



**COUNCIL OF
THE EUROPEAN UNION**

Brussels, 1 October 2013

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

**13877/13
ADD 1**

**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 Proportionality¹

Delegations will find annexed a continuation the above-mentioned letter, the first part of which is contained in document 13877/13.

¹ 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>



Comissão de Defesa Nacional

Relatório

COM (2013) 410 Final

Autor: Manuel Correia
de Jesus

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à implementação do Céu Único Europeu



Comissão de Defesa Nacional

ÍNDICE

PARTE I - CONSIDERANDOS

PARTE II - CONCLUSÕES

PARTE I – CONSIDERANDOS

1. Nota prévia

No âmbito do acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República sobre o processo de construção da União Europeia, a Comissão de Defesa Nacional deliberou pronunciar-se sobre a iniciativa europeia COM (2013) 410 Final – Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à implementação do Céu Único Europeu.

2. Objectivos, conteúdo e âmbito de aplicação da proposta

2.1 – Objectivos

O documento em análise começa por sublinhar que a iniciativa Céu Único Europeu (SES – Single European Sky) visa melhorar a eficiência global do espaço aéreo europeu em termos de organização e gestão, através da reforma do setor dos serviços de navegação aérea (ANS – Air Navigation Services).

O lançamento desta iniciativa teve por base dois pacotes legislativos globais, o SES I, desde 2004, e o SES II, desde 2009, estes compostos por quatro regulamentos e, ainda, mais de duas dezenas de atos de execução e decisões da Comissão.

Os quatro regulamentos acima referidos inserem-se no processo de desenvolvimento da legislação relativa à segurança da aviação europeia, sendo que, nesta última, estão inseridos um conjunto de tarefas confiadas à Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) e o lançamento de um projecto de modernização global dos equipamentos e sistemas para serviços de navegação aérea no âmbito do SESAR, o Programa de investigação sobre a gestão do tráfego aéreo no SES.

A regulamentação que se encontra em vigor abrange cinco pilares interdependentes: o desempenho, a segurança, a tecnologia, o fator humano e os aeroportos.



Comissão de Defesa Nacional

Com o SES I (desde 2004) e com o SES II (desde 2009) foi possível constatar, segundo o ponto de vista da União, que os princípios e orientações são válidos e justificam a continuação dos esforços para os concretizar. Verifica-se, contudo, que estão a registar-se atrasos significativos nesta implementação, nomeadamente no que diz respeito à efectivação dos objectivos de desempenho e à implantação dos seus elementos de base.

Tal como é evidenciado nesta iniciativa, quando foi adoptado o pacote SES II, houve uma decisão de que este deveria ser implementado em duas fases e, nesse sentido, a Comissão foi convidada a “realinhar a regulamentação aplicável ao SES e à AESA”, prevendo-se uma reformulação do pacote legislativo relativo a esta matéria tendo em vista o objectivo fundamental de simplificar e clarificar a fronteira dos quadros legislativos destas duas entidades.

Com este processo de reformulação abre-se também a possibilidade de avaliar a eficácia das disposições jurídicas em vigor face à não-implementação atempada da iniciativa Céu Único Europeu. Procura-se com este processo de revisão do quadro jurídico do pacote Céu Único Europeu (designado abreviadamente pela sigla SES 2+) acelerar a reforma dos serviços de navegação aérea, sem descuidar os seus objectivos e princípios originais. Ao mesmo tempo este processo inclui-se na iniciativa Acto para o Mercado Único II que tem por objectivo a melhoria da competitividade geral e o crescimento económico da União e não apenas o sistema de gestão aéreo.

O principal fim do pacote SES 2+ é, como tal, introduzir melhoramentos na supervisão das regras, sistema de desempenho, orientação dos prestadores de serviços para o cliente e para o desempenho global. Ao mesmo tempo, considera-se que o mesmo irá simplificar a legislação, eliminando algumas das sobreposições existentes no quadro actual e clarificando o papel dos vários intervenientes ao nível da União.

