



**CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA**

**Bruxelas, 14 de Maio de 2009 (14.05)
(OR. en)**

9864/09

**Dossier interinstitucional:
2009/0063 (COD)**

**AVIATION 74
CODEC 722**

PROPOSTA

Origem:	Comissão Europeia
Data:	12 de Maio de 2009
Assunto:	Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às taxas de segurança no sector da aviação

Junto se envia, à atenção das delegações, a proposta da Comissão transmitida por carta de Jordi AYET PUIGARNAU, Director, dirigida ao Secretário-Geral/Alto Representante, Javier SOLANA.

Anexo: COM(2009) 217 final



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 11.5.2009
COM(2009) 217 final

2009/0063 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa às taxas de segurança no sector da aviação

(apresentada pela Comissão)

{SEC(2009) 615 final}

{SEC(2009) 616 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1) CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Contexto geral**

Actualmente, os sistemas de recuperação dos custos de segurança no sector da aviação são regulamentados a nível nacional e nem sempre são transparentes para os utilizadores. Os utilizadores não são sistematicamente consultados em todos os aeroportos da UE antes da determinação das taxas ou antes da alteração de um sistema de tarifação.

- **Disposições em vigor no domínio da proposta**

Não estão em vigor disposições no domínio da proposta.

- **Coerência com a política de aviação civil e outros objectivos da União**

O terceiro pacote adoptado pelo Conselho em 1992 representou a fase final da liberalização do acesso ao mercado do transporte aéreo. Iniciativas subsequentes tiveram como objectivo a regulação e liberalização de actividades conexas, como a prestação de serviços de assistência em escala, a atribuição de faixas horárias e a utilização de sistemas informatizados de reserva. A Comunidade adoptou também legislação no domínio da segurança da aviação e regulamentou a questão da gestão do tráfego aéreo através das medidas legislativas que criaram o Céu Único. A Directiva relativa às taxas aeroportuárias não abrange as taxas de segurança.

2) CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DE IMPACTO

- **Consulta das partes interessadas**

Métodos de consulta utilizados, principais sectores visados e perfil geral dos inquiridos

Numa audição realizada em 17 de Julho de 2008, a Comissão consultou as partes interessadas do sector do transporte aéreo sobre as várias possibilidades de elaboração de legislação comunitária sobre taxas de segurança. A Comissão também pediu informações e as opiniões dos Estados-Membros e do sector através de questionários.

Foram também realizados contactos bilaterais com algumas partes interessadas, com vista a aprofundar alguns pontos de vista.

Resumo das respostas e modo como foram tidas em conta

Todas as organizações do sector sublinharam o facto de a segurança da aviação ser uma responsabilidade do Estado, devendo os seus custos ser, por conseguinte, suportados pelos Estados. No entanto, nenhum Estado-Membro se mostrou favorável à obrigação de o Estado cobrir os custos de segurança.

- **Obtenção e utilização dos pareceres de peritos**

Domínios científicos/de especialização em causa

Foi realizada uma avaliação de impacto para fornecer uma análise quantitativa e qualitativa do impacto desta iniciativa, a fim de avaliar a abordagem escolhida. Para a avaliação de impacto, não se recorreu a peritos externos. No entanto, a Direcção-Geral JRC (Centro Comum de Investigação) quantificou o impacto de algumas das medidas. A nota da DG JRC é apensa ao anexo XII da avaliação de impacto. A avaliação de impacto utilizou dados estatísticos publicamente disponíveis, principalmente do Eurostat, mas baseou-se também em dados estatísticos fornecidos pelas partes interessadas e pelos Estados-Membros.

Principais organizações/peritos consultados

Todas as organizações importantes que são partes interessadas foram consultadas. Os utilizadores de transportes e os consumidores foram igualmente consultados através das suas associações.

Resumo dos pareceres recebidos e tidos em conta

Não foi referida a existência de riscos potencialmente graves com consequências irreversíveis.

As principais conclusões foram as seguintes: das quatro opções políticas contempladas, que serviram de base ao estudo, a que prevê o estabelecimento de um quadro geral contendo princípios gerais (ou seja, a opção 3) é a que oferece maior potencial de sucesso e a que é capaz de induzir uma mudança positiva na forma como são fixadas as taxas de segurança e na relação entre os aeroportos e as transportadoras aéreas no que respeita a esta matéria.

• **Avaliação de impacto**

A avaliação de impacto considerou as seguintes opções:

A primeira opção "ausência de acção da UE" foi utilizada como referência em relação à qual foram comparados os outros cenários políticos.

