



**COUNCIL OF
THE EUROPEAN UNION**

Brussels, 3 February 2012

6062/12

**Interinstitutional File:
2011/0397 (COD)**

**AVIATION 14
CODEC 266
PARLNAT 67
INST 96**

COVER NOTE

from: Assembly of the Portuguese Republic
date of receipt: 1 February 2012
to: General Secretariat of the Council of the European Union

Subject: Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on groundhandling services at Union airports and repealing Council Directive 96/67/EC [doc. 18008/11 AVIATION 256 CODEC 2288 - COM(2011) 824 final]
- Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality¹

Delegations will find annexed a copy of the above letter.

¹ Translation(s) of the opinion may be available at the Interparliamentary EU information exchange site IPEX at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/search.do>



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Parecer

COM(2011)824

Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo aos serviços de assistência em escala nos aeroportos da União e que revoga a Diretiva 96/67/CE do Conselho



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos dos artigos 6.º e 7.º da Lei nº 43/2006, de 25 de agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada em 20 de janeiro de 2010, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu a Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo aos serviços de assistência em escala nos aeroportos da União e que revoga a Diretiva 96/67/CE do Conselho [COM(2011)824].

A supra identificada iniciativa foi remetida à **Comissão de Economia e Obras Públicas**, atento o seu objeto, a qual analisou a presente iniciativa e aprovou o Relatório que se anexa a este Parecer, dele fazendo parte integrante.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE II – CONSIDERANDOS

1. Considera a Comissão Europeia que a capacidade dos aeroportos europeus está a atingir o ponto de saturação¹. A manter-se a situação atual prevê-se que dezanove aeroportos europeus principais irão atingir uma situação de rutura em 2030. O congestionamento daí resultante teria como consequência “atrasos para metade de todos os voos em toda a rede”. Presentemente 70% de todos os atrasos de voos devem-se a problemas em terra e não no ar, provocados pelo tempo de rotação.
2. Apesar desta situação, no ano de 2009, partiram dos aeroportos da UE 800 milhões de passageiros. A procura está a exceder a capacidade dos aeroportos europeus, o que acarreta inevitáveis constrangimentos na mobilidade dos cidadãos e, simultaneamente diminui a capacidade concorrencial da União Europeia sobretudo quando esta se confronta com uma intensa concorrência mundial.
3. A solução que parece “impor-se é construir novas pistas e infraestruturas aeroportuárias”. Porém a presente crise económica “confirma, por outro lado, a importância da viabilidade dos orçamentos a longo prazo”. Assim, e para remediar o problema da saturação, têm de ser encontradas soluções mais eficazes e mais económicas do que a ampliação das infraestruturas físicas, tornando-se imperativo a utilização da capacidade aeroportuária existente seja feita com a maior eficiência possível.

¹ Atualmente cinco aeroportos europeus atingiram o seu limite de capacidade: Düsseldorf, Francoforte, Londres Gatwick, Londres Heathrow e Milão Linate



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

4. Neste contexto, a Comissão aprovou um conjunto de iniciativas legislativas, nas quais se inclui a presente proposta em análise, que visam contribuir para o aumento da capacidade dos aeroportos da UE, a redução dos atrasos e o melhoramento da qualidade dos serviços oferecidos aos passageiros.

Atentas as disposições da presente proposta, cumpre suscitar as seguintes questões:

a) Da Base Jurídica

A presente proposta tem por base o artigo 100.º do Tratado de Funcionamento da União Europeia.

a) Do Princípio da Subsidiariedade

O princípio da subsidiariedade é aplicável atendendo que o domínio da ação proposta pela UE não é da competência exclusiva da União.

Sendo os serviços de assistência em escala indispensáveis para o bom funcionamento do modo de transporte aéreo na União, considera-se que os objetivos ação proposta poderão não ser suficientemente realizados pelos Estados-membros em virtude de, como reconhecido em 1996, o acesso ao mercado da assistência em escala, como parte da política comum de transportes aéreos, dever ser alcançado no âmbito de um quadro europeu.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Razão pela qual o quadro regulador dos serviços de assistência em escala não pode ser estabelecido a um nível inferior. Qualquer ação isolada de um Estado-membro poderia eventualmente prejudicar o funcionamento do mercado interno.

Pelo que se considera que a melhor forma de realizar os objetivos da proposta consiste numa ação ao nível da UE.

Conclui-se, portanto, que a proposta em análise respeita, assim, o princípio da subsidiariedade.

c) Do conteúdo da iniciativa

Os serviços de assistência em escala são indispensáveis para o bom funcionamento do modo de transporte aéreo e constituem uma função essencial da cadeia da aviação. Abrangem todas as atividades² em terra relacionadas com a aviação efetuadas para as transportadoras aéreas nos aeroportos.