A primeira das questões tratadas pelo SES 2+ é, segundo o documento em análise, a falta de eficiência dos serviços de navegação aérea, sendo que as disposições aplicáveis neste campo continuam a ser relativamente ineficazes no que diz respeito aos custos dos voos, bem como no domínio da capacidade oferecida. Esta situação torna-se ainda mais evidente quando comparada com a dos EUA, cujo espaço aéreo tem uma dimensão semelhante e onde existe apenas um controlador aéreo em confronto com os 38 prestadores de serviços de rota existentes no espaço europeu, com a conseqüente falta de produtividade.

Outro dos problemas evidenciados no documento e que se procura resolver é a chamada fragmentação do sistema ATM. O sistema europeu de gestão do tráfego aéreo é composto por 27 autoridades nacionais que, no total, supervisionam mais de uma centena de prestadores de serviços de navegação aérea, com todas as variações inerentes em termos de sistemas, regras e procedimentos. O grande volume de custos adicionais deve-se ao facto de, na Europa, se dispor de um elevado número de prestadores de serviços, sendo que cada um deles adquire os seus próprios sistemas, forma, na sua maioria, o seu próprio pessoal e estabelece os seus próprios procedimentos operacionais, limitando-se, do ponto de vista territorial, a prestar serviços num espaço aéreo de reduzida dimensão. Para resolver o problema da fragmentação, o SES introduziu os conceitos de blocos funcionais de espaço aéreo transfronteiriços e de gestor da rede centralizado para a exploração de certos serviços ao nível de rede.

Assim, e em termos de resumo prático das medidas que se pretendem aplicar, podemos dizer que o objectivo geral da iniciativa é melhorar a competitividade do sistema de transportes aéreos europeus em relação a outras regiões comparáveis e, em especial, ir mais além na iniciativa Céu Único Europeu.



Comissão de Defesa Nacional

O documento sintetiza ainda um conjunto de outros objectivos que se entende ser relevante aqui transcrever na íntegra:

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 por 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.

2.2 – Conteúdo

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

O regulamento passa também a incluir as novas regras sobre os actos de execução e actos delegados em conformidade com o Tratado de Lisboa. O novo regulamento

Comissão de Defesa Nacional

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

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 objectivos mais adequados. Ainda neste campo são introduzidos pequenos ajustamentos relativos à tarifação 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.

2.3 – Âmbito de aplicação

De notar, pela importância de que se reveste para esta Comissão de Defesa Nacional, o facto de o nº 2 do artigo 1º do Regulamento proposto pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho estabelecer que a aplicação do mesmo regulamento “não prejudica a soberania dos Estados-Membros sobre o seu espaço aéreo e as necessidades dos Estados-Membros no que respeita à ordem pública, à segurança pública e às questões de defesa”, nem abrange as operações e os treinos militares.



Comissão de Defesa Nacional

3. Princípio da subsidiariedade

Refere a iniciativa em análise que os artigos 58.º, 90.º e 100.º do Tratado sobre o funcionamento da União Europeia alargam ao transporte aéreo os objectivos do mercado interno no contexto da política comum de transportes da União.

Entende-se 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 UE.

Não se verifica, pois, a violação do princípio da subsidiariedade, já que, atentas a complexidade e extensão dos objectivos propostos, torna-se evidente que estes podem ser alcançados mais facilmente pela acção da União Europeia.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Defesa Nacional

PARTE II – CONCLUSÕES

1. A iniciativa em análise não viola o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objetivo a alcançar será mais eficazmente atingido através da acção da União.
2. Face ao exposto, a Comissão de Defesa Nacional é de Parecer que o presente Relatório sobre a COM (2013) 410 Final (Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à implementação do Céu Único Europeu) deverá ser remetido à Comissão de Assuntos Europeus.

Palácio de S. Bento, 23 de Julho de 2013.