A segunda opção envolve um cenário em que os intervenientes do sector aéreo desenvolvem e adoptam medidas de auto-regulação voluntárias em toda a UE para resolver as questões identificadas por qualquer das partes - ou seja, as transportadoras aéreas e os aeroportos – decorrentes da falta de acordo e de um entendimento comum entre as partes sobre a melhor forma de resolver os principais pontos de contencioso.

A terceira opção consiste no estabelecimento, por acto comunitário, de um quadro geral no âmbito do qual o modo de determinação das taxas de segurança a nível nacional deve reflectir uma série de princípios comuns a que os operadores aeroportuários terão de aderir.

A quarta opção prevê que os Estados-Membros financiem integralmente a segurança nos aeroportos. Este cenário dispensa taxas de segurança e elimina os respectivos aspectos discriminatórios.

3) ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

• **Síntese da acção proposta**

A proposta define uma série de princípios básicos a respeitar pelos operadores aeroportuários na determinação das respectivas taxas de segurança. São eles:

Não discriminação:

Os regimes de taxas de segurança na aviação não devem fazer discriminações entre transportadoras ou passageiros.

Consulta e vias de recurso:

A entidade gestora do aeroporto e as transportadoras aéreas que o servem, ou as suas organizações representativas, devem dialogar sobre o regime de tarifação da segurança aplicável num aeroporto, não apenas quando o regime é alterado, mas também quando são estabelecidos os níveis das taxas de segurança. O objectivo é que as duas partes troquem periodicamente pontos de vista sobre os níveis das taxas, bem como sobre todos os factores e requisitos regulamentares que influem na sua determinação.

Transparência:

A directiva proposta não contém disposições sobre os métodos de cálculo das taxas de segurança que devem ser aplicados em cada Estado-Membro. A Comissão reconhece a grande diversidade de regulamentação aeroportuária existente nos vários Estados-Membros, mas o

operador deve fornecer às transportadoras aéreas uma quantidade razoável de informações para que o processo de consulta entre aeroportos e transportadoras seja frutuoso. Para esse efeito, a directiva estabelece quais as informações que devem ser fornecidas regularmente pela entidade gestora do aeroporto.

As transportadoras aéreas devem, por sua vez, fornecer informações sobre as suas previsões de tráfego, a utilização prevista da frota e as suas necessidades específicas, presentes e futuras, no aeroporto, para que a entidade gestora do aeroporto possa empregar o seu capital e afectar a sua capacidade da melhor forma.

As transportadoras aéreas devem igualmente ter direito a ser informadas sobre medidas de segurança que sejam mais restritivas do que as exigidas pelo direito comunitário.

Relação com os custos:

As receitas provenientes das taxas de segurança serão utilizadas exclusivamente para cobrir os custos de segurança.

Autoridade supervisora:

Uma directiva contendo os princípios a respeitar pelos principais parceiros no sector do transporte aéreo, ou seja, os aeroportos e as transportadoras aéreas, os quais têm interesses divergentes, tem de ser devidamente aplicada e respeitada a nível dos Estados-Membros. Uma entidade a estabelecer em cada Estado-Membro, que seja responsável por assegurar a aplicação correcta da directiva, constituirá uma garantia adequada do respeito das disposições da mesma.

- **Base jurídica**

A proposta de directiva baseia-se no n.º 2 do artigo 80.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia.

- **Princípio da subsidiariedade**

O princípio da subsidiariedade aplica-se na medida em que a proposta não é da competência exclusiva da Comunidade.

Os objectivos da proposta não podem ser satisfatoriamente alcançados pelos Estados-Membros a título individual pelos motivos a seguir expostos.

Os objectivos da proposta não podem ser suficientemente realizados por cada Estado-Membro individualmente, dado que os regimes de taxas de segurança e a determinação das taxas de segurança em cada aeroporto não estão regulamentados de modo uniforme na UE. Continuam a existir regimes de taxas diferentes nos Estados-Membros. Esta situação não permite a criação de condições de concorrência verdadeiramente equitativas, tanto para os aeroportos como para as transportadoras aéreas.

Uma acção comunitária permitirá realizar melhor os objectivos da proposta pelos seguintes motivos:

A aplicação em toda a UE de um conjunto comum de regras básicas no que respeita às taxas de segurança garantirá uma concorrência leal entre os parceiros do sector aéreo aquando da definição dos parâmetros para a imputação dos custos de segurança dos aeroportos.

Existem diferentes regimes de taxas nos Estados-Membros. Nem todos os regimes assentam em princípios fundamentais uniformemente aplicados para a determinação das taxas de segurança e a elaboração do respectivo método de cálculo. A directiva proposta torna possível essa aplicação uniforme.

