



**CONSELHO DA  
UNIÃO EUROPEIA**

**Bruxelas, 17 de Fevereiro de 2010**

---

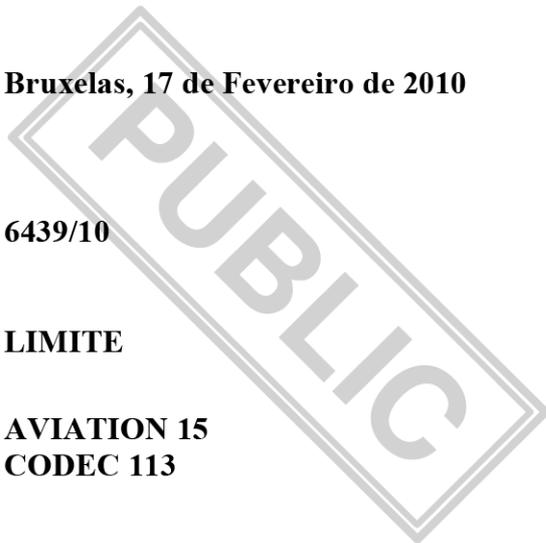
**Dossier interinstitucional:  
2009/0063 (COD)**

---

**6439/10**

**LIMITE**

**AVIATION 15  
CODEC 113**



---

**RELATÓRIO DE SITUAÇÃO**

---

de: Presidência

para: COREPER/Conselho

---

n.º doc. ant.: 5795/09 AVIATION 8 CODEC 67

n.º prop. Com.: 9864/09 AVIATION 74 CODEC 722

---

Assunto : ***Preparação da reunião do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) de 11-12 de Março de 2010***  
Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às taxas de segurança no sector da aviação  
– *Relatório de situação*

---

***Introdução***

1. Em 14 de Maio de 2009, a Comissão apresentou a proposta referida em epígrafe. A proposta tem por objectivo assegurar que as taxas de segurança no sector da aviação sejam fixadas e cobradas por forma a garantir a não discriminação e transparência, a oferecer suficiente possibilidade de consulta no que respeita ao nível das taxas de segurança e a assegurar que essas taxas tenham uma relação directa com os custos da segurança da aviação. Além disso, para garantir a sua correcta aplicação, a directiva prevê a criação de uma autoridade supervisora independente em cada Estado-Membro.

## *Debates nas instâncias do Conselho*

2. A questão do financiamento da segurança da aviação foi foco de divergência entre o Parlamento Europeu e o Conselho durante as anteriores negociações sobre o Regulamento-Quadro (CE) n.º 300/2008 relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil. Durante as negociações finais entre o Conselho e o Parlamento Europeu sobre este regulamento, o Parlamento Europeu solicitou à Comissão que, oportunamente, apresentasse uma proposta relativa às taxas de segurança no sector da aviação. Todavia, à luz da recente adopção da Directiva 2009/12 relativa às taxas aeroportuárias, vários Estados-Membros mostraram-se reticentes quanto à necessidade de uma proposta específica sobre taxas de segurança no sector da aviação.
3. O Grupo da Aviação deu início à análise da proposta referida em epígrafe em Julho de 2009, durante a Presidência Sueca. Os debates foram bastante difíceis desde o início, tendo revelado as divergências existentes entre os Estados-Membros sobre os principais aspectos da proposta. Uns mostraram-se reticentes em relação à utilidade da proposta, nomeadamente atendendo à recente adopção da Directiva 2009/12 relativa às taxas aeroportuárias, enquanto outros sublinharam a importância de poderem manter os seus sistemas nacionais em matéria de taxas de segurança no sector da aviação. Outras delegações podiam aceitar uma proposta específica sobre taxas de segurança, embora preferissem que o texto da directiva em apreço fosse cabalmente alinhado pelo da Directiva 2009/12 relativa às taxas aeroportuárias.
4. A Presidência Sueca apresentou um relatório de situação ao Conselho (TTE), em 17 de Dezembro de 2009, no qual expôs pormenorizadamente as principais objecções das delegações à proposta da Comissão.

