



**COUNCIL OF  
THE EUROPEAN UNION**

**Brussels, 1 October 2013**

**13877/13**

---

**Interinstitutional File:  
2013/0187(COD)  
2013/0186(COD)**

---

**AVIATION 157  
CODEC 2072  
INST 491  
PARLNAT 225**

**COVER NOTE**

---

from: Portuguese Parliament  
date of receipt: 11 September 2013  
to: General Secretariat of the Council of the European Union

---

Subject: Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services  
Doc. 11496/13 AVIATION 90 CODEC 1586  
COM(2013) 409 final  
Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the implementation of the Single European Sky (recast)  
Doc. 11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588  
COM(2013) 410 final  
- Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality<sup>1</sup>

---

Delegations will find annexed a copy of the above-mentioned letter. Due to its length, the letter has been split into two parts; part two is contained within document 13877/1/13 ADD 1.

---

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



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

**PARECER**

**COM(2013)408, COM(2013)409 e COM(2013)410  
COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO  
CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO  
COMITÉ DAS REGIÕES - Acelerar a implementação do Céu Único  
Europeu**

**Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO  
CONSELHO que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se  
refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de  
navegação aérea**

**Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO  
CONSELHO relativo à implementação do Céu Único Europeu**

---



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

#### PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, 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 COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES – Acelerar a implementação do Céu Único Europeu [COM(2013)408], a Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea [COM(2013)409] e a Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à implementação do Céu Único Europeu [COM(2013)410].

As supra identificadas iniciativas foram enviadas à Comissão de Defesa Nacional e à Comissão de Economia e Obras Públicas, atento o respetivo objeto, as quais analisaram as referidas iniciativas e aprovaram os respetivos Relatórios que se anexam ao presente Parecer, dele fazendo parte integrante.

#### PARTE II – CONSIDERANDOS

- 1 – As presentes iniciativas dizem respeito à implementação do Céu Único Europeu.
  
- 2 – Em relação à primeira iniciativa, COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES – Acelerar a implementação do Céu Único Europeu [COM(2013)408], é referido que o setor da aviação desempenha um papel





## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

fundamental na economia europeia, pela promoção do comércio e do turismo e por ser um veículo do crescimento do emprego. O controlo do tráfego aéreo é um fator essencial na cadeia de valor do setor da aviação. O controlo do tráfego aéreo deve garantir um fluxo seguro, rápido e eficaz do tráfego aéreo, reduzindo assim o consumo de combustível, as emissões de carbono e os tempos de voo.

3 - Historicamente os serviços de navegação aérea europeus desenvolveram-se essencialmente no interior das fronteiras nacionais, com cada Estado-Membro a criar o seu próprio sistema de gestão do tráfego aéreo (ATM – *air traffic management*) o que provocou uma fragmentação estrutural cara e ineficiente do espaço aéreo da Europa, bem como uma persistente falta de capacidade de dar resposta às exigências dos seus clientes — as companhias aéreas e, em última instância, os clientes pagantes.

4 - Em 2004<sup>1</sup>, a UE lançou a iniciativa Céu Único Europeu (SES - *Single European Sky*) com um triplo objetivo: «*reforçar os atuais padrões de segurança e a eficácia global do tráfego aéreo geral na Europa, otimizar a capacidade que responda às necessidades de todos os utilizadores do espaço aéreo e minimizar os atrasos*»<sup>2</sup>. O compromisso relativo a estes objetivos foi reforçado pela definição dos objetivos de metas ambiciosas a atingir até 2020<sup>3</sup>.

Um grande projeto de modernização da tecnologia subjacente ao sistema europeu de gestão do tráfego aéreo foi lançado em 2007 («Projeto SESAR»<sup>4</sup>). Em 2009 assistiu-se à adição de novos instrumentos concretos para elevar o nível de desempenho e orientar a reforma do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo<sup>5</sup>: uma abordagem revista para promover a prestação integrada de serviços, um processo de definição de

---

<sup>1</sup> Regulamentos (CE) n.ºs 549.º, 550.º, 551 e 552/2004, de 10 de março de 2004 (JO L 96 de 31.3.2004, p. 1) com a redação que lhes foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 de 21 de outubro de 2009 (JO L 300 de 14.11.2009).

