition period for abolishing or just modernising

overflight charge. As the EU carriers are placed under long-term discriminatory conditions by these illegal transit charges, the EU should be able to take reciprocal measures by denying or limiting transit over its territory for one or more air carriers of the third country concerned, in order to motivate the third country to remove above-mentioned charges or payments.

Alteração 19

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 2 – alínea c-A) (novo)

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 2 – n.º 15

Texto da Comissão

Alteração

c-A) No artigo 2.º, o n.º 15 passa a ter a seguinte redacção:

"15. "Certificado", um documento emitido por um Estado-Membro ou por um organismo europeu, sob qualquer forma prevista no direito nacional e europeu, que confirme que o prestador de um serviço de navegação aérea cumpre os requisitos exigidos para prestar um serviço específico."

Justificação

Haverá um período de transição entre a entrada em vigor do presente Regulamento e a entrada em vigor de algumas disposições do Regulamento (CE) n.º 216/2008 (Regulamento AESA alterado pelo COM(2008)390. A alteração proposta tem em conta a necessidade de adaptação a este período de transição.

Alteração 20

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 2 – alínea e-A) (nova)

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 2 – n.º 23-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

e-A) É inserido o n.º 23-A seguinte:

"23-A. "Serviço de informação de voo", um serviço destinado a prestar

aconselhamento e informações úteis para uma realização segura e eficiente dos voos."

Justificação

A alteração proposta corresponde às definições da OACI.

Alteração 21

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 2 – alínea e-B) (nova)

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 2 – n.º 23-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

e-B) É aditado o seguinte n.º 23-B:

"23-B. "Serviço de alerta", um serviço destinado a notificar as organizações pertinentes no caso de uma aeronave necessitar de um serviço de busca e salvamento, bem como a assistir essas organizações sempre que estas o requeiram."

Justificação

A alteração proposta corresponde às definições da OACI.

Alteração 22

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 2 – alínea f)

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 2 – n.º 25

Texto da Comissão

Alteração

25. "Bloco de espaço aéreo funcional", um bloco de espaço aéreo baseado em requisitos operacionais e estabelecido independentemente das fronteiras nacionais, em que a prestação de serviços de navegação aérea e as funções acessórias

25. "Bloco de espaço aéreo funcional", um bloco de espaço aéreo baseado em requisitos operacionais de desempenho e estabelecido independentemente das fronteiras nacionais, em que a prestação de serviços de navegação aérea e as funções acessórias conexas são optimizadas,

conexas são optimizadas *e/ou* integradas.

integradas *e orientadas para o desempenho, sob a responsabilidade de um fornecedor de serviços de navegação aérea, mediante uma cooperação internacional reforçada entre Estados-Membros e entre Estados-Membros e países terceiros.*

Justificação

A alteração proposta reforça a necessidade de ter em conta os objectivos de desempenho fixados no artigo 11.º. Por outro lado, salienta o compromisso dos Estados-Membros no sentido de acelerar a criação de blocos de espaço aéreo funcionais como passo intermédio para a criação do céu único europeu.

Alteração 23

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 2 – alínea f-A) (nova)

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 2 – n.º 25-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

f-A) É inserido o n.º 25-A seguinte:

"25-A. "Independência funcional" em relação a uma instituição, um organismo ou uma organização, a possibilidade de tomar decisões de forma autónoma e independente de qualquer organismo, de ter autonomia na execução do seu orçamento, de dispor de recursos financeiros e humanos adequados para cumprir as suas obrigações e de exercer as suas funções de forma imparcial e transparente."

Justificação

Os Estados-membros já se tinham manifestado de acordo com a ideia de conceder "independência funcional" às agências nacionais e às autoridades de supervisão noutros domínios diferentes (a saber, mercado das telecomunicações, da energia e do gás). A mesma abordagem deveria ser adoptada para o sistema de aviação. Atendendo a que os Estados-Membros já criaram as suas respectivas autoridades nacionais de supervisão nos últimos quatro anos, os regulamentos deveriam basear-se no princípio da independência funcional para evitar conflitos de interesses, bem como uma maior clarificação dos procedimentos na

autoridade nacional de supervisão comum. Caso estas não venham a gozar pelo menos de independência funcional, a sua cooperação no quadro da presente legislação será lenta, ou mesmo inexistente.

Alteração 24

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – n.º 2 – alínea f-B) (nova)

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 2 – n.º 36-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

f-B) É inserido o n.º 36-A seguinte:

"36-A. "Céu único europeu", uma rede paneuropeia coerente de rotas e de sistemas de gestão de rotas e de gestão do tráfego aéreo, unicamente baseada em requisitos técnicos e de eficiência, e não em fronteiras nacionais ou regionais, em que a prestação de serviços de navegação aérea e as funções conexas se encontram totalmente optimizadas e integradas através de blocos de espaço aéreo funcionais, em benefício dos utilizadores do espaço aéreo."

Justificação

Os entraves à criação do céu único devem-se essencialmente às interpretações díspares de "céu único europeu". O céu único europeu implica um compromisso político em prol da unidade e da cooperação com base em requisitos técnicos e, a longo prazo, tecnologias, equipamentos, concepções e procedimentos comuns. Nesta óptica, é necessário uma clara definição do resultado.

Alteração 25

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 3

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 4 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. Os Estados-Membros designam ou constituem conjunta ou individualmente, à

1. Os Estados-Membros designam ou constituem conjunta ou individualmente,

sua escolha, como respectiva autoridade supervisora nacional, uma ou mais instâncias que assumam as funções atribuídas a essa autoridade nos termos do presente regulamento e das medidas a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º.

como respectiva autoridade supervisora nacional, uma ou mais instâncias que assumam as funções atribuídas a essa autoridade nos termos do presente regulamento e das medidas a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º.

Justificação

Formulação mais precisa.

Alteração 26

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 3

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 4 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Os Estados-Membros asseguram que as autoridades supervisoras nacionais exerçam as suas competências com ***imparcialidade*** e transparência. Garantem igualmente que o pessoal das autoridades supervisoras nacionais e as pessoas responsáveis pela sua gestão actuem de modo independente, imparcial e transparente.

Alteração

3. Os Estados-Membros asseguram que as autoridades supervisoras nacionais exerçam as suas competências com ***independência*** e transparência. Garantem igualmente que o pessoal das autoridades supervisoras nacionais e as pessoas responsáveis pela sua gestão actuem de modo independente, imparcial e transparente. ***Esta independência será obtida através da aplicação de mecanismos adequados de gestão e controlo.***

Justificação

Pretende-se introduzir a expressão "independência" das ANS no exercício deste dever, embora tendo em conta as regulamentações nacionais.

Alteração 27

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 5

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 6.º

Texto da Comissão

Sem prejuízo do papel do comité e do Eurocontrol, a Comissão cria um órgão consultivo do sector a que pertencerão os prestadores de serviços de navegação aérea, as associações de utilizadores do espaço aéreo, os aeroportos, os fabricantes e os órgãos representativos dos profissionais do sector. Este órgão terá por função aconselhar a Comissão sobre a realização do céu único europeu.

Alteração

Sem prejuízo do papel do comité e do Eurocontrol, a Comissão cria um órgão consultivo do sector a que pertencerão os prestadores de serviços de navegação aérea, as associações de utilizadores do espaço aéreo, os aeroportos, os fabricantes e os órgãos representativos dos profissionais do sector. Este órgão terá ***unicamente*** por função aconselhar a Comissão sobre a realização do céu único europeu.

Justificação

A alteração proposta salienta a função consultiva do órgão consultivo do sector.

Alteração 28

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 5-A (novo)

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 7.º

Texto da Comissão

Alteração

(5-A) O artigo 7.º passa a ter a seguinte redacção:

"A Comunidade deve visar e apoiar a extensão do céu único europeu a países que não sejam membros da União Europeia. Com esse objectivo, esforçar-se-á, quer no âmbito dos acordos celebrados com países terceiros vizinhos, quer no contexto do Eurocontrol ou de acordos de blocos de espaço aéreo funcionais, por alargar a esses países o âmbito de aplicação do presente regulamento e das medidas a que se refere

o artigo 3.º"

Justificação

O céu único europeu deverá conter o gérmen de uma maior abertura e, por conseguinte, de um maior desenvolvimento, e deverá constituir um modelo para os nossos parceiros internacionais, representando uma abordagem progressiva tendo em vista a consecução de um objectivo mais amplo, a saber, o mercado único mundial. A extensão do céu único europeu a países terceiros deverá ser igualmente realizada através de blocos de espaço aéreo funcionais.

Alteração 29

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 8 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Para a elaboração das regras de execução, a Comissão pode conferir mandatos ao Eurocontrol com a definição das tarefas a realizar e o respectivo calendário. ***Neste contexto, esforçar-se-á por recorrer aos procedimentos do Eurocontrol para a participação e consulta de todos os interessados***, sempre que esses procedimentos respeitem as práticas da Comissão relativas à transparência e aos procedimentos de consulta e não sejam contrários às obrigações institucionais desta. A Comissão agirá nos termos do n.º 2 do artigo 5.º.

Alteração

2. Para a elaboração de regras de execução, a Comissão pode conferir mandatos ao Eurocontrol ***ou a outro organismo*** com a definição das tarefas a realizar e o respectivo calendário, ***tendo plenamente em conta as prioridades e visando o cumprimento dos prazos fixados no presente regulamento, em consulta com o órgão consultivo do sector, o comité de diálogo sectorial e outras partes interessadas***, sempre que esses procedimentos respeitem as práticas da Comissão relativas à transparência e aos procedimentos de consulta e não sejam contrários às obrigações institucionais desta. A Comissão agirá nos termos do n.º 2 do artigo 5.º.

Justificação

A alteração proposta tem em conta a necessidade de uma consulta adequada entre as partes interessadas e destaca a função do órgão consultivo do sector e do comité de diálogo sectorial. Esclarece igualmente que as medidas de execução podem ser elaboradas por diferentes organizações.

Alteração 30

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 8 – n.º 4 – parte introdutória

Texto da Comissão

4. A Comissão pode, nos termos do n.º 3 do artigo 5.º, ***adoptar medidas alternativas para alcançar os objectivos definidos no mandato em causa:***

Alteração

4. 4. A Comissão pode, em conformidade com o procedimento referido no n.º 3 do artigo 5.º, ***dar mandato a outro organismo:***

Justificação

A alteração proposta tem em conta a necessidade de uma consulta adequada entre as partes interessadas e destaca a função do órgão consultivo do sector e do comité de diálogo sectorial. Esclarece igualmente que as medidas de execução podem ser elaboradas por diferentes organizações.

Alteração 31

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 8 – n.º 4 – alínea b)

Texto da Comissão

b) Se a Comissão, em consulta com o comité, considerar que:

Alteração

iii) Se a Comissão, em consulta com o ***órgão consultivo do sector, o comité de diálogo sectorial e outras partes interessadas,*** considerar que:

Justificação

A alteração proposta tem em conta a necessidade de uma consulta adequada entre as partes interessadas e destaca a função do órgão consultivo do sector e do comité de diálogo sectorial. Esclarece igualmente que as medidas de execução podem ser elaboradas por diferentes organizações.