Assim, uma prestação eficiente dos serviços de assistência em escala é importante para os operadores de aeroportos, as transportadoras aéreas e para os passageiros e é essencial para a utilização eficiente das infraestruturas do transporte aéreo. Contribuindo também para o desempenho do sistema de aviação em geral.

O acesso ao mercado em escala nos aeroportos europeus é regulado desde 1996³ pela Diretiva 96/67/CE do Conselho, cujo objetivo visa regular a abertura progressiva do mercado da assistência em escala, de modo a contribuir para a redução dos preços

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

³ Historicamente, as atividades de assistência em escala eram exercidas pelos operadores dos aeroportos ou pelas transportadoras aéreas. Atualmente, na Europa, estas atividades são exercidas cada vez mais por empresas especializadas.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

pagos pelas transportadoras aéreas e para a melhoria da qualidade desses serviços. Considera-se que a Diretiva “constituiu uma das principais iniciativas que acompanhou o mercado único da aviação em meados dos anos 90”.

Porém, a Comissão tem vindo a acompanhar a sua aplicação, a qual suscitou várias questões de execução e de cumprimento. Para além destes aspetos há também uma outra dimensão que tem a ver com o contexto em que os serviços de assistência em escala são prestados, e que se alterou completamente durante a última década - aumento de 36% no tráfego aéreo, crise e recessão económica, ataques terroristas, erupções vulcânicas, etc.

Neste cenário de mudança, as consultas e avaliações efetuadas no que respeita à diretiva identificaram a existência de dois problemas:

- i) **atualmente, a prestação de serviços de assistência em escala não é suficientemente eficaz, devido à existência de obstáculos à entrada e à expansão no mercado – tal deve-se “em primeiro lugar, a possibilidade de restringir a concorrência em determinados serviços significa que, em alguns aeroportos, as transportadoras aéreas deparam-se com uma escolha limitada entre dois prestadores para cada um dos «serviços reservados», e nem sempre têm autorização para praticarem a auto-assistência. Em segundo lugar, a Europa é caracterizada por uma grande diversidade de condições administrativas para o acesso aos mercados nacionais. Cada Estado-membro pode exigir a sua própria «licença», o que remete para uma diversidade de requisitos locais, obriga as empresas de assistência em escala a adaptarem-se a cada mercado nacional e contribui para o aumento dos custos. Em terceiro lugar, os novos operadores têm dificuldades na entrada e expansão no mercado das operações a nível do aeroporto. Em alguns aeroportos, determinadas condições locais impedem os novos operadores de concorrer de forma sustentável com os prestadores beneficiados.”**



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

ii) qualidade global dos serviços de assistência em escala não tem acompanhado a evolução das necessidades em termos de fiabilidade, resiliência, segurança e proteção do ambiente – sendo as principais causas desta situação atribuídas essencialmente a: i) coordenação insuficiente dos serviços de assistência em escala no aeroporto - associada a práticas de subcontratação e à ausência de supervisão diária das operações; ii) quadro jurídico insatisfatório para a formação e transferência de pessoal.

Esta situação revela a desadequação do quadro jurídico atual e conseqüentemente impõe que sejam introduzidas as devidas alterações.

Nesta medida a presente iniciativa visa substituir e revogar a Diretiva 96/67/CE existente e tem como objetivo global, melhorar a eficiência e a qualidade dos serviços de assistência em escala para os utilizadores (transportadoras aéreas) e utilizadores finais (passageiros/transitários). Em termos de objetivos específicos pretende: “i) assegurar às transportadoras aéreas uma maior escolha de soluções de assistência em escala nos aeroportos da UE; ii) harmonizar e clarificar as condições administrativas nacionais para a entrada no mercado (licenças); iii) assegurar condições equitativas a nível dos aeroportos entre as empresas de assistência em escala que operam sob diferentes regimes regulamentares; iv) melhorar a coordenação entre os prestadores de serviços de assistência em escala no aeroporto; v) clarificar o quadro jurídico para formação e transferência de pessoal”.

Em conclusão, as propostas incluídas no presente regulamento destinam-se a melhorar a qualidade e a eficiência dos serviços de assistência em escala nos aeroportos.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE III – OPINIÃO DO RELATOR

Sobre a matéria em causa, sublinha-se o recente caso ocorrido em Portugal em que a transportadora aérea teve que alienar a privados a empresa de prestação de serviços de assistência Groundforce para garantir a existência de dois operadores independentes. Situação que revela que a exigência de pelo menos dois operadores, mesmo quando não há condições para o mercado gerar quem queira assumir esse negócio, pode ser um fator de rigidez que as normas da UE não contemplam e que deverão ter em conta.