<sup>2</sup> Regulamento (CE) n.º 549/2008, artigo 1.º, n.º 1.

<sup>3</sup> A triplicação da capacidade, uma melhoria da segurança por um fator 10, uma redução de 10% dos efeitos ambientais dos voos e uma redução de, pelo menos, 50% do custo dos serviços de gestão do tráfego aéreo para os utilizadores do espaço aéreo.

<sup>4</sup> Investigação sobre a gestão do tráfego aéreo no Céu Único Europeu

<sup>5</sup> Regulamento (CE) n.º 1070/2009, de 21 de outubro de 2009 (JO L 300 de 14.11.2009, p. 34).



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

objetivos de desempenho e a criação do gestor da rede, para coordenar a ação a nível da rede europeia. Por fim, foi definida uma abordagem em cinco fases para cobrir os diferentes aspetos do Céu Único Europeu: segurança, desempenho, tecnologia, aeroportos e fator humano.

5 – Refere, ainda, a Comissão que a realização do Céu Único Europeu é, assim, uma das principais prioridades da política global de transportes da Comissão Europeia<sup>6</sup>. Mas, apesar de todos os Estados-Membros manterem o seu empenho no Céu Único Europeu, a sua implementação ainda se situa bem abaixo das expectativas iniciais e, em 2012, a aceleração do processo de reforma do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo através de um novo pacote de medidas foi identificada como uma ação fundamental para o desenvolvimento do mercado único<sup>7</sup>. Os atrasos no tráfego aéreo diminuíram (em parte, em consequência da crise financeira, que reduziu o tráfego aéreo na Europa). No entanto, embora os níveis de segurança se tenham mantido constantes, a eficiência em termos de custos não melhorou de forma suficientemente rápida e o impacto ambiental dos perfis de voo sub-otimizados continua a ser significativo. Numa altura em que as companhias aéreas europeias enfrentam uma forte concorrência a nível mundial e o crescimento do setor da aviação se desloca para o Médio Oriente e as Regiões da Ásia-Pacífico, é difícil ignorar o potencial inexplorado do Céu Único Europeu, que ascende a 5 mil milhões de EUR por ano<sup>8</sup>. Quanto mais depressa se implementar o Céu Único Europeu, mais depressa se obterão os resultados esperados.

6 - A Comunicação aqui em análise conclui referindo que a concretização do Céu Único Europeu continua a ser uma prioridade essencial da política europeia da aviação, dado o potencial inexplorado para proporcionar poupanças significativas ao setor da aviação e à economia europeia no seu todo. Com base nesta análise e na respetiva avaliação de impacto, a Comissão propõe um pacote legislativo (SES2+)

<sup>6</sup> Ver o anexo I da proposta COM(2011)144 final.

<sup>7</sup> COM(2012)573 final.

<sup>8</sup> Com base em estimativas documentadas em relatórios do órgão de análise do desempenho do Céu Único Europeu e da comissão de avaliação do desempenho.





## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

para consolidar e, na medida do possível, acelerar o processo de reforma da gestão do tráfego aéreo na Europa, que visa abordar as ineficiências na prestação de serviços de navegação aérea e continuar na via da desfragmentação do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo. As propostas legislativas pretendem representar uma evolução e não uma revolução, apoiando-se, sem as substituir, nas anteriores reformas. Contudo, pretende-se que contribuam de forma significativa para tornar o sistema europeu de gestão do tráfego aéreo num espaço aéreo operacional mais eficiente e integrado ao longo dos próximos anos.

7 – Em relação à segunda iniciativa, a Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea [COM(2013)409] visa melhorar a eficiência geral da organização e gestão do espaço aéreo europeu através da reforma do setor dos serviços de navegação aérea (ANS – *air navigation services*).

O desenvolvimento desta iniciativa envolveu dois pacotes legislativos abrangentes – o SES I e o SES II, compostos por quatro regulamentos, ou seja, os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004<sup>9</sup>, incluindo igualmente um vasto projeto de modernização de equipamento e sistemas para os serviços de navegação aérea ao abrigo do programa SESAR<sup>10</sup>.