Alteração 32

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 8 – n.º 5

Texto da Comissão

Alteração

5. A Comissão agirá nos termos do n.º 3 do artigo 5.º:

Suprimido

a) Quando decidir não conferir um mandato ao Eurocontrol em conformidade com o n.º 2, ou

b) Quando as regras de execução a adoptar não forem abrangidas pelas atribuições do Eurocontrol.»

Justificação

A alteração proposta tem em conta a necessidade de uma consulta adequada entre as partes interessadas e destaca a função do órgão consultivo do sector e do comité de diálogo sectorial. Esclarece igualmente que as medidas de execução podem ser elaboradas por diferentes organizações.

Alteração 33

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 7

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 10 – n.º 2 – travessão 2

Texto da Comissão

Alteração

- todos os grupos de utilizadores do espaço aéreo,

- utilizadores do espaço aéreo ou grupos de utilizadores do espaço aéreo,

Justificação

De acordo com a definição de utilizador de espaço aéreo. Inclui as autoridades militares.

Alteração 34

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 8

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 11

Texto da Comissão

1. A fim de melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede no céu único europeu, a Comissão instaurará um sistema de melhoria do desempenho. O sistema incluirá, ***designadamente, os seguintes elementos:***

a) ***Análise, controlo e avaliação comparativa do desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede, numa base periódica, bem como estudos ad hoc destinados a tratar temas específicos;***

b) ***Procedimentos e responsabilidades em matéria de recolha, validação, análise, avaliação e divulgação de dados relacionados com o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede de todas as partes interessadas, incluindo operadores de aeroportos, coordenadores de aeroportos, prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, autoridades supervisoras nacionais, Estados-Membros e Eurocontrol;***

c) ***Principais domínios de desempenho adequados, com base no documento n.º 9854 da OACI “Global Air Traffic Management Operational Concept”**, adaptado, se necessário, para ter em conta as necessidades específicas do céu único europeu e os objectivos pertinentes destes domínios;***

d) ***Principais indicadores de desempenho para avaliar o desempenho e estabelecer objectivos;***

Alteração

1. A fim de melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede no céu único europeu, a Comissão instaurará, ***após consulta das partes interessadas referidas no artigo 10.º,*** um sistema de melhoria do desempenho ***dos serviços de navegação aérea e das funções da rede.*** O sistema incluirá:

a) ***Objectivos de desempenho a nível comunitário respeitantes a domínios pertinentes essenciais em matéria de desempenho, incluindo a segurança, o ambiente, a capacidade e a relação de custo-eficácia;***

b) ***Planos de desempenho nacionais ou regionais que incluam objectivos de desempenho e garantam a coerência com os objectivos de desempenho a nível comunitário e***

c) ***Análise, controlo e avaliação comparativa do desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede, numa base periódica.***

e) Estabelecimento de objectivos de desempenho à escala comunitária, do período de referência respectivo, entre três e cinco anos, e de critérios de convergência adequados nos termos do n.º 3 do artigo 5.º;

f) Critérios de preparação dos planos de desempenho nacionais ou regionais por parte das autoridades supervisoras nacionais. Concretamente, estes planos:

- baseiam-se nos planos comerciais dos prestadores de serviços;

- tratam de todos os elementos de custo, numa base nacional ou regional;

- incluem objectivos de desempenho obrigatórios, coerentes com os objectivos de desempenho da Comunidade;

- estão subordinados a consulta dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos representantes dos utilizadores do espaço aéreo, dos operadores dos aeroportos e dos coordenadores dos aeroportos;

g) Critérios e procedimentos destinados à avaliação, aprovação, controlo e execução dos planos de desempenho nacionais ou regionais, incluindo:

i) Avaliação pela Comissão dos planos de desempenho nacionais ou regionais para garantir que estes satisfaçam, pelo menos colectivamente, os objectivos comunitários;

ii) Aprovação pela Comissão dos planos de desempenho nacionais ou regionais nos termos do n.º 3 do artigo 5.º;

iii) Controlo da aplicação dos planos de desempenho nacionais ou regionais, incluindo mecanismos de alerta apropriados;

iv) Avaliação do cumprimento dos objectivos de desempenho, numa base anual e no fim do período de referência, e estabelecimento de novos objectivos para

o período de referência seguinte;

v) Medidas correctivas, incluindo medidas de incentivo e/ou desincentivo adequadas, a aplicar pelos Estados-Membros caso os objectivos nacionais ou regionais não sejam cumpridos anualmente ou no fim do período de referência.

2. Sem prejuízo da função do comité, a Comissão pode designar o Eurocontrol ou **outra entidade pública competente** para agir como “órgão de análise do desempenho”. Este terá por função assistir a Comissão na aplicação do sistema de melhoria do desempenho a que se refere o n.º 1. A Comissão assegura que o órgão de análise do desempenho actue de forma independente, quando realizar as tarefas que lhe são confiadas pela Comissão.

3. A Comissão adopta regras de execução para o presente artigo, nos termos do disposto no artigo 8.º.

2. Em conformidade com o procedimento referido no n.º 3 do artigo 5.º, a Comissão pode designar o Eurocontrol ou uma entidade independente com qualificações adequadas para agir como “órgão de análise do desempenho”. Este terá por função assistir a Comissão, em coordenação com as autoridades supervisoras nacionais e, a pedido, assistir estas últimas, na aplicação do sistema de melhoria do desempenho a que se refere o n.º 1. A Comissão assegura que o órgão de análise do desempenho actue de forma independente, quando realizar as tarefas que lhe são confiadas pela Comissão.

3. a) Os objectivos de desempenho a nível comunitário para os prestadores de serviços de navegação aérea e as funções da rede são adoptados pela Comissão em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 5.º, tomando em consideração os contributos pertinentes das autoridades supervisoras nacionais a nível nacional ou regional.

b) Os planos nacionais ou regionais a que se refere o a alínea b) do n.º 1 são elaborados pelas autoridades supervisoras nacionais e prevêm objectivos nacionais ou regionais vinculativos e um sistema de incentivo adequado adoptado pelo(s) Estado(s)-Membro(s). Os planos são elaborados em consulta com os prestadores de serviços de navegação aérea, os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e, se for caso disso, os operadores e os coordenadores dos aeroportos.

c) A Comissão adopta os planos nacionais ou regionais em conformidade com o

procedimento referido no n.º 2 do artigo 5.º, assegurando a coerência dos objectivos nacionais ou regionais com os objectivos de desempenho a nível comunitário.

Se a Comissão constatar que os objectivos de desempenho nacionais ou regionais e as medidas pertinentes não são adequados, pode decidir, em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 5.º, que as autoridades nacionais de supervisão em causa devam adoptar medidas correctivas. Estas medidas correctivas são notificadas à Comissão e aprovadas em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 5.º.

d) Um período de referência deve cobrir um mínimo de três anos e um máximo de cinco anos. O cumprimento dos objectivos de desempenho é avaliado numa base anual e no fim do período de referência, sendo estabelecidos novos objectivos para o período de referência seguinte. O primeiro período de referência estender-se-á até 2011. Durante este período, se os objectivos nacionais ou regionais não forem atingidos, os Estados-Membros e/ou as autoridades supervisoras nacionais aplicam as medidas correctivas, em conformidade com o n.º 3, alínea c), do artigo 11.º.

e) A Comissão procede a avaliações regulares da realização dos objectivos de desempenho e apresenta os resultados ao Comité do Céu Único.

4. Aplicam-se os seguintes procedimentos ao sistema de melhoria do desempenho a que se refere o n.º 1:

a) Recolha, validação, análise, avaliação e divulgação de dados relevantes relacionados com o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede de todas as partes interessadas, incluindo prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço

aéreo, operadores de aeroportos, autoridades supervisoras nacionais, Estados-Membros e organismo de avaliação do desempenho;

b) Selecção de domínios de desempenho essenciais adequados, com base no documento n.º 9854 da OACI "Global Air Traffic Management Operational Concept", em harmonização com o quadro de desempenho do Plano Director de gestão do tráfego aéreo, nomeadamente os domínios da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficácia, adaptados, sempre que necessário, para ter em conta as necessidades específicas do céu único europeu e os objectivos pertinentes destes domínios, bem como a definição de um conjunto restrito de indicadores de desempenho fulcrais para avaliar o desempenho;

c) Fixação de objectivos de desempenho a nível comunitário para cuja definição são tidos em conta os contributos recolhidos a nível nacional ou a nível dos blocos de espaço aéreo funcionais;

d) Controlo dos planos de desempenho nacionais ou regionais, incluindo mecanismos de alerta apropriados;

e) Introdução dos princípios de "cultura justa".

A Comissão pode acrescentar outros procedimentos à lista referida no presente número. Estas medidas destinadas a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são adoptadas nos termos do procedimento de regulamentação com controlo (referência ao artigo).

5. Aquando da elaboração do sistema de avaliação do desempenho será tomado em conta o facto de os serviços de rota, os serviços terminais e as funções de rede serem diferentes, devendo ser tratados enquanto tal, nomeadamente para efeitos

de avaliação do desempenho.

6. Com vista ao funcionamento pormenorizado do sistema de avaliação do desempenho, a Comissão adopta, nos termos do procedimento referido no artigo 8.º, regras de execução acompanhadas de um calendário adequado que permita o cumprimento dos prazos fixados no presente regulamento. Estas regras incluem os seguintes elementos:

a) conteúdo e calendário dos procedimentos referidos no n.º 4;

b) período de referência e intervalos para a avaliação do cumprimento dos objectivos de desempenho e o estabelecimento de novos objectivos;

c) critérios para a elaboração, pelas autoridades supervisoras nacionais, dos planos de desempenho nacionais ou regionais, que compreendam os objectivos de desempenho nacionais ou regionais e o sistema de incentivo; estes critérios devem:

i) basear-se nos planos comerciais dos prestadores de serviços de navegação aérea;

ii) tratar de todos os elementos de custo, numa base nacional ou regional;

iii) incluir objectivos de desempenho obrigatórios, coerentes com os objectivos de desempenho da Comunidade;

d) critérios para determinar se os objectivos nacionais ou regionais são coerentes com os objectivos de desempenho comunitários durante o período de referência;

e) princípios gerais para a elaboração, pelos Estados-Membros, a nível nacional e regional, do sistema de incentivo para a os prestadores de serviços de navegação aérea;

f) um mecanismo de alerta apropriado para o controlo da aplicação dos planos

de desempenho nacionais ou regionais.

Alteração 35

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto -9 (novo)

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 12 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

(-9) No artigo 12.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

2. "2. A Comissão procede periodicamente à revisão da aplicação do presente regulamento, bem como das medidas previstas no artigo 3.º, e apresenta um primeiro relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho 18 meses após a data da sua entrada em vigor e, subsequentemente, com periodicidade anual. Para o efeito, a Comissão pode solicitar aos Estados-Membros informações adicionais às contidas nos relatórios por eles apresentados nos termos do n.º 1."