O Deputado Relator



(Manuel Correia de Jesus)

O Presidente da Comissão



(José de Matos Correia)

Parecer da Comissão de Economia e Obras Públicas

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo à implementação do Céu Único Europeu; 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 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) 410 final, COM (2013) 408 final e COM (2013) 409 final

Autor: Deputado

Hélder Amaral



Comissão de Economia e Obras Públicas

ÍNDICE

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

PARTE II - CONSIDERANDOS

PARTE III - CONCLUSÕES

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

1. Nota Preliminar

Nos termos dos n.ºs 1, 2 e 3 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, a proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo à implementação do Céu Único Europeu; 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; e a Proposta 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, foram enviadas à Comissão de Economia e Obras Públicas, atento o seu objeto, para efeitos de análise e elaboração do presente relatório.

PARTE II - CONSIDERANDOS

1. Em geral

Tendo em consideração que o setor da aviação desempenha um papel fundamental na economia europeia, no que diz respeito ao comércio e turismo, mas também por este ser um veículo do crescimento do emprego.

Considerando-se que o controlo do tráfego aéreo é um fator essencial na cadeia de valor do setor da aviação. Sabendo-se que 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.



Comissão de Economia e Obras Públicas

Não afastando o facto de historicamente os serviços de navegação aérea europeus se desenvolverem, essencialmente, no interior das fronteiras nacionais de cada Estado-Membro.

Foi lançada em 2004 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*».

Já em 2009, e mantendo-se a vontade de aprofundar a reforma do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo, apostou-se numa abordagem revista para promover a prestação integrada de serviços. O processo em causa leva-nos a uma nova definição de objetivos de desempenho e à criação do gestor da rede (Eurocontrol) para coordenação da ação da rede europeia. É também neste momento que se definem cinco fases para cobrir os diferentes aspetos do Céu Único Europeu: segurança, desempenho, tecnologia, aeroportos e fator humano.

As preocupações aqui reveladas levaram a Comissão a apresentar uma comunicação que visa acelerar a implementação do Céu Único Europeu.

Assim, e como consequência das preocupações abordadas, o Conselho propõe a criação de um regulamento (COM 410).

A proposta a que nos referimos tem sustentabilidade em dois problemas que, no entender do Conselho, devem ser combatidos:

“O primeiro problema tratado pelo SES 2 + é a falta de eficiência dos serviços de navegação aérea. As disposições aplicáveis neste domínio continuam a ser relativamente ineficientes do ponto de vista dos custos e dos voos, assim como no capítulo da capacidade oferecida. A situação torna-se ainda mais evidente quando comparada com a dos Estados Unidos, cujo espaço aéreo tem dimensões semelhantes. Nos Estados Unidos, o espaço aéreo de rota é controlado por um único prestador de serviços, por oposição aos 38 prestadores de serviços de rota existentes a nível europeu. Nos Estados Unidos, o prestador de serviços controla cerca de 70 % mais voos, com 38% menos pessoal. As principais causas desta diferença de produtividade na Europa prendem-se com lacunas a nível da criação e aplicação do sistema de desempenho, a inoperância das autoridades supervisoras e o número de efetivos desproporcionadamente elevado ao nível do pessoal de apoio dos prestadores de serviços.”

“O segundo principal problema é a fragmentação do sistema ATM. O sistema europeu de gestão do tráfego aéreo é composto por 27 autoridades nacionais que, no total, supervisionam mais de uma centena de prestadores de serviços de navegação aérea, com todas as variações inerentes em termos de sistemas, regras e procedimentos. O grande volume de custos adicionais deve-se ao facto de, na Europa, se dispor de um elevado número de prestadores de serviços, sendo que cada um deles adquire os seus próprios sistemas, forma, na sua maioria, o seu próprio pessoal e estabelece os seus próprios procedimentos operacionais, limitando-se, do ponto de vista territorial, a prestar serviços num espaço aéreo de reduzida dimensão. Para resolver o problema da fragmentação, o SES introduziu os conceitos de blocos funcionais de espaço aéreo transfronteiriços e de gestor da rede centralizado para a exploração de certos serviços a nível de rede. No entanto, os FAB ainda não estão focalizados no desempenho e o gestor da rede continua a ter um papel pouco significativo.”.