8 – Em relação à terceira iniciativa, a Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à implementação do Céu Único Europeu [COM(2013)410] vem sublinhar a importância da iniciativa Céu Único Europeu (SES – *Single European Sky*), com o objectivo de melhorar a eficiência global

<sup>9</sup> O Regulamento (CE) n.º 549/2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu (Regulamento-Quadro); o Regulamento (CE) n.º 550/2004 relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu (Regulamento relativo à prestação de serviços); o Regulamento (CE) n.º 551/2004 relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu (Regulamento relativo ao espaço aéreo); o Regulamento (CE) n.º 552/2004 relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo (Regulamento relativo à interoperabilidade).

<sup>10</sup> Regulamento (CE) n.º 219/2007 do Conselho; O SESAR (Programa de Investigação sobre a Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu), um programa que visa a melhoria da gestão do tráfego aéreo em todos os setores da aviação, é um pilar técnico do SES.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

do espaço aéreo europeu em termos de organização e gestão, através da reforma do setor dos serviços de navegação aérea (ANS – *air navigation services*).

9 – É também mencionado na presente iniciativa que o seu lançamento envolveu dois pacotes legislativos globais – SES I e SES II, compostos por quatro regulamentos<sup>11</sup> – e mais de duas dezenas de atos de execução e decisões da Comissão<sup>12</sup>. O quadro dos quatro regulamentos relativos ao Céu Único Europeu está ligado ao desenvolvimento da legislação relativa à segurança da aviação europeia<sup>13</sup>, incluindo esta última um conjunto de tarefas confiadas à Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA)<sup>14</sup> e o lançamento de um projeto de modernização global dos equipamentos e sistemas para serviços de navegação aérea no âmbito do título SESAR<sup>15</sup>. A regulamentação em vigor abrangê cinco pilares interdependentes, nomeadamente o desempenho, a segurança, a tecnologia, o fator humano e os aeroportos.

10 – Esta iniciativa sintetiza, ainda, um conjunto de outros objetivos que se entende ser relevante aqui transcrever na íntegra:

Objetivo geral:

- Melhorar a competitividade do sistema de transportes aéreos europeu em relação a outras regiões comparáveis e, em especial, ir mais além na iniciativa Céu Único Europeu.

<sup>11</sup> Ver nota nº 10.

<sup>12</sup> O anexo III do documento de avaliação de impacto do pacote SES 2 + contém uma panorâmica da legislação relativa ao SES.

<sup>13</sup> Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009.

<sup>14</sup> Considerando que o roteiro da Comissão para a implementação da declaração conjunta do Parlamento Europeu, do Conselho da UE e da Comissão Europeia relativa às agências descentralizadas, de julho de 2012, prevê a normalização dos nomes de todas as agências da UE, de modo a adotarem o mesmo formato, por motivos de clareza, a presente exposição de motivos utiliza a designação atual da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) ao longo de todo o texto. O texto da proposta legislativa foi adaptado em conformidade com a nova declaração conjunta e com o roteiro de modo a utilizar a denominação normalizada «Agência da União Europeia para a Aviação (AEA)».

<sup>15</sup> Regulamento (CE) n.º 219/2007 do Conselho. O SESAR (Programa de investigação sobre a gestão do tráfego aéreo no Céu Único Europeu) é um pilar técnico do SES – programa de melhoria da gestão do tráfego aéreo que envolve todo o setor da aviação.





## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

#### Objetivos específicos:

- Melhorar o nível de desempenho dos serviços de tráfego aéreo em termos de eficiência,
- Melhorar a utilização da capacidade de gestão do tráfego aéreo.

#### Objetivos operacionais:

- Velar para que a prestação de serviços de navegação aérea seja transparente, baseada em princípios de mercado e no valor para o cliente,
- Reforçar o papel das autoridades supervisoras nacionais,
- Consolidar o processo de fixação de objetivos e de aplicação do sistema de desempenho (incluindo o reforço do órgão de análise do desempenho/unidade de análise do desempenho (PRB/PRU),
- Proceder a uma reorientação estratégica dos blocos funcionais de espaço aéreo,
- Reforçar a governação e o papel do gestor da rede em termos operacionais.