PARTE IV – PARECER

Em face dos considerandos expostos e atento o Relatório e parecer da comissão competente, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1. A presente iniciativa **não viola o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objectivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma ação comunitária;**

2. Em relação à iniciativa em análise, o processo de escrutínio está concluído, pese embora, esta matéria deva continuar a ser acompanhada pelas comissões competentes da Assembleia da República.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Palácio de S. Bento, 31 de Janeiro de 2012

O Deputado Autor do Parecer



(Vitalino Canas)

O Presidente da Comissão



(Paulo Mota Pinto)



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE V - ANEXO

Relatório da Comissão de Economia e Obras Públicas



Comissão de Economia e Obras Públicas

Parecer da Comissão de Economia e
Obras Públicas

Regulamento do Parlamento Europeu e do
conselho relativo aos serviços de assistência
em escala nos aeroportos da União e que
revoga a Diretiva 96/67/CE do Conselho.
COM (2011) 824 final

Autor: Deputado
Bruno Dias (PCP)

1



Comissão de Economia e Obras Públicas

ÍNDICE

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

PARTE II – CONSIDERANDOS

PARTE III – OPINIÃO DO RELATOR

PARTE IV - CONCLUSÕES



Comissão de Economia e Obras Públicas

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos do artigo 7.º da Lei nº 43/2006, de 25 de agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, a iniciativa Regulamento do Parlamento Europeu e do conselho relativo aos serviços de assistência em escala nos aeroportos da União e que revoga a Diretiva 96/67/CE do Conselho [COM (2011) 824 final] foi enviada à Comissão de Economia e Obras Públicas, atento o seu objeto, para efeitos de análise e elaboração do presente parecer.



PARTE II – CONSIDERANDOS

1. Em geral

A iniciativa «Regulamento do Parlamento Europeu e do conselho relativo aos serviços de assistência em escala nos aeroportos da União e que revoga a Diretiva 96/67/CE do Conselho [COM (2011) 824 final]», pretende melhorar a eficiência e a qualidade global dos serviços de assistência em escala para os utilizadores (transportadoras aéreas) e utilizadores finais (passageiros/transitários) nos aeroportos da UE.

Segundo o seu preâmbulo, a iniciativa pretende ainda: i) assegurar às transportadoras aéreas uma maior escolha de soluções em escala nos aeroportos da UE; ii) harmonizar e clarificar as condições administrativas nacionais para a entrada no mercado (licenças); iii) assegurar condições equitativas a nível dos aeroportos entre empresas de assistência em escala que operem sob diferentes regimes regulamentares; melhorar a coordenação entre os prestadores de serviços de assistência em escala no aeroporto; clarificar o quadro jurídico que regula a formação e as transferências de pessoal.

2. Aspectos relevantes

Segundo o preâmbulo da iniciativa:

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



Comissão de Economia e Obras Públicas

como uma iniciativa estratégica no programa de trabalho da Comissão para 2011, para libertar o potencial de crescimento do mercado único.»

No processo de elaboração da iniciativa a Comissão desenvolveu um processo de consultas a partes interessadas. De acordo com o preâmbulo da iniciativa, as consultas demonstram as contradições de interesses entre as partes interessadas e a complexidade de assegurar um consenso generalizado numa iniciativa com estas características e objetivos:

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

Num sector em que a estabilidade de emprego tem sido afetada, os trabalhadores da assistência em escala defenderam a necessidade de atacar os problemas sociais (nomeadamente as transferências de pessoal) e expressaram preocupação com a introdução de demasiada concorrência, o que poderia ter impacto nas condições de trabalho.

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

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

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



3. Princípio da Subsidiariedade

Uma vez que a proposta em causa se refere a domínios que não são da competência exclusiva da UE, o princípio da subsidiariedade é aplicável.

O preâmbulo da iniciativa afirma que «o quadro regulador dos serviços de assistência em escala não pode ser estabelecido a um nível inferior [que o da União]. Qualquer ação isolada de um Estado-Membro poderia eventualmente prejudicar o funcionamento do mercado interno.»

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

Peço que concidui que, «a proposta respeita, assim, o princípio da subsidiariedade».



PARTE III – OPINIÃO DO RELATOR

A liberalização dos serviços de assistência em escala nos aeroportos (handling), com a dita abertura do respectivo mercado, levou a uma significativa degradação das condições laborais e à substancial redução dos salários dos trabalhadores do sector.