5. A Presidência Espanhola prosseguiu a análise da proposta no seio do Grupo da Aviação, em 22 de Janeiro de 2010. Todavia, embora a Presidência Espanhola tenha introduzido novas soluções de compromisso, especialmente no que diz respeito ao âmbito de aplicação da directiva, em relação ao qual sugeriu um limiar de tráfego dois milhões de passageiros, em vez de cinco milhões (artigo 1.º, n.º 2), as principais questões pendentes não puderam ser resolvidas. Esse debate tornou claro que a maioria das delegações não podia apoiar a proposta de compromisso da Presidência. Nestas circunstâncias, a Presidência Espanhola decidiu aguardar a votação do Parlamento Europeu em primeira leitura, prevista para Abril de 2010, e apresentar um relatório de situação ao Conselho (TTE) de 11/12 de Março de 2010.

### *Principais questões pendentes*

- **Âmbito de aplicação** (artigo 1.º)

Inicialmente, a Comissão havia proposto que a directiva fosse aplicável a qualquer aeroporto situado no território dos Estados-Membros da UE. Todavia, vários Estados-Membros manifestaram algumas preocupações em relação ao âmbito de aplicação proposto pela Comissão, criticando nomeadamente o facto de ser demasiado vasto e de criar pesados encargos administrativos para os Estados-Membros, em especial no que respeita aos aeroportos mais pequenos.

Assim, a Presidência Sueca sugeriu uma solução de compromisso que restringe o âmbito de aplicação apenas aos aeroportos abertos ao tráfego comercial cujo tráfego anual seja superior a cinco milhões de passageiros. Esta solução de compromisso granjeou o apoio de uma clara maioria das delegações. Todavia, alguns Estados-Membros prefeririam o âmbito de aplicação mais vasto proposto pela Comissão, que incluía todos os aeroportos comerciais sem limitação do número de passageiros. Além disso, alguns Estados-Membros mostraram-se flexíveis em relação a um limiar eventualmente mais baixo. Por seu lado, a Comissão manifestou fortes reservas quanto à solução de compromisso supramencionada, tendo-a considerado demasiado restritiva e sem qualquer valor acrescentado. Preconizou um âmbito de aplicação mais vasto, mais susceptível de estabelecer condições de concorrência equitativas, incluindo simultaneamente um número mais elevado de aeroportos nos Estados-Membros.

Nessa perspectiva, e prosseguindo a análise da proposta de directiva, com base na solução acordada para a Directiva 96/67/CE do Conselho, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade, a Presidência Espanhola sugeriu uma solução de compromisso que estabelece o limiar de tráfego em dois milhões de passageiros. Todavia, este novo limiar não pôde ser aceite pela maioria das delegações, que indicaram que prefeririam manter o limiar de tráfego de cinco milhões de passageiros.

Por fim, algumas delegações manifestaram também o desejo de assegurar, mediante aditamento de um número a este artigo, que a directiva proposta não seja aplicável às taxas cobradas para o financiamento de medidas de segurança no âmbito das taxas aeroportuárias já regulamentadas pela Directiva 2009/12.

- **Avaliação de impacto** (artigo 6.º)

A proposta da Comissão prevê que, antes de adoptarem medidas mais restritivas nos termos do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, os Estados-Membros devem realizar a uma avaliação de impacto relativa aos efeitos dessas medidas no nível das taxas de segurança. Além disso, os Estados-Membros devem informar a Comissão e consultar os utilizadores dos aeroportos sobre o resultado das avaliações de impacto.

O texto de compromisso resultante dos debates havidos no seio do Grupo da Aviação altera ligeiramente a proposta da Comissão, estipulando que, para qualquer alteração da estrutura ou nível das taxas de segurança no tocante a medidas mais restritivas nos termos do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, os Estados-Membros devem velar por que seja realizada uma avaliação de impacto relativa aos efeitos dos custos dessas medidas mais restritivas no nível das taxas de segurança. Além disso, considerou-se que era suficiente informar os utilizadores dos aeroportos sobre o resultado das avaliações de impacto em vez de os consultar.