A proposta limita-se à definição de um conjunto mínimo de regras a observar pelos Estados-Membros e/ou os operadores aeroportuários na determinação dos níveis das taxas de segurança. A directiva proposta não impõe um regime de taxas específico. A definição desse regime continua a ser da responsabilidade dos Estados-Membros.

Por conseguinte, a proposta respeita o princípio da subsidiariedade.

- **Princípio da proporcionalidade**

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade, pelos seguintes motivos:

A directiva proposta continua a dar margem para o estabelecimento de um quadro básico para as taxas de segurança a nível nacional e preserva a flexibilidade que permite aos aeroportos determinarem as suas próprias taxas de segurança. A directiva assegura que os utilizadores dos aeroportos recebam mais explicações sobre as taxas de segurança. O ónus administrativo para os Estados-Membros e as autoridades regionais envolvidas no processo de definição do quadro regulamentar será reduzido, dado que apenas terão de adaptar a sua legislação à directiva caso não esteja conforme com os seus princípios básicos.

- **Escolha dos instrumentos**

Instrumentos propostos: Directiva.

Qualquer outro instrumento seria inadequado pelos motivos a seguir indicados.

Uma directiva é o meio mais adequado de regulamentar as taxas de segurança, dado que estabelecerá sobre essa matéria princípios claros mas básicos, que deverão ser respeitados pelos operadores aeroportuários quando da aplicação e cobrança das suas taxas de segurança. A transposição da directiva para o direito nacional dos Estados-Membros permitir-lhes-á ter em conta, na legislação nacional, a situação específica dos seus aeroportos, sem prejuízo da cabal aplicação da directiva.

4) IMPLICAÇÕES ORÇAMENTAIS

A presente proposta não tem incidência no orçamento comunitário.

5) INFORMAÇÕES ADICIONAIS

- **Quadro de correspondência**

Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das disposições nacionais de transposição da directiva, bem como um quadro da correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

- **Espaço Económico Europeu**

O acto proposto incide sobre matérias respeitantes ao EEE, devendo, portanto, ser-lhe extensível.

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa às taxas de segurança no sector da aviação

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão¹,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu²,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões³,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado⁴,

Considerando o seguinte:

- (1) A segurança nos aeroportos europeus é essencialmente uma responsabilidade do Estado. Cada Estado-Membro decide o método para financiar a segurança da aviação. É necessário, no entanto, estabelecer um quadro comum que regule as características essenciais das taxas de segurança e o modo como são fixadas, dado que, na sua ausência, os requisitos básicos da relação entre as entidades gestoras e os utilizadores dos aeroportos podem não ser respeitados.
- (2) A cobrança de taxas pela prestação de serviços de navegação aérea e de serviços de assistência em escala já é tratada, respectivamente, no Regulamento (CE) n.º 1794/2006 da Comissão, de 6 de Dezembro de 2006, que estabelece o regime comum de tarifação dos serviços de navegação aérea⁵, e na Directiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de Outubro de 1996, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade⁶.
- (3) É vital que os utilizadores dos aeroportos recebam regularmente das entidades gestoras informações sobre o modo e a base de cálculo das taxas de segurança no sector da aviação. Essas informações darão às transportadoras aéreas uma perspectiva dos custos da oferta de serviços de segurança e da produtividade dos investimentos conexos. Para que a entidade gestora de um aeroporto possa avaliar correctamente as necessidades tendo em vista os seus futuros investimentos, deverá ser exigido aos utilizadores dos aeroportos que transmitam, em tempo útil, à entidade gestora do aeroporto todas as suas previsões operacionais, os seus projectos de desenvolvimento e as suas exigências e desejos específicos.

¹ JO C [...] de [...], p. [...].

² JO C [...] de [...], p. [...].

³ JO C [...] de [...], p. [...].

⁴ JO C [...] de [...], p. [...].

⁵ JO L 341 de 07.12.2006, p. 3.

⁶ JO L 272 de 25.10.1996, p. 36.