11 - No que diz respeito aos elementos jurídicos da proposta apresentada, os quatro Regulamentos SES foram fundidos num único regulamento o que, por si só, implicou um conjunto de alterações, organizando-se agora em cinco capítulos:

Capítulo I – Disposições Gerais

Capítulo II – Autoridades Nacionais

Capítulo III – Prestação de Serviços

Capítulo IV – Espaço Aéreo

Capítulo V – Disposições Finais

12 – De sublinhar que este regulamento passa também a incluir as novas regras sobre os atos de execução e atos delegados em conformidade com o Tratado de Lisboa. O novo regulamento procura reforçar o papel das autoridades nacionais, tanto no que diz respeito à sua independência, como também quanto às suas competências e recursos. Como é necessário que alguns estados tenham de proceder a alterações administrativas para acomodar as novas regras, fica previsto um período transitório até 2020.





## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

13 - No sentido de reforçar as competências das autoridades nacionais, esta Proposta de Regulamento cria uma rede de autoridades nacionais que também prevê a possibilidade da partilha de peritos para que os Estados-Membros possam beneficiar dos conhecimentos especializados de outros Estados-Membros.

14 - No que diz respeito ao sistema de desempenho, tendo em vista a racionalização do processo de definição, foram introduzidas algumas mudanças no sentido de colocar a tónica no plano local e, dessa forma, definir objetivos mais adequados. Ainda neste campo são introduzidos pequenos ajustamentos relativos à tarificação e à possibilidade do financiamento das tarefas ser extensiva ao alargamento das competências da AESA.

Finalmente, entendeu-se orientar mais os serviços de navegação aérea para o cliente e inseriu-se uma nova disposição para garantir a consulta e participação dos utilizadores do espaço aéreo na aprovação dos planos de investimento.

Atentas as disposições da proposta em análise, cumpre suscitar as seguintes questões:

#### ***a) Da Base Jurídica***

Artigos 58.º, n.º 1, 90.º, 100.º, n.º 2 e 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

#### ***b) Do Princípio da Subsidiariedade***

Quanto ao princípio da subsidiariedade e, contrariamente à conclusão do relatório da Comissão de Economia e Obras Públicas anexo a este parecer, considera-se que as presentes iniciativas não violam o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objetivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma ação da União, indo assim de encontro aos artigos 58º, 90º e 100º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, que alarga ao transporte aéreo os objetivos do mercado interno no



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

contexto da política comum de transportes da União, e conforme conclusão do parecer da Comissão de Defesa Nacional anexo a este relatório.

Ou seja, atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, a implementação do Céu Único Europeu, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, devido à dimensão transnacional desta ação, e pode, por conseguinte, ser melhor alcançado a nível da União, assegurando simultaneamente a aprovação de regras de execução que tenham em conta as especificidades locais, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia.

Assim, tendo em consideração o anteriormente referido, importa, pois, sublinhar mais uma vez, os objetivos específicos desta iniciativa:

- Melhorar o nível de desempenho dos serviços de tráfego aéreo em termos de eficiência, e
- Melhorar a utilização da capacidade de gestão do tráfego aéreo.

Entende-se, deste modo, que os Estados-Membros não podem, por si sós, garantir a criação de capacidades e condições de segurança e ao mesmo tempo reduzir os níveis de custos dos serviços de gestão do tráfego aéreo na EU.

Não se verifica, pois, a violação do princípio da subsidiariedade, já que, atentas a complexidade e extensão dos objetivos propostos, torna-se evidente que estes podem ser alcançados mais facilmente pela ação da União Europeia, estando ainda devidamente assegurado no nº2 do artigo 1 do Regulamento relativo à implementação do Céu Único Europeu que a sua aplicação "não prejudica a soberania dos Estados-Membros sobre o seu espaço aéreo", nem "as necessidades dos Estados-Membros no que respeita à ordem pública, à segurança pública e às questões de defesa, sobre o seu espaço aéreo".





**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**

**COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS**

---

**PARTE III - PARECER**

Em face dos considerandos expostos e atento os Relatórios das comissões competentes, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1. A presente iniciativa não viola o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objetivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma ação da União.
2. No que concerne as questões suscitadas nos considerandos, a Comissão de Assuntos Europeus prosseguirá o acompanhamento do processo legislativo referente às presentes iniciativas, nomeadamente através de troca de informação com o Governo.

Palácio de S. Bento, 10 de setembro de 2013

**A Deputada Autora do Parecer**

  
(Lídia Bulcão)

**O Presidente da Comissão**

  
(Paulo Mota Pinto)



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**

**COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS**

---

**PARTE IV – ANEXO**

Parecer da Comissão de Defesa Nacional.