Justificação

Calendário mais adequado.

Alteração 36

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto -1 (novo)

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 2 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

(-1) No artigo 2.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

"2. Para o efeito, cada autoridade

supervisora nacional organiza as inspecções e as vistorias adequadas, incluindo controlos do nível de pessoal necessário, para verificar o cumprimento dos requisitos impostos pelo presente regulamento. O prestador de serviços de navegação aérea em questão deve facilitar esse trabalho."

Justificação

Casos anteriores demonstraram que a escassez de pessoal no sector da navegação aérea pode constituir um risco de segurança.

Alteração 37

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto -4 (novo)

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 7 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

(-4) No artigo 7.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

"3. As autoridades supervisoras nacionais emitem certificados aos prestadores de serviços de navegação aérea que cumpram os requisitos comuns referidos no artigo 6.º. Os certificados são emitidos separadamente para cada tipo de serviço de navegação aérea definido no artigo 2.º do regulamento-quadro ou para um pacote desses serviços, quando um prestador de serviços de tráfego aéreo, qualquer que seja o seu estatuto jurídico, explore ou assegure a manutenção dos seus próprios sistemas de comunicação, navegação e vigilância. O controlo dos certificados deve ser feito regularmente."

Justificação

A alteração proposta tem por objectivo garantir serviços de alta qualidade para os prestadores de serviços de navegação aérea que assegurem um pacote de serviços. O certificado comum pode levar a que estes prestem menos atenção à qualidade de alguns

aspectos das suas actividades, o que constituiria uma ameaça para a segurança geral.

Alteração 38

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 5

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 8 – n.º 1 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Um Estado-Membro não pode recusar-se a designar um prestador de serviços de tráfego aéreo pelo facto de o seu sistema jurídico nacional exigir que os prestadores de serviços de tráfego aéreo que prestam serviços no espaço aéreo sob a responsabilidade desse Estado-Membro:

Alteração

2. Para a prestação de serviços transfronteiriços, os Estados-Membros asseguram que o cumprimento do presente artigo e do n.º 3 do artigo 10.º não seja impedido pelo facto de o seu sistema jurídico nacional exigir que os prestadores de serviços de tráfego aéreo que prestam serviços no espaço aéreo sob a responsabilidade desse Estado-Membro:

Justificação

A imposição de limitações jurídicas nacionais à prestação de serviços transfronteiriços poderia representar uma barreira ao desenvolvimento do Céu Único Europeu.

Alteração 39

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 5 – alínea a-A) (nova)

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 8 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

(a-A) O n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

"2. Os Estados-Membros definem os direitos e as obrigações a cumprir pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados. Tais obrigações podem incluir condições com vista ao fornecimento atempado de informações que permitam identificar todos os movimentos de aeronaves no espaço aéreo sob a sua responsabilidade."

Justificação

Formulação mais precisa.

Alteração 40

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 5 – alínea a-B) (nova)

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 8 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

(a-B) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

"3. Os Estados-Membros têm o poder discricionário de escolher um prestador de serviços de tráfego aéreo, desde que este cumpra os requisitos e as condições a que se referem os artigos 6.º e 7.º."

Justificação

Formulação mais precisa.

Alteração 41

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 9-A – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. Os Estados-Membros adoptam todas as medidas necessárias para garantir ***o estabelecimento*** de blocos de espaço aéreo funcionais ***no mais breve prazo e***, o mais tardar, até ao final de ***2012***, tendo em vista ***atingir*** a capacidade e a eficácia ***máximas*** da rede de gestão do tráfego aéreo no céu único europeu, manter um nível de segurança elevado e contribuir para o desempenho global do sistema de transporte aéreo e para a redução do impacto ambiental. Os Estados-Membros

1. ***A Comissão e*** os Estados-Membros adoptam todas as medidas necessárias para garantir ***a implementação*** de blocos de espaço aéreo funcionais, o mais tardar, até ao final de ***2011***, tendo em vista ***optimizar*** a capacidade e a eficácia da rede de gestão do tráfego aéreo no céu único europeu, manter um nível de segurança elevado e contribuir para o desempenho global do sistema de transporte aéreo, ***em total coerência com o sistema de avaliação do desempenho***, e para a redução do impacto

cooperam tanto quanto possível entre si para garantir o cumprimento da presente disposição.

ambiental. Os Estados-Membros cooperam tanto quanto possível entre si *e, eventualmente, com países terceiros, em particular com os blocos de espaço aéreo funcionais vizinhos*, para garantir o cumprimento da presente disposição.

Alteração 42

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 9-A – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A. Para facilitar a realização do céu único europeu através de blocos funcionais de espaço aéreo, a Comissão designa uma figura política de alto nível para desempenhar as funções de coordenador do sistema de blocos de espaço aéreo funcionais (o coordenador).

Justificação

Após o êxito do modelo dos projectos prioritários RTE-T, a nomeação de um coordenador do sistema de blocos de espaço aéreo funcionais facilitará de facto tanto a sua implementação como a sua futura incorporação. O coordenador deverá ser uma figura política de renome e não um técnico, a fim de lograr um consenso político entre os Estados-Membros.

Alteração 43

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 9-A – n.º 1-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-B. O coordenador é nomeado pela Comissão com o acordo dos Estados-Membros e depois de consultado o Parlamento Europeu.

Justificação

Devem ser observados os mecanismos de consulta interinstitucional pertinentes.

Alteração 44

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 9-A – n.º 1-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-C. A principal missão do coordenador consiste em facilitar a conclusão de acordos de alto nível e encontrar as melhores soluções para resolver os problemas, a fim de acelerar a criação de blocos de espaço aéreo funcionais e a coordenação entre os mesmos e garantir um nível de harmonização e coerência adequados entre estes e as disposições do presente regulamento.

Justificação

Após o êxito do modelo dos projectos prioritários RTE-T, a nomeação de um coordenador do sistema de blocos de espaço aéreo funcionais facilitará de facto tanto a sua implementação como a sua futura incorporação. O coordenador deverá ser uma figura política de renome e não um técnico, a fim de lograr um consenso político entre os Estados-Membros.

Alteração 45

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 9-A – n.º 1-D (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-D. O coordenador informa directamente a Comissão e trabalha em estreita cooperação com o Comité do Céu Único, o Eurocontrol, o organismo de avaliação do desempenho e a AESA.

Justificação

Após o êxito do modelo dos projectos prioritários RTE-T, a nomeação de um coordenador do sistema de blocos de espaço aéreo funcionais facilitará de facto tanto a sua implementação como a sua futura incorporação. O coordenador deverá ser uma figura política de renome e não um técnico, a fim de lograr um consenso político entre os Estados-Membros.

Alteração 46

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 9-A – n.º 2 – alínea c-A (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(c-A) São coerentes com os objectivos de desempenho estabelecidos no artigo 11º do regulamento-quadro e na legislação subsequente;

Justificação

Garante a coerência com as disposições relativas ao sistema de avaliação do desempenho.

Alteração 47

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 9-A – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. Um bloco de espaço aéreo funcional só é estabelecido por acordo mútuo entre todos os Estados-Membros que têm responsabilidade por qualquer parte do espaço aéreo incluído no bloco de espaço aéreo funcional, ***ou por declaração de um Estado-Membro, se o espaço aéreo incluído no bloco estiver totalmente sob a responsabilidade deste.*** Antes de estabelecer(em) um bloco de espaço aéreo funcional, o(s) Estado(s)-Membro(s) em questão prestará(ão) à Comissão, aos restantes Estados-Membros e a outras

3. Um bloco de espaço aéreo funcional só é estabelecido por acordo mútuo entre todos os Estados-Membros ***e, se for caso disso, países terceiros*** que têm responsabilidade por qualquer parte do espaço aéreo incluído no bloco de espaço aéreo funcional. Antes de estabelecer(em) um bloco de espaço aéreo funcional, o(s) Estado(s)-Membro(s) em questão prestará(ão) à Comissão, ***ao coordenador***, aos restantes Estados-Membros e a outras partes interessadas informações adequadas destinadas a avaliar a conformidade deste

partes interessadas informações adequadas destinadas a avaliar a conformidade deste com os critérios mencionados no n.º 2 e a conceder-lhes oportunidade de apresentar as suas observações.

com os critérios mencionados no n.º 2 e a conceder-lhes oportunidade de apresentar as suas observações.

Justificação

Um único Estado-Membro não pode criar um bloco funcional de espaço aéreo. Por outro lado, estes blocos podem incluir países terceiros.

Alteração 48

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 9-A – n.º 5

Texto da Comissão

5. Caso surjam dificuldades entre dois ou mais Estados-Membros a propósito de um bloco de espaço aéreo funcional transfronteiriço que diga respeito a espaço aéreo sob a responsabilidade destes, os Estados-Membros em questão podem submeter conjuntamente o assunto ao **Comité do Céu Único para parecer. O parecer terá** como destinatários os mesmos Estados-Membros. Sem prejuízo do disposto no n.º 3, os Estados-Membros têm em conta este parecer para encontrar uma solução.

Alteração

5. Caso surjam dificuldades entre dois ou mais Estados-Membros a propósito de um bloco de espaço aéreo funcional transfronteiriço que diga respeito a espaço aéreo sob a responsabilidade destes, os Estados-Membros em questão podem submeter conjuntamente o assunto ao **coordenador. O coordenador reunirá com todas as partes interessadas a fim de lograr um acordo e informará a Comissão sobre o resultado das reuniões, apresentando as recomendações que considere adequadas. As recomendações terão** como destinatários os mesmos Estados-Membros. Sem prejuízo do disposto no n.º 3, os Estados-Membros têm em conta **estas recomendações** para encontrar uma solução.

Justificação

Em consonância com o exposto, clarificam-se as funções do coordenador.

Alteração 49

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 6-A (novo)

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 11

Texto da Comissão

Alteração

(6-A) O artigo 11.º passa a ter a seguinte redacção:

"No contexto da política comum de transportes, os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que sejam celebrados ou renovados entre as autoridades civis e militares competentes acordos escritos, ou convénios legais equivalentes, respeitantes à gestão de blocos de espaço aéreo específicos.

Justificação

À luz das alterações introduzidas pelo presente regulamento, considera-se necessário a renovação do acordo entre as autoridades civis e militares, assinado em 2004.

Alteração 50

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 9 – alínea a) – subalínea i)

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 15 – n.º 2 – alínea a)

Texto da Comissão

Alteração

"a) O custo a partilhar pelos utilizadores do espaço aéreo deve corresponder ao custo fixado para a prestação de serviços de navegação aérea, incluindo os montantes adequados relativos a juros sobre o investimento de capital e à depreciação de activos, bem como aos custos de manutenção, exploração, gestão e administração;

"a) O custo a partilhar pelos utilizadores do espaço aéreo deve corresponder ao custo fixado para a prestação de serviços de navegação aérea, incluindo os montantes adequados relativos a juros sobre o investimento de capital e à depreciação de activos, bem como aos custos de manutenção, exploração, gestão e administração; ***os custos apurados decorrerão dos objectivos de desempenho fixados nos termos do artigo 11.º do regulamento-quadro e contribuirão para***

a eficácia de custos da prestação de serviços de navegação aérea, em conformidade com o artigo 14.º do presente regulamento;"

Justificação

Tal como consta do artigo 11.º do Regulamento-Quadro (CE) n.º 549/2004 e do artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, os preços a aplicar deverão ser eficazes do ponto de vista dos custos, na condição de os objetivos de desempenho serem satisfeitos.