O Relatório da Comissão sobre a aplicação da Directiva 96/67/CE do Conselho de 15 de Outubro de 1996, apesar de procurar, nas suas conclusões, minimizar esta evolução, não consegue todavia omitir o facto de que «o reforço da concorrência provocado pela directiva levou as transportadoras ou os prestadores de serviços estabelecidos no mercado a despedirem uma parte do seu pessoal, ao passo que os novos operadores admitiram novos trabalhadores, mas com salários geralmente mais baixos.

Nalguns Estados-Membros registou-se assim uma certa pressão a nível das relações de trabalho, dos níveis salariais e das condições laborais e, por conseguinte, da estabilidade da mão-de-obra». Por outro lado, «os novos operadores e portanto, indiretamente, a introdução da concorrência podem ser a causa da deterioração do nível de competências e formação do pessoal e das suas condições laborais, com a consequente degradação da qualidade dos serviços prestados».

Estes factos têm vindo a ser corroborados por estudos académicos, que confirmam terem sido a redução dos custos salariais e a "flexibilização" da força de trabalho, ou seja, o aumento da exploração dos trabalhadores, os factores que permitiram a redução dos custos para os operadores (e.g. Muller et al, s.d. Restructuring of the European Ground Handling Market after the EU Market Liberalization, GAP).

O PCP tem vindo a denunciar a situação que se tem verificado na SpdH/Groundforce, em que a Administração prossegue uma prática de destruição de postos de trabalho e de sistemático recurso à subcontratação. Trata-se de um setor onde se recorre à ilegalidade para intensificar a precarização, com impactos profundamente negativos sobre a vida dos trabalhadores, sobre a operação e sobre a própria empresa.



Comissão de Economia e Obras Públicas

Em 2006/2007, a Administração impôs que, no processo de revisão das tabelas salariais, fossem excluídos os dois primeiros níveis de todas as carreiras – ou seja, congelamento salarial (só) para os trabalhadores com os salários mais baixos.

Em 2010, esta empresa tinha cerca de 180 trabalhadores contratados (metade do número do ano anterior), e enquanto isso acontece terá nada menos de 464 trabalhadores subcontratados (quase o dobro de um ano antes). Por seu turno, o quadro de trabalhadores efectivos tem vindo a diminuir incessantemente. Nos últimos anos, a administração da empresa tem tido uma prática constante de colocar trabalhadores no desemprego e substituí-los por subcontratados.

Como se sabe, esta política de degradação das relações laborais na empresa não trouxe qualquer vantagem operacional - antes pelo contrário, pois a quebra de motivação, de formação e qualificação são evidentes.

Na sequência da decisão do Governo de encerrar a escala de Faro da SPdH/Groundforce, 336 trabalhadores efectivos foram substituídos por trabalhadores contratados a empresas de trabalho temporário. Invocou-se a sazonalidade, quando o acréscimo de trabalho para a Portway resultante do encerramento da escala de Faro não era nem podia ser sazonal.

Onde a Comissão Europeia vê «coordenação insuficiente dos serviços de assistência em escala», a realidade evidencia uma enorme “coordenação” no agravamento da precariedade e exploração dos trabalhadores; e quando refere as «práticas de subcontratação que afetam o espaço do aeroporto e a ausência de supervisão diária das operações e de acompanhamento», o que a experiência demonstra é que essa mesma subcontratação resulta da incessante demanda pela redução dos custos do fator trabalho – no caso português, servindo assim o objetivo de um processo de privatizações que pressupõe a precarização das relações laborais e a redução dos salários.

Tal como em muitas outras áreas de atividade (designadamente no próprio setor dos transportes), o «quadro jurídico insatisfatório para a formação e transferência de pessoal» não é linearmente ultrapassado por exigências e imposições mais restritivas na formação, certificação e até no acesso à profissão – aliás, quando a formação não é reconhecida como um direito dos trabalhadores e como fator para a melhoria das



Comissão de Economia e Obras Públicas

suas condições de trabalho, o resultado é o aproveitamento sistemático pelas entidades patronais da formação como um fator suplementar de exploração e uma área de negócio.

Veja-se a esse propósito o exemplo da «Groundforce Academy» que, após um período de formação e estágio no local de trabalho (pago com avultados montantes pelos formandos), coloca os “candidatos/formandos/estagiários/trabalhadores precários” numa bolsa de recrutamento à qual recorrem as agências de trabalho precário... agências essas que prestam serviço à mesma Groundforce!