Apesar dos longos debates acerca deste artigo, algumas delegações manifestaram reservas por recearem uma certa ambiguidade relativamente à aplicação do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008. Por outro lado, foi argumentado que a questão da avaliação de impacto já se encontra tratada no artigo 6.º desse regulamento, que prevê que os Estados-Membros devem proceder a uma avaliação de risco caso introduzam medidas mais restritivas. A Comissão considera, contudo, que a avaliação de impacto prevista no artigo 6.º da directiva em apreço visa os efeitos dos custos dessas medidas de segurança mais restritivas e, por conseguinte, não interfere com o Regulamento (CE) n.º 300/2008.

- **Taxas de segurança e sua relação com os custos** (artigo 7.º)

A proposta da Comissão prevê que as taxas de segurança devem servir exclusivamente para cobrir os custos de segurança. Foram ainda introduzidos alguns critérios que os Estados-Membros devem ter em conta quando determinam os custos da segurança da aviação.

Na sequência dos debates havidos no seio do Grupo da Aviação, foi sugerido um aditamento à proposta da Comissão no sentido de que o cálculo das taxas de segurança deve basear-se em critérios objectivos, decorrentes dos critérios estabelecidos nos documentos pertinentes da OACI, como o número de passageiros, o peso da aeronave ou uma combinação destes ou de outros factores pertinentes. Além disso, o texto de compromisso estabelece que a receita total das taxas de segurança relativas a um aeroporto, rede de aeroportos ou grupo de aeroportos não deve ser mais elevada do que os custos totais da segurança da aviação desse aeroporto, rede de aeroportos ou grupo de aeroportos. Esses custos serão determinados utilizando os princípios contabilísticos e de avaliação adequados e geralmente aceites em cada um dos Estados-Membros. A Presidência Espanhola sugeriu o aditamento de "... e com base em dados empíricos verificáveis", que foi aceite por uma ampla maioria das delegações.

Todavia, algumas delegações entendem que este artigo entra de um modo geral em conflito com a aplicação do artigo 5.º do Regulamento (CE) 300/2008. Estas delegações apenas podem aceitar a redacção exacta do artigo 5.º do Regulamento (CE) 300/2008 e uma referência aos princípios da OACI num considerando. Caso contrário, entendem que o artigo 7.º deve ser suprimido.

Outras delegações gostariam que a lista de critérios que os Estados-Membros devem ter em conta quando determinam os custos da segurança da aviação fosse mais específica, incluindo elementos suplementares baseados em recomendações da OACI.

- **Autoridade supervisora independente** (artigo 8.º)

A Comissão propôs que 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 directiva. Além disso, no que respeita aos desacordos sobre as taxas de segurança, os Estados-Membros devem garantir que sejam tomadas medidas a fim de:

- estabelecer um procedimento para a resolução de desacordos entre a entidade gestora aeroportuária e os utilizadores do aeroporto;
- 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
- 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.

Atendendo a que o direito interno de alguns Estados-Membros prevê procedimentos diferentes para determinar e aprovar e estrutura ou o nível das taxas de segurança, foi sugerido o aditamento de um n.º 6 suplementar que dispõe que os Estados-Membros podem decidir não aplicar o disposto no artigo 8.º, na condição, todavia, de que qualquer decisão sobre o estabelecimento de taxas de segurança possa ser objecto de recurso de forma não discriminatória, transparente e objectiva, sem prejuízo da prerrogativa parlamentar, e desde que os Estados-Membros garantam de outro modo a aplicação da directiva.

A derrogação acima referida suscitou preocupações por parte de alguns Estados-Membros visto que, no seu entender, cria regras diferentes nos Estados-Membros, dando origem a condições de concorrência desleal. Além disso, algumas delegações manifestaram-se a favor de um amplo alinhamento do texto do artigo 8.º pela Directiva 2009/12. Diversas delegações indicaram igualmente a sua preferência por disposições menos vinculativas neste artigo.

### **Conclusão**

Tendo em conta o acima exposto, convida-se o Coreper a registar o presente relatório de situação e a convidar o Conselho (TTE) a analisá-lo na sua reunião de 11-12 de Março de 2010 e, se for caso disso, a fornecer orientações adicionais para os trabalhos das instâncias preparatórias do Conselho.

---