Alteração 51

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 9 – alínea a) – subalínea ii)

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 15 – n.º 2 – alínea b-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

b-A) No que respeita aos blocos de espaço aéreo funcionais, os Estados-Membros adoptam, com base no acordo-quadro, um sistema de convergência que permita lograr uma taxa única em conformidade com o sistema de avaliação do desempenho.

Justificação

As tarifas devem obedecer aos critérios de convergência acordados primeiramente no âmbito dos blocos de espaço aéreo funcionais e, subsequentemente, no âmbito do céu único europeu no seu todo.

Alteração 52

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 9 – alínea b) – subalínea ii)

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 15 – n.º 3 – alínea b-A)

Texto da Comissão

Alteração

"b-A) As taxas são fixadas por ano civil e abrangem, no mínimo, um período de três anos, até um máximo de cinco anos;"

*"b-A) As taxas são fixadas por ano civil e abrangem, no mínimo, um período de três anos, até um máximo de cinco anos, **de***

acordo com os objectivos de desempenho e demais aspectos que contribuem para a estrutura de custo do serviço prestado;"

Alteração 53

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 9 – alínea b) – subalínea iii)

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 15 – n.º 3 – alínea c)

Texto da Comissão

"c) Os serviços de navegação aérea podem produzir receitas suficientes para garantir uma rentabilidade razoável que contribua para os aumentos de capital necessários;"

Alteração

"c) Os serviços de navegação aérea podem produzir receitas suficientes para garantir uma rentabilidade razoável que contribua para os aumentos de capital necessários, ***desde que sejam cumpridos os objectivos de desempenho acordados;***"

Justificação

As receitas geradas pelos serviços de navegação aérea poderão incluir um retorno razoável em relação aos activos, mas isso só deverá acontecer se os objectivos de desempenho forem satisfeitos.

Alteração 54

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 9 – alínea b) – subalínea iv)

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 15 – n.º 3 – alínea e)

Texto da Comissão

e) As taxas devem incentivar a prestação segura, eficiente, eficaz e sustentável de serviços de navegação aérea, tendo ***como objectivo um elevado nível de segurança e uma boa relação custo-eficácia***, assim como promover a prestação integrada de serviços. Para o efeito, e no que respeita aos planos de desempenho nacionais ou regionais, as autoridades supervisoras nacionais podem instituir mecanismos, incluindo incentivos que consistem em

Alteração

e) As taxas devem incentivar a prestação segura, eficiente, eficaz e sustentável de serviços de navegação aérea, tendo ***em vista atingir os objectivos de desempenho***, assim como promover a prestação integrada de serviços. Para o efeito, e no que respeita aos planos de desempenho nacionais ou regionais, as autoridades supervisoras nacionais podem instituir mecanismos, incluindo incentivos que consistem em vantagens e ***penalizações***

vantagens e **desvantagens** financeiras, destinados a encorajar os prestadores de serviços de navegação aérea e/ou os utilizadores do espaço aéreo a apoiar melhorias da prestação de serviços de navegação aérea, **nomeadamente aumento da capacidade, diminuição dos atrasos e desenvolvimento sustentável, mantendo sempre um nível de segurança optimizado.**

financeiras, destinados a encorajar os prestadores de serviços de navegação aérea a **cumprir os seus objectivos de desempenho.**

Justificação

Por razões de coerência.

A instituição de incentivos financeiros para melhorar o desempenho não deverá visar os utilizadores do espaço aéreo. Os objectivos de melhoria do desempenho no contexto do céu único europeu deverão ter como destinatários os prestadores de serviços de monopólio. Consequentemente, dever-se-ão utilizar vantagens e penalizações financeiras para incentivar os prestadores de serviços a cumprir os objectivos de desempenho.

Alteração 55

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 9 – alínea c)

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 15 – n.º 4

Texto da Comissão

4. A Comissão pode decidir, nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro, **que as taxas sejam utilizadas para financiar projectos comuns destinados a assistir categorias específicas de utilizadores do espaço aéreo e/ou de prestadores de serviços de navegação aérea a melhorarem infra-estruturas de navegação aérea colectivas, a prestação de serviços de navegação aérea e a utilização do espaço aéreo, nomeadamente os projectos que se possam revelar necessários para a execução do plano director ATM.** Tais decisões identificam o projecto comum e especificam, designadamente, o calendário de execução, os custos a imputar aos utilizadores do espaço aéreo e a sua

Alteração

4. Devem ser elaborados projectos comuns destinados a ajudar utilizadores do espaço aéreo e/ou prestadores de serviços de navegação aérea a melhorarem infra-estruturas de navegação aérea colectivas, a prestação de serviços de navegação aérea e a utilização do espaço aéreo, nomeadamente os projectos que se possam revelar necessários para a criação de blocos de espaço aéreo funcionais e a execução do plano director ATM. A Comissão deve propor recursos financeiros, nomeadamente fundos das redes transeuropeias, subvenções do Banco Europeu de Investimento e receitas de leilões resultantes da integração da aviação no regime de comércio de direitos

repartição pelos Estados-Membros.

de emissão, a fim de financiar projectos comuns, designadamente para acelerar a aplicação do programa SESAR, no âmbito do quadro financeiro plurianual. A Comissão pode *também* decidir, nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro, *e dos princípios de eficiência de custos previstos no artigo 11.º do regulamento-quadro, que os custos de projectos comuns possam ser parcialmente recuperados através de taxas.* Tais decisões identificam o projecto comum e especificam, designadamente, o calendário de execução, os custos a imputar aos utilizadores do espaço aéreo e a sua repartição pelos Estados-Membros, *evitando a duplicação de custos e taxas.* *Antes de tomar uma decisão, a Comissão procede a uma análise custos-benefícios independente e a consultas substantivas visando, tanto quanto possível, alcançar um acordo com os prestadores de serviços e os utilizadores do espaço aéreo. Os custos de projectos comuns devem ser objecto de contabilização integral e transparente.*

Alteração 56

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 12

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 18 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Nem as autoridades supervisoras nacionais, agindo nos termos da respectiva legislação nacional, nem a Comissão revelam informações de natureza confidencial.

Alteração

1. Nem as autoridades supervisoras nacionais, agindo nos termos da respectiva legislação nacional, nem a Comissão, ***nem o coordenador*** revelam informações de natureza confidencial.

Justificação

Garante a coerência ao longo do texto.

Alteração 57

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 12

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 18 – n.º 2

Texto da Comissão

2. O disposto no n.º 1 não prejudica o direito de divulgação de informações pelas autoridades supervisoras nacionais ou pela Comissão, quando tal seja indispensável para darem cumprimento às suas obrigações. Nesse caso, a divulgação é proporcionada e tem em conta os legítimos interesses dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos utilizadores do espaço aéreo, dos aeroportos ou de outras partes interessadas na protecção do seu segredo comercial.

Alteração

2. O disposto no n.º 1 não prejudica o direito de divulgação de informações pelas autoridades supervisoras nacionais, ***pelo coordenador*** ou pela Comissão, quando tal seja indispensável para darem cumprimento às suas obrigações. Nesse caso, a divulgação é proporcionada e tem em conta os legítimos interesses dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos utilizadores do espaço aéreo, dos aeroportos ou de outras partes interessadas na protecção do seu segredo comercial.

Justificação

Garante a coerência ao longo do texto.

Alteração 58

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 13

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 18-A – n.º 1

Texto da Comissão

1. ***No contexto da passagem em revista periódica prevista no n.º 2 do artigo 12.º do regulamento-quadro e no máximo quatro anos após a entrada em vigor do presente regulamento, a Comissão finaliza um estudo prospectivo sobre as condições de aplicação futura dos princípios do mercado à prestação e designação de serviços nos domínios da comunicação, da navegação, da vigilância, da meteorologia e da informação aeronáutica.***

Alteração

1. A Comissão ***adopta todas as medidas necessárias para assegurar a*** aplicação dos princípios do mercado à prestação e designação de serviços nos domínios da comunicação, da navegação, da vigilância, da meteorologia e da informação aeronáutica, ***o mais tardar até ao final de 2010.***

Justificação

Não há qualquer razão lógica para que a Comissão espere quatro anos para finalizar um estudo sobre este domínio. É do conhecimento geral que a aplicação dos princípios do mercado a estes serviços já é possível actualmente. Por conseguinte, é de toda a conveniência introduzir imediatamente a concorrência nestes serviços. A concorrência levará a uma redução dos custos e a uma melhoria da qualidade do serviço.

Alteração 59

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 3 – ponto 2

Regulamento (CE) n.º 551/2004

Artigo 3 – n.º 1

Texto da Comissão

1. A Comunidade e os Estados-Membros solicitam a criação e o reconhecimento pela OACI de uma região europeia de informação de voo (EFIR) única. Para o efeito, no que respeita a questões da competência da Comunidade, a Comissão apresenta, se necessário, uma recomendação ao Conselho, nos termos do artigo 300.º do Tratado, o mais tardar em [...].

Alteração

1. A Comunidade e os Estados-Membros solicitam a criação e o reconhecimento pela OACI de uma região europeia de informação de voo (EFIR) única. Para o efeito, no que respeita a questões da competência da Comunidade, a Comissão apresenta, se necessário, uma recomendação ao Conselho, nos termos do artigo 300.º do Tratado, o mais tardar em **31 de Dezembro de 2012**.

Justificação

Presume-se que até final de 2012 terão sido criados e estarão em funcionamento os blocos de espaço aéreo funcionais e que a sua incorporação estará bem encaminhada, pelo que tanto a Comissão como os Estados-Membros terão uma visão exacta da situação em todos os Estados implicados.

Alteração 60

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 3 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 551/2004

Artigo 6 – n.º 2 – alínea b)

Texto da Comissão

b) coordenação e atribuição de recursos escassos, designadamente radiofrequências

Alteração

b) coordenação e **afectação** de recursos escassos **nas bandas de frequências de aviação utilizadas pelo tráfego aéreo**

e códigos dos transponders de radar;

geral, designadamente radiofrequências, ***bem como coordenação de*** códigos dos transponders de radar;

Alteração 61

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 3 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 551/2004

Artigo 6 – n.º 2 – alínea c)

Texto da Comissão

c) funções adicionais relacionadas com a rede de gestão do tráfego aéreo, conforme definidas no plano director ATM.