Em 10-03-2009, a Comissão de Trabalhadores da SpdH/Groundforce dirigiu à Autoridade da Concorrência uma denúncia sobre práticas de “dumping” da parte da empresa Portway, na medida em que esta apresentava preços às companhias de aviação que correspondiam a valores abaixo dos custos de operação, impondo assim condições de “concorrência” absolutamente falseadas.

A AdC respondeu em 04-06-2009, entendendo que «não resultam indícios da existência de qualquer ilícito à luz da Lei da Concorrência, uma vez que a denunciada [Portway] não possui uma posição dominante no(s) mercados(s) relevante(s)»!

Ora, esta situação foi e é particularmente reveladora das conceções de “concorrência” subjacentes a esta legislação e regulamentação comunitárias: SpdH/Groundforce e Portway, ambas detidas pelo mesmo acionista, esmagam os preços de forma totalmente artificial e procuram repercutir esse esmagamento de forma praticamente exclusiva sobre os respetivos trabalhadores. Mas nada acontece porque o “dumping” praticado não é reconhecido enquanto tal.

Daqui resulta claramente que o problema não é de “falta de concorrência” nem de “falta de condições de entrada no mercado”: é de falta de estabilidade profissional, falta de respeito pelos direitos dos trabalhadores, falta de remuneração justa do trabalho. E esta tendência tem vindo a agravar-se na medida em que os processos de privatização das empresas do setor do transporte aéreo se vão aprofundando.

O que a Comissão Europeia e o Conselho estão a fazer com esta proposta é uma deliberada mistificação que confunde as razões do problema com a sua solução: a dita “abertura de mercados” no setor é a causa desta atual situação, liberalizando o campo de manobra das grandes empresas, fragilizando os trabalhadores nas relações



Comissão de Economia e Obras Públicas

laborais e condições de trabalho, expondo os estados-membros a potenciais ameaças graves à economia e até à segurança nacional.

A “solução” do poder político comunitário para a situação vigente é portanto ir mais longe nas políticas que aqui nos trouxeram. Aplica-se assim as orientações determinadas no Tratado de Lisboa quer no «Livro Branco dos Transportes», publicado pela Comissão Europeia a 28 de Março de 2011.

A questão, árida e incontroversa à primeira vista para alguns, da opção legislativa pelo Regulamento comunitário, não pode deixar de ser criticada pelo seu carácter federalista com todas as implicações relativas à soberania e ao reconhecimento das especificidades e da sensibilidade dos impactos desta iniciativa, subordinada à estratégia de céu único, de mercado único e de absorção e «normalização» do mercado à medida das grandes companhias do centro da Europa, não reconhecendo especificidades de mercados regionais.

Claro que se concluirá, como habitualmente, que o objetivo a alcançar neste processo deverá ser mais eficazmente atingido através de uma ação da União. O problema está precisamente nos objectivos, velados ou declarados.

Naturalmente e previsivelmente, neste quadro de “escrutínio parlamentar” presentemente em funções, convenientemente neutralizado na sua margem de ação e consequência, na prática transformado em mecanismo de “notificação”, o Parlamento Português pouco mais dirá senão de que tomou conhecimento desta Proposta de Regulamento e do respetivo processo legislativo, e de que o “princípio da subsidiariedade” e demais normativos comunitários não são postos em causa. Outra coisa não seria de esperar, quando esses normativos comunitários e todo o processo de construção europeia são eles próprios instrumento de captura da Europa e dos seus povos para a acumulação de riqueza pelo poder económico.

Mais uma vez, é a vida que demonstra que nessa equação, para alguns determinada e imutável, da “construção europeia” e dessa Europa de suposto sentido único da exploração e das desigualdades, há uma variável que altera os dados e o seu resultado, e que se traduz na resistência e resposta dos trabalhadores e dos povos. Em Portugal, a luta dos trabalhadores do transporte aéreo (e neste caso, do handling em particular) é um exemplo concreto dessa realidade.

PARTE IV - CONCLUSÕES

Em face do exposto, a Comissão de Economia e Obras Públicas conclui o seguinte:

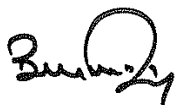
1. Embora a presente iniciativa **não viole o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objetivo a alcançar deverá ser mais eficazmente atingido através de uma ação da União**, a sensibilidade dos efeitos da sua aplicação exigem que a mesma seja acompanhada pela Comissão de Economia e Obras Públicas;

2. A Comissão de Economia e Obras Públicas remete o presente parecer, nos termos da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, à Comissão de Assuntos Europeus para os devidos efeitos.


Palácio de S. Bento, 25 de janeiro de 2012

O Deputado Autor do Parecer

O Presidente da Comissão



(Bruno Dias)



(Luís Campos Ferreira)