- (4) Atendendo a que os métodos de fixação e cobrança dos montantes devidos pela cobertura dos custos de segurança diferem na Comunidade, é necessário harmonizar a base de tarifação dos custos de segurança nos aeroportos comunitários nos casos em que esses custos se reflectem nas taxas de segurança. Nesses aeroportos, a taxa deve estar relacionada com o custo da oferta de segurança, tendo em conta o eventual financiamento público dos custos de segurança.
- (5) É importante estabelecer transparência no que respeita ao impacto económico de medidas de segurança nacionais que sejam mais restritivas do que as normas de base comuns estabelecidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002⁷.
- (6) Uma autoridade supervisora independente em cada Estado-Membro deverá garantir a aplicação correcta e efectiva da presente directiva. Essa autoridade deverá dispor de todos os recursos necessários em termos de pessoal, competências e meios financeiros para o desempenho das suas funções.
- (7) Tendo em conta que os objectivos da acção decidida não podem ser atingidos de modo suficiente pelos Estados-Membros, dado que os regimes de taxas de segurança não podem ser estabelecidos ao nível nacional de modo uniforme em toda a Comunidade, e podem portanto, devido à escala e efeitos da acção, ser melhor conseguidos a nível comunitário, a Comunidade pode adoptar medidas, de acordo com o princípio da subsidiariedade estabelecido no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objecto

1. A presente directiva estabelece princípios comuns para a cobrança de taxas de segurança nos aeroportos comunitários.
2. A directiva aplica-se a todos os aeroportos localizados num território sujeito às disposições do Tratado.

A presente directiva não se aplica às taxas cobradas para a remuneração de serviços de navegação aérea de rota e de terminal, de acordo com o Regulamento (CE) n.º 1794/2006 da Comissão, nem às taxas cobradas para a remuneração dos serviços de assistência em escala referidos no anexo da Directiva 96/67/CE do Conselho.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Aeroporto», um terreno especialmente preparado para a aterragem, a descolagem e as manobras de aeronaves, incluindo as instalações anexas que estas operações

⁷ JO L 97 de 09.04.2008, p. 72.

possam exigir para responder às necessidades do tráfego aéreo e de prestação de serviços às aeronaves, incluindo as instalações necessárias para prestar assistência aos serviços aéreos comerciais;

- b) «Entidade gestora do aeroporto», a entidade à qual compete, conjuntamente ou não com outras actividades, nos termos da legislação ou da regulamentação nacional, a administração e a gestão das infra-estruturas aeroportuárias e a coordenação e o controlo das actividades dos diferentes operadores presentes no aeroporto em causa;
- c) «Utilizador do aeroporto», uma pessoa singular ou colectiva responsável pelo transporte por via aérea de passageiros, correio e/ou carga, do ou para o aeroporto em causa;
- d) «Taxa de segurança», uma taxa que tem especificamente como objectivo a recuperação da totalidade ou de parte dos custos das medidas de segurança destinadas a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita.

Artigo 3.º

Não discriminação

Os Estados-Membros devem assegurar que as taxas de segurança não estabeleçam discriminações entre utilizadores do aeroporto ou entre passageiros dos transportes aéreos.

Artigo 4.º

Consulta

1. Os Estados-Membros devem garantir que a entidade gestora do aeroporto tenha acesso a todas as informações necessárias sobre os custos da oferta de serviços de segurança da aviação no aeroporto.
2. Os Estados-Membros devem garantir que seja estabelecido em cada aeroporto um procedimento de consulta obrigatório e regular entre a entidade gestora do aeroporto e os utilizadores do aeroporto no que diz respeito ao funcionamento do regime de taxas de segurança e ao nível dessas taxas. Tal consulta será efectuada, no mínimo, uma vez por ano.
3. Toda e qualquer proposta de alteração do regime de taxas de segurança ou do nível das mesmas, bem como os respectivos motivos, devem ser apresentados pela entidade gestora do aeroporto aos utilizadores do aeroporto o mais tardar quatro meses antes da sua entrada em vigor. A entidade gestora do aeroporto deve consultar os utilizadores do aeroporto sobre as alterações propostas e ter em conta os seus pontos de vista antes de tomar uma decisão.
4. A entidade gestora do aeroporto publica a sua decisão o mais tardar dois meses antes da sua entrada em vigor. Caso não haja acordo sobre as alterações propostas entre a entidade gestora e os utilizadores do aeroporto, a entidade gestora do aeroporto deve justificar a sua decisão aos utilizadores do aeroporto.