Alteração

c) funções adicionais relacionadas com a rede de gestão do tráfego aéreo, conforme definidas no plano director ATM, ***nomeadamente a gestão do fluxo de tráfego aéreo.***

Alteração 62

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 3 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 551/2004

Artigo 6 – n.º 2 – parágrafo 2

Texto da Comissão

A Comissão pode, sob o seu próprio controlo e responsabilidade, confiar ao Eurocontrol tarefas relacionadas com a execução das funções supracitadas, que não envolvam a adopção de medidas vinculativas de âmbito geral nem o exercício de um poder de apreciação política. Estas tarefas são executadas de forma imparcial e economicamente eficiente, tendo em conta as necessidades do conjunto da rede de gestão do tráfego aéreo ***e com a plena participação dos utilizadores do espaço aéreo e dos prestadores de serviços de navegação aérea.***

Alteração

A Comissão pode, sob o seu próprio controlo e responsabilidade ***e de acordo com o princípio de subsidiariedade,*** confiar ao Eurocontrol ***ou a outra entidade*** tarefas relacionadas com a execução das funções supracitadas, que não envolvam a adopção de medidas vinculativas de âmbito geral nem o exercício de um poder de apreciação política. Estas tarefas são executadas de forma imparcial e economicamente eficiente, ***com a plena participação dos utilizadores do espaço aéreo e dos prestadores de serviços de navegação aérea, no intuito de cumprir os objectivos de desempenho,*** tendo em conta as necessidades do conjunto da rede de gestão do tráfego aéreo ***e as trajectórias aéreas preferidas dos utilizadores. Ao***

estabelecer a função de gestão da rede, a Comissão assegura a observância do princípio de separação entre tarefas regulamentares e operacionais. Para o efeito, cada função específica e as responsabilidades que lhe estão associadas são claramente diferenciadas e classificadas a todos os níveis (UE, regional/blocos de espaço aéreo funcionais, nacional). As funções que têm uma dimensão europeia e são classificadas como "operacionais" são desempenhadas em estreita cooperação com os parceiros da indústria, que são igualmente consultados no caso das funções regulamentares.

Alteração 63

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 3 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 551/2004

Artigo 6 – n.º 5

Texto da Comissão

5. Os aspectos da concepção do espaço aéreo distintos dos mencionados no n.º 2 são tratados a nível nacional ou regional. Este processo de concepção tem em conta as exigências e a complexidade do tráfego e inclui a consulta exaustiva de todos os grupos de utilizadores do espaço aéreo em causa.

Alteração

5. Os aspectos da concepção do espaço aéreo distintos dos mencionados no n.º 2 são tratados a nível nacional ou regional. Este processo de concepção tem em conta as exigências e a complexidade do tráfego, ***é coerente com os planos de desempenho nacionais ou regionais*** e inclui a consulta exaustiva de todos os ***utilizadores do espaço aéreo ou*** grupos de utilizadores do espaço aéreo em causa.

Justificação

Garante a coerência ao longo do texto.

Alteração 64

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 3 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 551/2004

Artigo 6 – n.º 6

Texto da Comissão

6. Os Estados-Membros confiam ao Eurocontrol o desempenho da gestão do fluxo de tráfego aéreo, conforme especificado numa regra de execução adoptada nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro e de acordo com os requisitos previstos pela Comissão nos termos **do artigo 9.º**.

Alteração

6. Os Estados-Membros confiam ao Eurocontrol **reestruturado, ou a um outro órgão e independente e com competência na matéria, sem prejuízo de disposições adequadas relativas à supervisão**, o desempenho da gestão do fluxo de tráfego aéreo, conforme especificado numa regra de execução adoptada nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro e de acordo com os requisitos previstos pela Comissão nos termos **dos artigos 9.º e 11.º**.

Justificação

Garante a coerência ao longo do texto.

Se é certo que o Eurocontrol está actualmente bem colocado para proceder à gestão dos fluxos de tráfego, a longo prazo a situação poderá não ser a mesma.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Com o lançamento da iniciativa do céu único europeu¹ em 2000, a gestão do tráfego aéreo (ATM) passou a fazer parte da política comum dos transportes.

Inúmeros foram os acontecimentos registados desde então. A política de alargamento, associada a uma política de vizinhança activa, alargou o mercado europeu da aviação a 37 países. A expansão do mercado único da aviação está a converter a UE num agente de dimensão mundial.

A impressão geral é a de que o céu único europeu não produziu os resultados previstos em alguns domínios importantes. De um modo geral, a abordagem baseada nos blocos de espaço aéreo funcionais não gerou os benefícios esperados em termos de melhoria da eficiência de voo, redução dos custos e “desfragmentação”.

Quase não se registaram progressos no que respeita à eficiência global da concepção e utilização da rede europeia de rotas aéreas e, conseqüentemente, não houve melhorias em termos de eficiência de voo ou impacto ambiental.

Os utilizadores do espaço aéreo e os passageiros pagam um custo desnecessário, em termos de tempo, combustível consumido e dinheiro, pelas ineficiências da cadeia da aviação.

A competitividade do sector dos transportes aéreos europeu requer uma abordagem sistémica global: uma visão, objectivos e tecnologias comuns, com base num quadro regulamentar consistente.

A este respeito, a Comissão apresentou um pacote de propostas².

- Os quatro regulamentos relativos ao céu único europeu devem ser alterados para introduzir um quadro de desempenho acompanhado da fixação de objectivos quantificados.
- O alargamento das competências da AESA de modo a abarcar todos os elos da cadeia de segurança da aviação contribuirá para a melhoria da segurança.
- A aprovação do plano director ATM acelerará a inovação tecnológica.
- O plano de acção a favor dos aeroportos abordará a capacidade no ar e no solo.

PROPOSTA DA COMISSÃO

Conteúdo: a proposta³ que altera o céu único europeu I introduz diversas melhorias na legislação inicial, nomeadamente objectivos de desempenho obrigatórios para os prestadores de serviços de navegação aérea, uma função de gestão da rede europeia destinada a assegurar a convergência entre as redes nacionais e o estabelecimento de prazos para a melhoria do desempenho por parte dos Estados-Membros, inicialmente através dos blocos de espaço aéreo funcionais.

Os principais elementos da proposta consistem no seguinte: independência das autoridades supervisoras nacionais; reforço da participação dos parceiros sociais; sistema de melhoria do desempenho; requisitos de segurança harmonizados; aceleração dos blocos de espaço aéreo

¹ Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004.

² COM(2008)0388, COM(2008)0389 e COM(2008)0390.

³ COM(2008)0388.

funcionais; transparência do regime de tarifação; criação de uma região europeia de informação de voo (EFIR) única; disponibilidade de informação aeronáutica harmonizada; regras do ar e classificações do espaço aéreo; uma abordagem sistémica da gestão e concepção da rede e da implantação de tecnologias; e comitologia.

OBSERVAÇÕES DO RELATOR

O relator considera que a revisão do quadro legislativo do céu único europeu e a abordagem sistémica baseada em quatro pilares são necessárias.

O relator toma nota da existência de um largo consenso entre as partes interessadas. Com excepção de algumas opiniões negativas dos sindicatos e de algumas reservas dos Estados-Membros, todos os intervenientes exprimiram o seu apoio ao pacote “céu único europeu II” no seu conjunto.

O relator está ciente de que não existem obstáculos científicos ou técnicos de monta à criação do céu único europeu. Além disso, este pode ser concretizado sem pôr em causa a segurança. Este lento processo de integração resulta das diferentes maneiras como o céu único europeu é entendido. É por esta razão que o relator propõe uma definição clara deste princípio.

O relator está convicto de que a proposta da Comissão responde adequadamente às necessidades e expectativas dos cidadãos. Além disso, contribuirá para a realização dos objectivos ambiciosos da política europeia em matéria de ambiente.

Entretanto, o sector europeu da construção de aeronaves terá vantagem em ocupar um lugar de primeiro plano na inovação em matéria de tecnologias de gestão do tráfego aéreo. O relator está vivamente interessado em que este objectivo político crucial permaneça intacto e convida os legisladores a envidarem todos os esforços para que os diferentes detalhes sejam objecto de um acordo, a fim de que os principais objectivos políticos sejam atingidos.

O relator considera que ao invés de uma ambiciosa abordagem “do topo para a base”, um amplo consenso coerente é a melhor forma de realizar o céu único.

Contudo, alguns elementos da proposta da Comissão não são claros e devem ser melhorados:

- a) Independência das autoridades supervisoras nacionais – as autoridades supervisoras nacionais devem dispor de independência funcional e de recursos suficientes. O relator sublinha que os Estados-Membros já concordaram com a ideia de atribuir “independência funcional” às agências e autoridades supervisoras nacionais noutros domínios distintos (telecomunicações e mercados de electricidade e de gás) e propõe a mesma abordagem para o sistema de aviação europeu.
- b) Reforço da participação de todas as partes – a cooperação a nível político, social e técnico é essencial para a realização dos objectivos do céu único europeu. Por conseguinte, o novo quadro regulamentar aplicável ao céu único europeu deve ir mais além do modelo comunitário – encarado como uma unidade de valores com uma diversidade de sistemas – e validar o mais rapidamente possível um sistema tecnológico único e sólido (SESAR) que permita realizar o objectivo comum. A Comissão deve velar pelo apoio total e o

compromisso de todas as partes interessadas, designadamente o comité do diálogo social, a fim de garantir a paz social.

- c) Sistema de melhoria do desempenho: o sistema de melhoria do desempenho é um elemento fundamental, tal como o prazo de execução dos blocos de espaço aéreo funcionais. O relator considera que a Comissão devia focalizar a sua atenção essencialmente no estabelecimento de objectivos quantificáveis e viáveis a nível comunitário. Estes objectivos devem incidir em todos os domínios sensíveis como a segurança, o ambiente, a capacidade e o custo-eficácia.

Com base no modelo da zona euro, a Comissão e os Estados-Membros devem definir objectivos nacionais e regionais (a nível dos blocos de espaço aéreo funcionais), associados aos objectivos à escala comunitária através de critérios de convergência. Esta abordagem requer uma supervisão comunitária e um sistema europeu harmonizado de incentivos e desincentivos. Devem ser previstas medidas correctivas, que devem ser harmonizadas, eficazes, proporcionadas e persuasivas.

Um órgão de análise do desempenho, que actue de forma independente, deve monitorizar e avaliar o desempenho do sistema.

Na opinião do relator, o Eurocontrol podia agir como órgão de análise do desempenho, por já desempenhar muitas funções idênticas. Mas a governação desta organização releva da União Europeia e não dos Estados-Membros. Este facto é, por um lado, positivo, tendo em conta o desenvolvimento futuro do céu único europeu, mas de momento suscita verdadeiras questões em termos de quadro jurídico, eventuais conflitos de interesses comunitários e não comunitários, imparcialidade da organização e, sobretudo, a sua independência, bem como no que se refere à independência dos seus possíveis subelementos.

O relator considera que a reforma prevista do Eurocontrol devia ter lugar antes da entrada em vigor das disposições dos regulamentos em apreço, e devia ser conduzida de molde a garantir a plena independência da governação dos diferentes subelementos e a evitar incompatibilidades entre as tarefas comunitárias e outros aspectos relacionados com as funções do Eurocontrol enquanto organização internacional.