Os objetivos do regulamento são assim:

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

A proposta de regulamento agora apresentada e sujeita a parecer desta comissão é, dada a matéria em análise, idêntica à Proposta do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se



Comissão de Economia e Obras Públicas

refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea - COM (2013) 409 final.

Considerando que o regulamento sobre os aeródromos se compatibiliza e sujeita ao SES - *Single European Sky* (Céu Único Europeu), bem como à gestão de tráfego aéreo proposta no âmbito do SES 2+, promove-se um parecer conjunto.

2. Aspetos relevantes

No que respeita ao texto da Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo à implementação do Céu Único Europeu, devemos dar destaque ao seguinte:

“Uma das principais áreas de intervenção identificadas na avaliação de impacto foi a necessidade de reforçar o papel das autoridades nacionais, tanto no que respeita à sua independência como às suas competências e recursos. Para o efeito, o artigo 3.º descreve o nível de independência requerido das autoridades em relação aos prestadores de serviços por cuja supervisão são responsáveis. Atendendo à necessidade existente nalguns Estados-Membros de proceder a uma certa reorganização administrativa, prevê-se igualmente um período transitório até 2020.

(...) Para reforçar as competências das autoridades, o artigo 5.º prevê a criação de uma rede de autoridades nacionais, que também inclui a possibilidade de partilha de peritos para que os Estados possam beneficiar dos conhecimentos especializados de outros Estados-Membros.

Por último, foi acrescentada a definição de «autoridade supervisora nacional», na qual se clarifica que as autoridades competentes ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 216/2008 são, para efeitos do presente regulamento, consideradas autoridades supervisoras nacionais, de modo a evitar a necessidade de criar um segundo nível de administração.”.

Já relativamente aos blocos funcionais, são propostas novas alterações relativamente às mudanças que já tinham sido concretizadas no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1070/2009. O intuito foi orientar mais os blocos funcionais de espaço aéreo (FAB) para o desempenho, sendo que esse processo prossegue com a presente revisão. Na nova proposta os FAB não devem ser considerados blocos de espaço aéreo estáticos, antes devem ser



Comissão de Economia e Obras Públicas

encarados como iniciativas em prol do setor, destinadas a procurar melhorar a prestação de serviços. Concretizam-se, assim, alterações que oferecem ao sistema um maior grau de flexibilidade, permitindo-se o desenvolvimento de diferentes tipos de FAB, em função das áreas em que se pretenda gerar mais sinergias.

Para finalizar as referências específicas dá-se, agora, destaque às alterações previstas no âmbito do Eurocontrol, no texto da proposta da Comissão:

“O artigo 17.º, relativo à gestão da rede, foi atualizado de duas formas. (...)

Em segundo lugar, o artigo foi revisto, de modo a alinhá-lo pela terminologia usada no Regulamento (CE) n.º 1108/2009, passando as «funções» a ser designadas por «serviços» e dando sistematicamente ao gestor da rede o mesmo tratamento que aos outros prestadores de serviços no que respeita à certificação, supervisão e requisitos de segurança. A terminologia das definições em causa foi também atualizada em conformidade.

Por último, o artigo 17.º passou a incluir uma disposição que abrange o desenvolvimento futuro do gestor da rede no sentido de uma parceria setorial até 2020.”

3. Base Jurídica

A base jurídica da proposta é constituída pelos artigos 53.º, n.º 1, 62.º e 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

Princípio da Subsidiariedade

As definições gerais dos conceitos de subsidiariedade e de proporcionalidade encontram-se nos n.ºs 2 e 3 do artigo 5.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia (Tratado CE). O Protocolo n.º 30 do Tratado fornece indicações mais pormenorizadas relativamente à aplicação destes dois princípios.

A subsidiariedade constitui um princípio diretor para a definição da fronteira entre as responsabilidades dos Estados-Membros e da UE, ou seja, *quem deve*

agir? Se a Comunidade tiver competência exclusiva na área em causa, não existem dúvidas acerca de quem deve agir e a subsidiariedade não se aplica. No caso de partilha de competências entre a Comunidade e os Estados-Membros, o princípio estabelece claramente uma presunção a favor da descentralização. A Comunidade só deve intervir se os objetivos da ação prevista não puderem ser suficientemente realizados pela ação dos Estados-Membros (condição da necessidade) e se puderem ser mais adequadamente realizados por meio de uma ação da Comunidade (condição do valor acrescentado ou da eficácia comparada).