Parecer da Comissão de Economia e Obras Públicas.



## Relatório

COM (2013) 409 final

**Autor:** Deputado

João Gonçalves Pereira

---

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Defesa Nacional

---

**I – NOTA INTRODUTÓRIA**

**II – CONSIDERANDOS**

**III – CONCLUSÕES**



## I – NOTA INTRODUTÓRIA

A Comissão dos Assuntos Europeus (CAE), em cumprimento do disposto na Lei nº 43/2006, de 25 de agosto, relativa ao acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República, no âmbito do processo de construção da UE, remeteu a *“Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea”*, à Comissão de Defesa Nacional, a fim de esta se pronunciar sobre a matéria da sua competência.

Competindo assim à Comissão de Defesa Nacional proceder à análise da proposta, com particular incidência nos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade e emitir o respetivo parecer, o qual deverá ser posteriormente remetido à CAE.

## II – CONSIDERANDOS

### II.1. Contexto

- O desenvolvimento do quadro da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), estabelecido, em especial, no Regulamento (CE) n.º 216/2008, está intimamente ligado ao desenvolvimento da iniciativa Céu Único Europeu (SES);
- O seu desenvolvimento envolveu dois pacotes legislativos abrangentes – o SES I e o SES II, compostos por quatro regulamentos, ou seja, os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004, incluindo igualmente um vasto projeto de modernização de equipamento e sistemas para os serviços de navegação aérea ao abrigo do programa SESAR;



Comissão de Defesa Nacional

- Em 2009, o Regulamento (CE) n.º 1108/2009 alargou as competências da AESA à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea (ATM/ANS);
- Embora este alargamento implicasse também a incorporação de vários elementos de regulamentação técnica sobre ATM/ANS no mandato da AESA, as correspondentes alterações aos quatro Regulamentos SES não foram efetuadas simultaneamente;
- Em vez disso, o Parlamento Europeu e o Conselho preferiram deixar intactas as competências correspondentes atualmente previstas nos quatro Regulamentos SES supramencionados, a fim de evitar lacunas durante a transição do antigo para o novo quadro jurídico e também para reforçar a ideia de que o novo quadro baseado na AESA deve assentar nos atuais princípios relativos ao SES;
- Os legisladores responderam a esta sobreposição nos regulamentos inserindo um novo artigo 65.º A no Regulamento (CE) n.º 216/2008. Este artigo exige que a Comissão proponha alterações aos quatro Regulamentos SES que tenham em conta os requisitos do Regulamento (CE) n.º 216/2008;
- Verifica-se igualmente uma discrepância de carácter mais geral entre a abordagem utilizada para a gestão do tráfego aéreo (ATM/ANS) e para os restantes setores da aviação (aeronavegabilidade, licenciamento da tripulação, operações aéreas, etc.) no quadro da AESA;
- De acordo com esta abordagem, todos os regulamentos técnicos estão, de um modo geral, incluídos no mandato da AESA para cumprir os objetivos do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008, enquanto a regulamentação económica é da responsabilidade da Comissão;
- Porém, no domínio de ATM/ANS (ou seja, do SES), o panorama é mais heterogéneo, dado que os regulamentos técnicos proveem de várias fontes;
- Por conseguinte, seria útil assegurar a adoção de uma abordagem harmonizada a esta importante área regulamentar, de modo a que todas as consultas sejam conduzidas com a mesma exaustividade, todas as regras se enquadrem na mesma estrutura e sirvam os mesmos objetivos, facilitando a tarefa dos responsáveis pela sua aplicação e, por último, assegurar a

---

implementação coordenada da iminente onda de inovações tecnológicas decorrentes da iniciativa SESAR, tanto nos procedimentos e equipamentos utilizados a bordo como no solo.