- d) Segurança – o crescimento contínuo do tráfego aéreo exige uma abordagem sistémica global no domínio da segurança, a fim de garantir a segurança e a sustentabilidade dos transportes aéreos. Consequentemente, a supervisão da segurança da totalidade do sistema de aviação será confiada à Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA).

- e) Devem ser adoptadas disposições claras para a criação de blocos de espaço aéreo funcionais até 2012. Os blocos de espaço aéreo funcionais constituem apenas um meio para atingir um fim e a sua execução não coordenada implicaria custos desnecessários para a realização do céu único europeu. Por conseguinte, o relator propõe o aditamento de disposições suplementares a fim de facilitar a incorporação dos blocos de espaço aéreo funcionais no céu único europeu, em inteira conformidade com o sistema de melhoria do desempenho. Estas disposições são essenciais para o processo gradual de difusão da visão, dos princípios e dos requisitos europeus junto dos países terceiros vizinhos.

A nomeação de uma personalidade política como coordenador do sistema de blocos de espaço aéreo funcionais facilitará a execução dos mesmos e a sua futura fusão.

O compromisso e a participação militar devem ser renovados.

- f) Regime de tarifação: o relator defende vivamente a necessidade de assegurar a

transparência das taxas. Os custos determinados devem ser compatíveis com os critérios de convergência baseados no sistema de melhoria do desempenho e aprovados primeiramente no âmbito dos blocos de espaço aéreo funcionais e, posteriormente, no âmbito do conjunto do céu único europeu.

Deve ser prestada uma especial atenção aos projectos comuns. Deve ser estabelecido e aprovado de comum acordo um mecanismo de financiamento adicional no âmbito do quadro financeiro comunitário em vigor, com base no modelo bem sucedido dos projectos prioritários da rede transeuropeia de transportes.

g) Abordagem sistémica da gestão e concepção da rede e da implantação de tecnologias:

* A concepção da rede de rotas harmonizada deve ser confiada ao Eurocontrol, em conformidade com os objectivos de desempenho à escala comunitária, nacional e regional.

* Gestão do fluxo de tráfego aéreo: para além da segurança e eficácia, a proposta deve ter por objectivo melhorar a fiabilidade.

h) Regras de execução: o relator considera que as regras de execução devem ser apresentadas dentro de um prazo adequado, e solicita a adopção de um roteiro coerente para a elaboração das regras de execução, tendo em conta as respectivas prioridades e interligações.

Neste contexto, o relator sugere que todas as partes se comprometam a alinhar os compromissos políticos com o quadro tecnológico e a acelerar o processo de instauração do céu único europeu em total conformidade com a fase de desenvolvimento do SESAR, a fim de colher todos os benefícios da sua fase de implantação a partir de 2014.

3.12.2008

PARECER DA COMISSÃO DA INDÚSTRIA, DA INVESTIGAÇÃO E DA ENERGIA

dirigido à Comissão dos Transportes e do Turismo

Proposta de Regulamento (CE) do Parlamento Europeu e do Conselho, que altera os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004 a fim de melhorar o desempenho e a sustentabilidade do sistema de aviação europeu (COM(2008)0388 – C6-0250/2008 – 2008/0127(COD))

Relatora de parecer: Teresa Riera Madurell

JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

Transporte aéreo europeu

Com mais de 700 milhões de passageiros por ano¹, um número crescente de transportadoras aéreas e uma capacidade cada vez maior em termos de carga e passageiros, o transporte aéreo europeu estabeleceu uma tendência consistente de desenvolvimento, ao crescer de forma dinâmica, em média, 5% ao ano, havendo previsões que apontam para uma quase duplicação do tráfego aéreo até 2020.

O desenvolvimento associado a um crescimento exponencial do transporte aéreo constitui uma sobrecarga para o sistema europeu de tráfego aéreo, manifestado no aumento dos atrasos nos voos, em situações de enorme constrangimento de aeroportos levados até ao limite das suas capacidades, nos correspondentes encargos financeiros, num acrescido impacto negativo no meio ambiente e na ocorrência de casos de risco crescente para a segurança neste domínio.

Céu Único Europeu – primeiro pacote (1999-2004)

Apesar da óbvia interdependência dos Estados-Membros em matéria de transporte aéreo, o espaço aéreo é uma área em que a integração europeia tem sido lenta a materializar-se e a propiciar os benefícios do mercado único. O primeiro pacote do Céu Único Europeu (CUE), aprovado em Março de 2004, foi idealizado para reformar elementos essenciais do sistema europeu de tráfego aéreo, no intuito de fazer face a elementos ligados aos seguintes aspectos:

- Capacidade;

¹ 738 milhões de passageiros nos aeroportos da UE-27 em 2006 (EUROSTAT).

- custos de funcionamento;
- emissões de CO2 e impacto ambiental;
- segurança.

Céu Único Europeu – segundo pacote (2008 - ~)

Embora o lançamento do Céu Único Europeu tenha constituído um progresso significativo, a aplicação das respectivas disposições não produziu resultados tangíveis. A persistência da fragmentação significa ineficácia em termos de custos e uma factura anual de 3,8 mil milhões de euros para os passageiros e as linhas aéreas europeias. Em comparação com os Estados Unidos da América, a União Europeia realiza anualmente metade dos voos e custa o dobro a manter em funcionamento.

Atendendo aos resultados ainda não convincentes do Céu Único Europeu, impõe-se uma revisão do modelo inicial – e ela não poderia surgir num momento mais crítico, numa altura em que os aumentos dos preços dos combustíveis e os crescentes encargos financeiros das companhias, que deram azo a algumas falências, a serem notícia já em 2008.

O objectivo principal do segundo pacote do Céu Único Europeu é o de introduzir medidas adicionais que reforcem e levem por diante o que já foi posto em prática:

- um sistema de indicadores de desempenho com objectivos quantificados;
- conclusão dos blocos de espaço aéreo funcional (FAB) até 2012;
- uma eficiente e moderna gestão europeia do tráfego aéreo mediante a execução do Plano Director de Gestão do Tráfego Aéreo (ATM);
- o reforço da segurança mediante a consolidação da atribuição das responsabilidades neste domínio a uma só entidade — a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA);

Elementos principais

A relatora de parecer acolhe positivamente o segundo pacote do Céu Único Europeu, apoia inequivocamente o conjunto de medidas previstas na sua totalidade e entende que é essencial dar ênfase à sua **efectiva aplicação**, de molde a poder **obter-se** os indispensáveis **resultados**. A presente proposta da Comissão aborda as insuficiências do primeiro pacote com a necessária energia. Contudo, tais insuficiências poderão ser colmatadas, se se aprofundar a abordagem de alguns pontos específicos.

A reforma do sistema europeu de tráfego aéreo é essencial ao aprofundamento dos **níveis de segurança**, da **eficácia de custos** e da **protecção ambiental** no sector comunitário do transporte aéreo. Este sector deverá estar melhor preparado para enfrentar um mercado cada vez mais concorrencial e, ao mesmo tempo, revelar-se tão seguro e **ecologicamente sustentável** quanto possível. Além disso, o papel das **tecnologias inovadoras** reveste-se de indiscutível importância para se alcançar a **eficiência** e para se cumprir **os objectivos propostos em termos de desempenho**, razão por que o apoio continuado e a aplicação sistemática do Sistema de Gestão e Investigação do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu (**SESAR**) devem ser mantidos de forma consequente. Haverá igualmente que fomentar e apoiar o aprofundamento da **investigação**, quer a nível comunitário, quer ao nível dos

Estados-Membros, para que o transporte aéreo europeu mantenha a sua competitividade e assuma um papel de primeira grandeza no plano mundial.

Para esse fim, a relatora de parecer **exorta todos os Estados-Membros a manterem-se fiéis ao compromisso** que assumiram com a iniciativa do Céu Único Europeu e a trabalharem em prol do sucesso da sua conclusão e do seu desempenho no futuro. Desta forma, o papel do financiamento público deverá ser reconhecido, e não excluído, em especial, no que diz respeito à aplicação do Plano Director de Gestão do Tráfego Aéreo (ATM), que exigirá significativos recursos à partida.

A relatora de parecer acredita no contributo e na participação construtiva de todos os interessados da indústria europeia envolvida, cujo desempenho acrescido muito depende da concretização do Céu Único Europeu. Por conseguinte, apoia o **reforço** do papel da indústria na proposta da Comissão, solicitando igualmente a realização de **consultas à indústria** em todas as fases do planeamento, da tomada de decisões e da realização do Céu Único Europeu.

Além disso, e dada a participação reforçada da indústria na gestão do tráfego aéreo, é essencial **proceder a uma destrinça clara** entre as **funções de gestão do tráfego aéreo** que fazem parte da esfera de **responsabilidades** dos reguladores comunitários e as que competem à indústria, havendo que manter este sector informado de forma cabal sobre o seu papel e as suas funções.

Quanto à prestação e designação de serviços no âmbito da comunicação, da navegação, da vigilância, da meteorologia, da informação aeronáutica e da formação, a relatora de parecer considera que **o princípio orientador fundamental deve ser o da maior segurança possível**, a par do primado da melhor relação custo/eficiência e da excelência da qualidade, e não o pressuposto não demonstrado de que a liberalização poderá dar frutos nos referidos domínios.

Por fim, a relatora de parecer apoia **o reforço do papel desempenhado pela AESA** e entende que as novas disposições do Céu Único Europeu devem caminhar na direcção certa, conferindo um significado genuíno e dando um uso apropriado a uma agência comunitária já existente, que se encontra actualmente a funcionar abaixo das suas capacidades, embora seja a que em melhor posição está para racionalizar todo o conjunto de actividades relacionadas com o domínio da segurança.

ALTERAÇÕES

A Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia insta a Comissão dos Transportes e do Turismo, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes alterações no seu relatório:

Alteração 1

Proposta de regulamento – acto modificativo Considerando 12

Texto da Comissão

Alteração

(12) É conveniente esclarecer que os Estados-Membros não podem recusar a designação de um prestador de serviços de navegação aérea pelo facto de este estar estabelecido noutra Estado-Membro ou ser propriedade de nacionais desse Estado-Membro.

Suprimido

Justificação

Esta formulação contradiz a alínea d) do artigo 87.º da lei fundamental alemã e o n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento 550/2004 relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu (CUE). Este último indica que Estados-Membros dispõem do poder de escolher um prestador de serviços. A reformulação do n.º 1 do artigo 8.º reduziria substancialmente esse poder e introduziria um elemento de concorrência na nomeação dos serviços de tráfego aéreo, que o Considerando 5 do Regulamento afirma especificamente não dever aplicar-se.

Alteração 2

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 1-A (novo)

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 1– ponto 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A No artigo 1.º, é inserido o seguinte

n.º 3-A:

"3-A. A aplicação do presente Regulamento e das medidas referidas no artigo 3.º norteia-se por uma abordagem "da base para o topo", no âmbito da qual os prestadores de serviços de navegação aérea dispõem do direito e da obrigação de tomar a iniciativa, com a participação adequada, desde o início do processo, do pessoal e dos utilizadores civis e militares;"

Justificação

Trata-se da definição dada pelos parceiros sociais da Gestão do Tráfego Aéreo (ATM) no seu exaustivo relatório consolidado sobre o estabelecimento dos blocos de espaço aéreo funcional (FAB).

Alteração 3

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 8 – n.º 1

Texto da Comissão

1. A Comissão adopta regras de execução, sempre que tal esteja expressamente previsto no presente regulamento ou nos regulamentos a que se refere o artigo 3.º, ou sempre que se revele de outro modo necessário para alcançar os objectivos dos mesmos regulamentos.

Alteração

1. ***Após consulta ao Órgão Consultivo do Sector e ao Comité de Diálogo Sectorial, a*** Comissão adopta regras de execução, sempre que tal esteja expressamente previsto no presente regulamento ou nos regulamentos a que se refere o artigo 3.º, ou sempre que se revele de outro modo necessário para alcançar os objectivos dos mesmos regulamentos.

Alteração 4

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 8 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Para a elaboração das regras de execução, a Comissão pode conferir mandatos ao Eurocontrol com a definição das tarefas a realizar e o respectivo calendário. Neste contexto, esforçar-se-á por recorrer aos procedimentos do Eurocontrol para a participação e consulta de todos os interessados, sempre que esses procedimentos respeitem as práticas da Comissão relativas à transparência e aos procedimentos de consulta e não sejam contrários às obrigações institucionais desta. A Comissão agirá nos termos do n.º 2 do artigo 5.º.

Alteração

2. Para a elaboração das regras de execução, a Comissão pode conferir mandatos ao Eurocontrol ***reestruturado, ou a uma outra entidade independente e com competência na matéria***, com a definição das tarefas a realizar e o respectivo calendário. Neste contexto, esforçar-se-á por recorrer aos procedimentos do Eurocontrol para a participação e consulta de todos os interessados, sempre que esses procedimentos respeitem as práticas da Comissão relativas à transparência e aos procedimentos de consulta e não sejam contrários às obrigações institucionais desta. A Comissão agirá nos termos do n.º 2 do artigo 5.º.

Justificação

A fim de garantir que o sector mantenha a supervisão e o controlo indispensáveis às funções relacionadas com a prestação de serviços, é fundamental que se proceda a uma reforma da organização do Eurocontrol.

Alteração 5

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 7 – alínea b)

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 10 – parágrafo 3

Texto da Comissão

«A consulta das partes interessadas abrange, em especial, a elaboração e a introdução de novos conceitos e tecnologias na REGTA ***e inclui mecanismos de participação adequada do comité de diálogo sectorial específico instituído nos termos da Decisão 98/500/CE da Comissão****.»

Alteração

«A consulta das partes interessadas deve abranger, em especial, a elaboração e a introdução de novos conceitos e tecnologias na REGTA. ***Além disso, a Comissão estabelece mecanismos de consulta para a participação adequada do Comité de Diálogo Sectorial em todas as questões relevantes e, designadamente, naquelas que, no âmbito da aplicação do Céu Único Europeu, podem acarretar***

consequências de ordem social.»

Alteração 6

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 8

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 11 – ponto -1 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

-1. A Comissão deve certificar-se de que a administração dos prestadores de serviços de navegação aérea é coerente com um sistema baseado no desempenho, mediante a adopção de níveis adequados de autonomia de gestão e de definição de responsabilidades.

Alteração 7

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 8

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 11 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. A fim de melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede no céu único europeu, a Comissão instaurará um sistema de melhoria do desempenho. O sistema incluirá, designadamente, os seguintes elementos:

1. A fim de melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede no céu único europeu, a Comissão instaurará, ***após a consulta às partes interessadas referidas no artigo 10.º***, um sistema de melhoria do desempenho. O sistema incluirá, designadamente, os seguintes elementos:

Justificação

Antes de se implantar o sistema de melhoria do desempenho, é imperioso que se mencione de

forma clara o princípio da consulta na letra do Regulamento.

Alteração 8

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 8

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 11 – n.º 1 – alínea f) – travessão 4

Texto da Comissão

- estão subordinados a consulta dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos representantes dos utilizadores do espaço aéreo, dos operadores dos aeroportos e dos coordenadores dos aeroportos;

Alteração

- estão subordinados a consulta dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos representantes dos utilizadores do espaço aéreo, dos operadores dos aeroportos, dos coordenadores dos aeroportos **e das organizações profissionais;**

Justificação

Antes de se implantar o sistema de melhoria do desempenho, é imperioso que se mencione de forma clara o princípio da consulta na letra do Regulamento.

Alteração 9

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 8

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 11 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Sem prejuízo da função do comité, a Comissão pode designar o Eurocontrol ou outra entidade pública competente para agir como “órgão de análise do desempenho”. Este terá por função assistir a Comissão na aplicação do sistema de melhoria do desempenho a que se refere o n.º 1. A Comissão assegura que o órgão de análise do desempenho actue de forma independente, quando realizar as tarefas que lhe são confiadas pela Comissão.

Alteração

2. Sem prejuízo da função do comité, a Comissão pode designar o Eurocontrol ou outra entidade pública competente para agir como “órgão de análise do desempenho”. Este terá por função assistir a Comissão na aplicação do sistema de melhoria do desempenho a que se refere o n.º 1. A Comissão assegura que o órgão de análise do desempenho actue de forma independente, quando realizar as tarefas que lhe são confiadas pela Comissão, **que as diversas condições nas quais os**

prestadores de serviços que garantem a segurança da navegação aérea sejam suficientemente tidas em conta e que o órgão de análise do desempenho disponha de pessoal tecnicamente competente. Este aspecto diz sobretudo respeito ao domínio de suficientes conhecimentos técnicos sobre os procedimentos operacionais. Não obstante, as autoridades nacionais de controlo e/ou a Comissão conservam, quer o poder de decisão final, quer o poder de supervisão.

Justificação

Há que ter em conta as especificidades de cada uma das prestações de serviços a nível nacional, aquando do estabelecimento do sistema de desempenho, do órgão de análise do desempenho e da definição dos métodos de avaliação (por exemplo, os graus diversos de complexidade do espaço aéreo). A fim de avaliar correctamente tais especificidades, o órgão de análise deve dispor de pessoal qualificado no plano operacional. Todavia, este órgão não deverá, em circunstância alguma, evoluir e transformar-se numa autoridade de supervisão, devendo antes circunscrever-se a uma "função de análise" e de aconselhamento ao serviço da Comissão e deixando a responsabilidade final aos Estados-Membros.

Alteração 10

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 1 – ponto 8

Regulamento (CE) n.º 549/2004

Artigo 11 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. A Comissão garante que o órgão de análise do desempenho seja independente e disponha, quer de conhecimentos periciais adequados, quer de mecanismos de consulta e recurso.

Alteração 11

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 2

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 4.º

Texto da Comissão

Alteração

(2) O artigo 4.º passa a ter a seguinte redacção:

Suprimido

«Artigo 4.º

Requisitos de segurança

Nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro, a Comissão adopta regras de execução que integrem as especificações regulamentares Eurocontrol sobre segurança (ESARR) pertinentes e as subsequentes alterações a essas especificações que se inserem no âmbito de aplicação do presente regulamento, se for caso disso com as adaptações e os melhoramentos adequados.»

Justificação

A presente alteração visa manter a redacção original do artigo 4.º.

Em conformidade com a proposta da Comissão contida no documento COM(2008)390, o âmbito da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) deveria ser alargado, de molde a abranger a regulação da Gestão do Tráfego Aéreo (ATM) e da segurança aeroportuária.

Deste modo, a AESA deverá substituir a Comissão Reguladora da Segurança do Eurocontrol, sendo as Especificações Regulamentares sobre Segurança do Eurocontrol (ESARR) substituídas por normas de execução no contexto da AESA.

A fim de garantir uma transição harmoniosa, as normas de execução da AESA deverão inicialmente basear-se nas Especificações Regulamentares sobre Segurança do Eurocontrol (ESARR).

Alteração 12

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 3-A (novo)

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 7 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3-A. O n.º 7 do artigo 3.º passa a ter a seguinte redacção:

'3. As autoridades nacionais de supervisão emitem certificados aos prestadores de serviços de navegação aérea, caso estes cumpram os requisitos comuns referidos no artigo 6.º. Os certificados *serão* emitidos individualmente para cada tipo de serviço de navegação aérea definido no artigo 2º do Regulamento-Quadro. Os certificados *serão emitidos individualmente, mesmo no caso de um pacote de serviços, quando um prestador de serviços de tráfego aéreo, independentemente da sua situação jurídica, operar ou mantiver os seus próprios sistemas de comunicação, navegação e vigilância. O controlo dos certificados deve ser feito regularmente.'*

Alteração 13

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 5 – alínea a)

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 8 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

«1. Os Estados-Membros asseguram a prestação de serviços de tráfego aéreo em regime de exclusividade dentro de blocos específicos de espaço aéreo pertencentes ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade.

«1. Os Estados-Membros asseguram a prestação de serviços de tráfego aéreo em regime de exclusividade dentro de blocos específicos de espaço aéreo pertencentes ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade.

Para este efeito, os Estados-Membros designam um prestador de serviços de tráfego aéreo titular de um certificado válido na Comunidade.

Para este efeito, os Estados-Membros designam um prestador de serviços de tráfego aéreo titular de um certificado válido na Comunidade.

Um Estado-Membro não pode recusar-se a designar um prestador de serviços de tráfego aéreo pelo facto de o seu sistema jurídico nacional exigir que os prestadores de serviços de tráfego aéreo que prestam serviços no espaço aéreo sob a responsabilidade desse Estado-Membro:

- (a) Sejam propriedade, directamente ou através de participação maioritária, desse Estado-Membro ou dos seus nacionais, ou***
- (b) Tenham o seu principal centro de actividades ou a sua sede no território desse Estado-Membro, ou***
- (c) Utilizem exclusivamente estruturas nesse Estado-Membro.»***

Justificação

Esta formulação contradiz a alínea d) do artigo 87.º da lei fundamental alemã e o n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento 550/2004 relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu (CUE). Com a nova formulação do n.º 1 do artigo 8.º, esse poder é significativamente reduzido. Seria introduzido um elemento de concorrência na designação de prestadores de serviços de tráfego aéreo, que o Considerando 5 do Regulamento afirma especificamente não dever aplicar-se. Não fica garantida a necessidade de esta disposição ser aplicada por todos os Estados-Membros, na medida em que a nova redacção do artigo 8.º faz referência ao "ordenamento jurídico nacional" correspondente.

Alteração 14

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 9 – alínea a) – subalínea i)

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 15 - n.º 2 – alínea a)

Texto da Comissão

«(a) O custo a partilhar pelos utilizadores do espaço aéreo deve corresponder ao

Alteração

«(a) O custo a partilhar pelos utilizadores do espaço aéreo deve corresponder ao

custo fixado para a prestação de serviços de navegação aérea, incluindo os montantes adequados relativos a juros sobre o investimento de capital e à depreciação de activos, bem como aos custos de manutenção, exploração, gestão e administração;»

custo fixado para a prestação de serviços de navegação aérea, incluindo os montantes adequados relativos a juros sobre o investimento de capital e à depreciação de activos, bem como aos custos de manutenção, exploração, gestão e administração; ***os custos apurados decorrerão dos objectivos de desempenho fixados nos termos do artigo 11.º do Regulamento-Quadro e contribuirão para a eficácia de custos da prestação de serviços de navegação aérea, em conformidade com o artigo 14.º do presente Regulamento;***»

Justificação

Tal como consta do artigo 11.º do Regulamento-Quadro 549/2004 e do artigo 14.º do Regulamento 550/2004, os preços a aplicar deverão ser eficazes do ponto de vista dos custos, na condição de os objectivos de desempenho serem satisfeitos.

Alteração 15

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 9 – alínea a) – subalínea ii-A) (nova)

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 15 – n.º 2 – alínea b-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

ii-A) É inserida a seguinte subalínea b-A):

"b-A) no que diz respeito aos blocos funcionais de espaço aéreo, as taxas serão fixadas em conformidade com critérios de convergência ligados à relação custo-eficácia, a fim de se alcançar uma taxa única, que seja plenamente coerente com os planos de negócios a nível regional;"

Alteração 16

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 9 – alínea b) – subalínea (iii)

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 15 – n.º 3 – alínea c)

Texto da Comissão

«(c) Os serviços de navegação aérea podem produzir receitas suficientes para garantir uma rentabilidade razoável que contribua para os aumentos de capital necessários;»

Alteração

«(c) Os serviços de navegação aérea podem produzir receitas suficientes para garantir uma rentabilidade razoável que contribua para os aumentos de capital necessários, **desde que objectivos de desempenho acordados sejam satisfeitos;**»

Justificação

As receitas geradas pelos serviços de navegação aérea poderão incluir um retorno razoável em relação aos activos, mas isso só deverá acontecer se os objectivos de desempenho forem satisfeitos.

Alteração 17

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 9 – alínea c)

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 15 – n.º 4

Texto da Comissão

«4. A Comissão pode decidir, nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro, que as taxas sejam utilizadas para financiar projectos comuns destinados a assistir categorias específicas de utilizadores do espaço aéreo e/ou de prestadores de serviços de navegação aérea a melhorarem infra-estruturas de navegação aérea colectivas, a prestação de serviços de navegação aérea e a utilização do espaço aéreo, nomeadamente os projectos que se possam revelar necessários para a execução do plano director ATM. Tais decisões identificam o projecto comum e especificam, designadamente, o calendário de execução, os custos a

Alteração

Suprimido

imputar aos utilizadores do espaço aéreo e a sua repartição pelos Estados-Membros.

Justificação

Este artigo é incompatível com os princípios da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e com os objectivos fixados pela Comissão, segundo os quais as taxas devem ser cobradas de um modo objectivo, equitativo e transparente. De acordo com os princípios da OACI aplicáveis às taxas de controlo de tráfego aéreo (ATC), não deve exigir-se que os utentes do espaço aéreo financiem antecipadamente projectos comuns.

Alteração 18

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 2 – ponto 9 – alínea c-A) (nova)

Regulamento (CE) n.º 550/2004

Artigo 15 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

c-A) É inserido o seguinte n.º 4-A:

"4-A. A Comissão poderá rever os Quadros Financeiros Europeus existentes, com o objectivo de propor recursos financeiros adicionais para projectos comuns especialmente destinados, quer a acelerar o estabelecimento dos blocos funcionais de espaço aéreo, quer a dar assistência aos prestadores de serviços de navegação aérea e aos utilizadores do espaço aéreo durante a implantação do programa SESAR."

Alteração 19

Artigo 3 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 551/2004

Artigo 6 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. A rede de gestão do tráfego aéreo

1. A rede de gestão do tráfego aéreo

(ATM) permite uma utilização otimizada do espaço aéreo e garante que os utilizadores do espaço aéreo possam operar as suas trajectórias preferidas, assegurando simultaneamente o máximo acesso ao espaço aéreo e aos serviços de navegação aérea.

(ATM) permite uma utilização otimizada do espaço aéreo e garante que os utilizadores do espaço aéreo possam operar as suas trajectórias preferidas, ***sempre que elas sejam compatíveis com os condicionalismos de ordem operacional***, assegurando simultaneamente o máximo acesso ao espaço aéreo e aos serviços de navegação aérea.

Alteração 20

Artigo 3 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 551/2004

Artigo 6 – n.º 2 – parágrafo 1 – alínea c)

Texto da Comissão

(c) funções adicionais relacionadas com a rede de gestão do tráfego aéreo, conforme definidas no plano director ATM.

Alteração

(c) funções adicionais relacionadas com a rede de gestão do tráfego aéreo, ***incluindo a gestão dos fluxos***, conforme definidas no plano director ATM.

Alteração 21

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 3 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 551/2004

Artigo 6 – n.º 2 – parágrafo 2

Texto da Comissão

A Comissão pode, sob o seu próprio controlo e responsabilidade, confiar ao Eurocontrol tarefas relacionadas com a execução das funções supracitadas, que não envolvam a adopção de medidas vinculativas de âmbito geral nem o exercício de um poder de apreciação política. Estas tarefas são executadas de forma imparcial e economicamente eficiente, tendo em conta as necessidades do conjunto da rede de gestão do tráfego aéreo e com a plena participação dos utilizadores do espaço aéreo e dos

Alteração

A Comissão pode, sob o seu próprio controlo e responsabilidade, ***e tendo em conta as vantagens objectiva e geograficamente mais adequadas, de acordo com o princípio da subsidiariedade***, confiar ao Eurocontrol ***reestruturado, ou a uma outra entidade independente e com competência na matéria***, tarefas relacionadas com a execução das funções supracitadas, que não envolvam a adopção de medidas vinculativas de âmbito geral nem o exercício de um poder de apreciação

prestadores de serviços de navegação aérea.

política. Estas tarefas são executadas de forma imparcial, *transparente* e economicamente eficiente, tendo em conta as necessidades do conjunto da rede de gestão do tráfego aéreo e com a plena participação dos utilizadores do espaço aéreo e dos prestadores de serviços de navegação aérea *na estrutura administrativa que abranja a execução de tais funções*.

A Comissão garante o princípio da separação entre funções de regulação e funções operacionais no desenvolvimento da função de gestão de rede. Para esse efeito, será estabelecida uma diferenciação precisa e uma hierarquização clara de cada uma das funções a todos os níveis (União Europeia, regional/blocos funcionais de espaço aéreo, nacional), bem como das responsabilidades a elas atinentes. As funções de dimensão europeia classificadas como "operacionais" serão sempre desempenhadas sob a direcção dos parceiros industriais, ao passo que, para as funções "de regulação", estes serão objecto de consulta.

Alteração 22

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 3 – ponto 6

Regulamento (CE) n.º 551/2004

Artigo 6 – n.º 6

Texto da Comissão

6. Os Estados-Membros confiam ao Eurocontrol o desempenho da gestão do fluxo de tráfego aéreo, conforme especificado numa regra de execução adoptada nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro e de acordo com os requisitos previstos pela Comissão nos

Alteração

6. Os Estados-Membros confiam ao Eurocontrol *reestruturado, ou a uma outra entidade independente e com competência na matéria*, o desempenho da gestão do fluxo de tráfego aéreo, conforme especificado numa regra de execução adoptada nos termos do n.º 3 do artigo 5.º

termos do artigo 9.º.

do regulamento-quadro e de acordo com os requisitos previstos pela Comissão nos termos do artigo 9.º.

Justificação

Se é certo que o Eurocontrol está actualmente bem colocado para levar a cabo a gestão dos fluxos de tráfego, a longo prazo a situação poderá não ser a mesma.

Alteração 23

Proposta de regulamento – acto modificativo

Artigo 3 – ponto 7

Regulamento (CE) n.º 551/2004

Artigo 9 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

(7) No artigo 9.º, é aditado o n.º 3 seguinte:

Suprimido

«3. As regras de execução incluem a coerência entre planos de voo e faixas horárias aeroportuárias e a coordenação necessária com regiões adjacentes.»

Justificação

A utilização da expressão "faixas horárias dos aeroportos" neste contexto é pouco explícita. Ela implica que se estabeleça uma conexão com o Regulamento (CEE) n.º 95/93. Neste caso, porém, estamos perante um instrumento de planificação estratégica, e não perante um instrumento operacional (ATM). As medidas introduzidas pelo Regulamento (CEE) n.º 95/93 são efectivas e adequadas, pelo que quaisquer outras normas de aplicação seriam desnecessárias e injustificadas.

PROCESSO

Título	Desempenho e viabilidade do sistema aeronáutico europeu	
Referências	COM(2008)0388 – C6-0250/2008 – 2008/0127(COD)	
Comissão competente quanto ao fundo	TRAN	
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	ITRE 8.7.2008	
Relator de parecer Data de designação	Teresa Riera Madurell 25.8.2008	
Exame em comissão	18.9.2008	16.10.2008
Data de aprovação	2.12.2008	
Resultado da votação final	+: 36	-: 0
	0: 0	
Deputados presentes no momento da votação final	Jan Březina, Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Dragoș Florin David, Den Dover, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Norbert Glante, David Hammerstein, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Ján Hudacký, Werner Langen, Anne Laperrouze, Pia Elda Locatelli, Eluned Morgan, Antonio Mussa, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Aldo Patriciello, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Britta Thomsen, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Adina-Ioana Vălean	
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Alexander Alvaro, Pierre Pribetich, John Purvis, Silvia-Adriana Țicău, Vladimir Urutchev	

PROCESSO

Título	Desempenho e viabilidade do sistema aeronáutico europeu		
Referências	COM(2008)0388 – C6-0250/2008 – 2008/0127(COD)		
Data de apresentação ao PE	25.6.2008		
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	TRAN 8.7.2008		
Comissões encarregadas de emitir parecer Data de comunicação em sessão	ITRE 8.7.2008		
Relator(es) Data de designação	Marian-Jean Marinescu 15.7.2008		
Exame em comissão	10.9.2008	4.11.2008	2.12.2008
Data de aprovação	8.12.2008		
Resultado da votação final	+: 29	-: 1	0: 2
Deputados presentes no momento da votação final	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Sepp Kusstatscher, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Michel Teychenné, Silvia-Adriana Ţicău, Georgios Toussas		
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Philip Bradbourn, Jeanine Hennis-Plasschaert, Eleonora Lo Curto, Corien Wortmann-Kool		
Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final	Proinsias De Rossa, Giorgos Dimitrakopoulos, Jean-Paul Gauzès, Kyösti Virrankoski		
Data de entrega	20.1.2009		