Ora, o que está em causa na discussão sobre o Céu Único Europeu tem a ver com uma competência não exclusiva por parte da União Europeia. Como é facilmente verificável, nas propostas de regulamento, estamos a mexer com competências dos Estados-Membros. A regulação aérea europeia tem funcionado com recurso a planos de cooperação, por forma a respeitar as jurisdições de cada um.

Tendo em consideração que quem melhor pode fazer a gestão do seu espaço aéreo nacional é o Estado-Membro e não a União Europeia, entende-se haver uma violação da subsidiariedade.

PARTE IV - CONCLUSÕES

A União Europeia pretende encontrar um mecanismo de gestão comum do espaço aéreo europeu.

Para esse efeito foram lançados planos de cooperação entre as diferentes entidades europeias de gestão dos espaços aéreos nacionais, criando-se assim os projetos: SES I (2004) e SES II (2009).

Estes planos permitiram ganhos ao nível da eficiência, motivo que originou uma forte redução dos atrasos médios por voo.

Ainda assim as últimas previsões indicam que, em 2035, se vão realizar 14,4 milhões de voos na Europa, 50 % mais do que em 2012. O crescimento do tráfego aéreo vai exercer pressão sobre a capacidade de gestão do tráfego aéreo e agravar o fosso entre a capacidade de gestão do tráfego aéreo e o tráfego aeroportuário com quase dois milhões de voos.

A União Europeia, ao nível da gestão aérea e ponderando estes dados, pretende aprofundar a sua intervenção. Segundo o texto da proposta: *“A situação torna-se ainda mais evidente quando comparada com a dos Estados Unidos, cujo espaço aéreo tem dimensões semelhantes. Nos Estados Unidos, o espaço aéreo de rota é controlado por um único prestador de serviços, por oposição aos 38 prestadores de serviços de rota existentes a nível europeu.”*

Entende-se assim ser emergente uma intervenção que possa permitir uma gestão diferente, daquela que existe hoje, capaz de gerir de forma central os recursos que envolvem a gestão aérea no seu todo.

Apresenta-se, por tudo isto, um regulamento que visa alcançar: uma prestação de serviços de navegação aérea seja transparente, baseada em princípios de mercado e no valor para o cliente; 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; melhorar o nível de desempenho dos serviços de tráfego aéreo em termos de eficiência; melhorar a utilização da capacidade de gestão do tráfego aéreo; 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



Comissão de Economia e Obras Públicas

desempenho (PRB/PRU); proceder a uma reorientação estratégica dos blocos funcionais de espaço aéreo; e reforçar a governação e o papel do gestor da rede em termos operacionais.

Assim, a Comissão propõe a separação integral do plano organizacional e orçamental, entre organizações de controlo do tráfego aéreo e as autoridades supervisoras nacionais que as fiscalizam. As companhias aéreas passarão a ter uma palavra a dizer nos planos de investimento das organizações de controlo do tráfego aéreo, a fim de assegurar uma melhor orientação desses planos para as necessidades dos utentes.

Tal como o título da iniciativa demonstra (Céu Único Europeu) o objetivo é o de fazer depender as diferentes jurisdições nacionais de um único órgão, dando-se assim lugar a uma gestão única do espaço aéreo da Europa.

As presentes iniciativas violam, por isto mesmo, o princípio da subsidiariedade.

A Comissão de Economia e Obras Públicas dá por concluído o escrutínio das presentes iniciativas, devendo o presente parecer, nos termos da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, ser remetido à Comissão de Assuntos Europeus para os devidos efeitos.

Palácio de S. Bento, 17 de julho de 2013.

O Deputado Relator

(Hélder Amaral)

O Presidente da Comissão

(Luis Campos Ferreira)