## II.2. Conteúdo da Proposta

Esta iniciativa regulamentar visa, principalmente:

- Dar cumprimento ao requisito previsto no artigo 65.º A, eliminando a sobreposição entre os Regulamentos SES e AESA e simplificando e clarificando a linha divisória entre os quadros jurídicos da AESA e do SES.
- Realizar o objetivo político de assegurar a clareza na divisão das tarefas entre a Comissão, a AESA e a organização Eurocontrol, de modo a que a Comissão se concentre na regulamentação técnica e económica, atuando a AESA como sua representante na área da elaboração e supervisão da regulamentação técnica, e dedicando-se a Eurocontrol às tarefas operacionais, tendo por base, em especial, o conceito de «gestor da rede»;
- Efetuar algumas adaptações menores ao Regulamento (CE) n.º 216/2008, dado que o texto anterior deste regulamento recorria à terminologia utilizada em algumas disposições dos Regulamentos SES – em especial na área da interoperabilidade – e, conseqüentemente, importa introduzir a mesma terminologia no Regulamento (CE) n.º 216/2008, agora que aquela está a ser eliminada nos quatro Regulamentos SES;





Comissão de Defesa Nacional

### **III.3. Consulta das Partes Interessadas e Avaliação de Impacto**

#### **Consulta das partes interessadas**

- Embora não tenha sido lançada uma consulta específica sobre as alterações relacionadas com a AESA, foi realizada uma consulta pública de três meses entre setembro e dezembro de 2012 no sítio Web da DG MOVE dedicada às alterações relativas ao SES;
- Foram também organizados dois eventos de alto nível – uma conferência em Limassol e uma audiência em Bruxelas - e tiveram lugar numerosas reuniões bilaterais com todas as partes interessadas afetadas. Durante estes eventos, foi também suscitada a questão do papel da AESA e as partes interessadas manifestaram a necessidade de assegurar uma maior coordenação na elaboração de regras técnicas.

#### **Avaliação de impacto**

- A DG MOVE preparou uma avaliação de impacto (AI) para apoiar propostas legislativas que visem melhorar a eficiência, a segurança e a competitividade do Céu Único Europeu;
- Contudo, as alterações ao Regulamento (CE) n.º 216/2008 neste pacote, em especial o artigo 65.º A, pretendem dar resposta a questões que ficaram pendentes numa alteração efetuada anteriormente através do Regulamento (CE) n.º 1108/2009;
- Estas alterações foram abrangidas pela avaliação de impacto de 2008 que precedeu a aprovação do Regulamento (CE) n.º 1108/2009.

#### **Princípio da subsidiariedade**

A presente proposta observa o princípio da subsidiariedade, em conformidade com o estabelecido no Tratado.

6

A presente proposta observa o princípio da subsidiariedade pois os objetivos da proposta não podem ser suficientemente atingidos pelos Estados-Membros.

Os objetivos da proposta apenas podem ser atingidos por uma ação da UE, porque a presente proposta altera um ato legislativo da UE em vigor, o que não poderia ser realizado individualmente pelos Estados-Membros.

O princípio da subsidiariedade é respeitado na medida em que a proposta altera legislação da UE em vigor.

### **Princípio da proporcionalidade**

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade pois como se trata da alteração de um Regulamento, o único meio adequado é a adoção de um outro Regulamento, pelo que outros instrumentos não teriam sido adequados.

### **III – CONCLUSÕES**

- 1) A Comissão dos Assuntos Europeus remeteu a presente proposta à Comissão de Defesa Nacional, para que esta se pronunciasse em concreto sobre a mesma;
- 2) A presente proposta de regulamento altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea.
- 3) Os objetivos da presente proposta não podem ser suficientemente realizados unilateralmente pelos Estados-membros, podendo ser alcançados de forma mais eficaz ao nível da União Europeia, pelo que não foi notada qualquer violação do princípio da subsidiariedade;
- 4) Finalmente, e tratando-se de uma proposta de alteração de um regulamento já existente, não subsiste dúvida que será igualmente um regulamento, no caso concreto, o instrumento legislativo mais apto a prosseguir o objetivo pretendido.



Comissão de Defesa Nacional

---

Face ao exposto, a Comissão de Defesa Nacional é de:

**PARECER**

Que, atentos os considerandos e as conclusões que antecedem, nos termos previstos na Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, deve o presente relatório ser remetido, para apreciação, à Comissão Parlamentar dos Assuntos Europeus.

Palácio de S. Bento, 19 de julho de 2013.

**O Deputado Relator**

**(João Gonçalves Pereira)**

**O Presidente da Comissão**

**(José Matos Correia)**