Artigo 5.º

Transparência

1. Os Estados-Membros devem garantir que a entidade gestora de cada aeroporto forneça, uma vez por ano, a cada utilizador do aeroporto e aos representantes ou associações de utilizadores do aeroporto, informações sobre as componentes que servem de base para a determinação do nível de todas as taxas de segurança cobradas no aeroporto. Essas informações devem incluir, no mínimo:
 - a) a lista dos vários serviços e infra-estruturas fornecidos em contrapartida da taxa de segurança cobrada;
 - b) o método de cálculo das taxas de segurança;
 - c) a receita e o custo de cada categoria de taxas de segurança cobradas no aeroporto;
 - d) o número total de trabalhadores afectados aos serviços que dão lugar à cobrança de taxas de segurança;
 - e) o nível previsto das taxas de segurança;
 - f) todos os investimentos previstos que possam afectar significativamente o nível das taxas de segurança.
2. Os Estados-Membros devem garantir que os utilizadores do aeroporto forneçam informações à entidade gestora do aeroporto antes de cada consulta a que se refere o artigo 4.º, nomeadamente sobre:
 - a) as previsões de tráfego;
 - b) as previsões quanto à composição e à utilização prevista da respectiva frota;
 - c) os seus projectos de desenvolvimento no aeroporto em causa;
 - d) as suas necessidades no aeroporto em causa.

Artigo 6.º

Avaliações de impacto

1. Antes de adoptarem medidas mais restritivas nos termos do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, os Estados-Membros devem realizar uma avaliação de impacto relativa aos efeitos dessas medidas no nível das taxas de segurança.

No que respeita às medidas nacionais mais restritivas já em vigor em [data de entrada em vigor da presente directiva], os Estados-Membros devem efectuar avaliações de impacto durante um período transitório de três anos a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.
2. Os Estados-Membros informam a Comissão e consultam os utilizadores dos aeroportos nos termos do artigo 4.º sobre o resultado das avaliações de impacto previstas no n.º 1.

Artigo 7.º

Taxas de segurança e sua relação com os custos

As taxas de segurança devem servir exclusivamente para cobrir os custos de segurança. Esses custos serão determinados utilizando os princípios contabilísticos e de avaliação geralmente aceites no Estado-Membro.

No entanto, os Estados-Membros devem garantir que sejam especialmente tidos em consideração:

- o custo do financiamento das instalações e dos equipamentos destinados às operações de segurança, incluindo uma amortização justa do valor desses equipamentos e instalações;
- as despesas com o pessoal de segurança e as operações de segurança;
- as subvenções e subsídios atribuídos pelas autoridades para fins de segurança.

Artigo 8.º

Autoridade supervisora independente

1. Os Estados-Membros devem nomear ou instituir uma entidade independente como sua autoridade supervisora independente nacional, a fim de assegurar a aplicação correcta das medidas adoptadas para dar cumprimento à presente directiva. Essa entidade pode ser aquela a que o Estado-Membro confia a aplicação da Directiva (CE) n.º 12/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às taxas aeroportuárias⁸.
2. Os Estados-Membros devem garantir a independência da autoridade supervisora independente, assegurando que esta seja juridicamente distinta e funcionalmente independente de qualquer entidade gestora de um aeroporto e de qualquer transportadora aérea. Os Estados-Membros que mantêm a propriedade ou o controlo de aeroportos, entidades gestoras de aeroportos ou transportadoras aéreas devem garantir uma separação estrutural efectiva da função reguladora relativamente às actividades associadas à propriedade ou ao controlo. Os Estados-Membros devem garantir que a autoridade supervisora independente exerça as suas competências com imparcialidade e transparência.
3. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão do nome e endereço da entidade supervisora independente, das funções e responsabilidades que lhe foram atribuídas e das medidas tomadas para garantir o cumprimento do disposto no n.º 2.
4. No que respeita aos desacordos sobre as taxas de segurança, os Estados-Membros devem garantir que sejam tomadas medidas a fim de:
 - a) estabelecer um procedimento para a resolução de desacordos entre a entidade gestora do aeroporto e os utilizadores do aeroporto;
 - b) determinar as condições em que um desacordo pode ser submetido à apreciação da autoridade supervisora independente e, em particular, prever a rejeição pela autoridade das queixas que considere não serem devidamente justificadas ou adequadamente documentadas; e
 - c) determinar os critérios a ter em conta na avaliação dos desacordos com vista à sua resolução.Estes procedimentos, condições e critérios devem ser não discriminatórios, transparentes e objectivos.
5. A autoridade supervisora independente publica um relatório anual sobre as suas actividades.

⁸ JO L 70 de 14.3.2009, p. 11.

Artigo 9.º

Relatório e revisão

1. A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação da presente directiva o mais tardar quatro anos após a sua entrada em vigor, bem como, se necessário, propostas adequadas.
2. Os Estados-Membros e a Comissão devem colaborar na aplicação da presente directiva, nomeadamente no que respeita à recolha de informações para o relatório referido no n.º 1.

Artigo 10.º

Transposição

1. Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até [...], o mais tardar. Os Estados-Membros comunicarão imediatamente à Comissão o texto dessas disposições, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

Quando os Estados-Membros adoptarem essas disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 11.º

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 12.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente