COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 3.5.2010
COM(2010)209 final

2010/0113 (NLE)

Proposta de

Decisão do Conselho e dos Representantes dos Governos dos Estados-Membros da União Europeia, reunidos no Conselho,

relativa à assinatura e aplicação provisória do Protocolo de Alteração do Acordo de Transporte Aéreo entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e os Estados Unidos da América, por outro

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. Contexto da proposta

- **Justificação e objectivos da proposta**

Em 30 de Março de 2008, teve início a aplicação provisória do Acordo de Transporte Aéreo entre os Estados Unidos da América, por um lado, e a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por outro, assinado em 25 e 30 de Abril de 2007 («Acordo de Transporte Aéreo UE-EUA de 2007»).

Em conformidade com o artigo 21.º do Acordo de Transporte Aéreo UE-EUA de 2007, a Comissão iniciou a segunda fase das negociações com os Estados Unidos em Maio de 2008. O Conselho analisou os progressos registados em Dezembro de 2009 e Março de 2010. Após as oito rondas da segunda fase das negociações, foi obtido acordo, em 25 de Março de 2010, sobre um projecto de Protocolo de Alteração do Acordo de Transporte Aéreo UE-EUA de 2007.

Os objectivos do Protocolo são os seguintes:

- Início de um processo tendente à abertura de novas oportunidades de investimento estrangeiro no sector das companhias aéreas,

- Maior abertura do acesso ao mercado, nomeadamente maior acesso das companhias aéreas da UE aos transportes aéreos financiados pelo Governo dos EUA e

- Ulterior reforço da cooperação regulamentar em todos os domínios da política da aviação, designadamente para fazer face ao impacto ambiental da aviação.

- **Contexto geral**

O Acordo de Transporte Aéreo UE-EUA de 2007 representou uma mudança significativa nas relações transatlânticas em matéria de aviação, oferecendo novas e amplas liberdades comerciais às companhias aéreas e um quadro global de cooperação regulamentar com os Estados Unidos sobre uma vasta gama de temas. O Acordo de Transporte Aéreo UE-EUA de 2007 gerou vantagens substanciais para as companhias aéreas, os aeroportos e os utilizadores dos transportes aéreos na Europa.

Porém, a UE procurava novas oportunidades de investimento e de acesso ao mercado. Consequentemente, o artigo 21.º do Acordo de Transporte Aéreo UE-EUA de 2007 estabeleceu uma lista não exaustiva de «elementos de interesse» para a segunda fase das negociações, nomeadamente novas oportunidades de investimento e de acesso ao mercado, bem como questões ambientais.

Em conformidade com o artigo 21.º, n.º 1, do Acordo de Transporte Aéreo UE-EUA de 2007, a segunda fase das negociações foi iniciada em Maio de 2008. O artigo 21.º, n.º 3, do Acordo de Transporte Aéreo UE-EUA de 2007 autoriza cada uma das partes a suspender determinados direitos, caso não tenha sido alcançada a segunda fase do acordo até 30 de Novembro de 2010.

Após oito rondas de negociações, foi obtido acordo, em 25 de Março de 2010, sobre o projecto de Protocolo de Alteração do Acordo de Transporte Aéreo UE-EUA de 2007

(«o Protocolo»).

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

O Protocolo altera o Acordo de Transporte Aéreo UE-EUA de 2007.

- **Coerência com outras políticas e objectivos da União**

A conclusão da segunda fase das negociações com os Estados Unidos constituiu uma prioridade da política externa de aviação da UE, conforme mencionado na Comunicação da Comissão «Desenvolver a agenda da política externa comunitária no sector da aviação»[1].

A Cimeira UE-EUA de 3 de Novembro de 2009 confirmou o compromisso político assumido pela União de alcançar a segunda fase do acordo, em 2010, no contexto do objectivo global de reduzir os obstáculos ao comércio, ao investimento e à actividade económica.

Devido à sua forte dimensão ambiental, o Protocolo é plenamente coerente com o objectivo da União de limitar o impacto da aviação internacional nas alterações climáticas. É igualmente prestada especial atenção à dimensão social do acordo.

2. Consulta das partes interessadas e avaliação do impacto

- **Consulta das partes interessadas**

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

Ao longo do processo de negociação, a Comissão consultou as partes interessadas, nomeadamente através de reuniões periódicas do Fórum Consultivo composto por representantes das transportadoras aéreas, dos aeroportos e das organizações sindicais.

Os Estados-Membros participaram estreitamente em todo o processo de negociação através do comité especial e de reuniões de peritos.

Resumo das respostas recebidas e da forma como foram tidas em conta

Todas as observações das partes interessadas e dos Estados-Membros foram devidamente tidas em conta na preparação da posição de negociação da União.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Não foi necessário recorrer a competências especializadas externas.

- **Avaliação do impacto**

O Protocolo aumenta as vantagens para os consumidores, as companhias aéreas, os trabalhadores e as comunidades da União. Um estudo realizado pela Booz Allen

[1] COM(2005) 79 final.

Hamilton, em nome da Comissão, estimou em vários milhares de milhões de euros anuais as vantagens económicas de um Espaço Aberto da Aviação entre a UE e os Estados Unidos[2].

Um estudo realizado pela Ecorys, em nome da Comissão (DG TRADE)[3], considera que o reforço da convergência regulamentar no domínio dos transportes aéreos poderia reduzir significativamente os custos para o sector. O mesmo estudo concluiu que a segunda fase das negociações tem a capacidade de alterar a estrutura do mercado da UE e dos EUA, aumentando a rentabilidade do sector das companhias aéreas.

A inclusão de um artigo sobre a dimensão social garante que a maior abertura do mercado será acompanhada de normas laborais rigorosas e que os direitos dos trabalhadores não serão comprometidos pelas novas oportunidades criadas pelo Protocolo.

O Protocolo inclui compromissos firmes de ambas as partes no sentido de limitarem ou reduzirem o impacto da aviação internacional no ambiente. O reforço da cooperação para fazer face aos impactos ambientais da aviação internacional e atenuar os impactos das alterações climáticas minimizará os eventuais efeitos ambientais adversos do Protocolo.

3. Elementos jurídicos da proposta

- **Síntese da acção proposta**

O Protocolo altera o Acordo de Transporte Aéreo UE-EUA de 2007 mediante as disposições seguintes:

- Obrigação legal de reconhecer reciprocamente as decisões reguladoras da outra parte relativas à capacidade e nacionalidade das companhias aéreas (novo artigo 6.º-A). A carga regulamentar das companhias aéreas e das autoridades reguladoras será, deste modo, significativamente reduzida.

- Reforço da cooperação de modo a limitar o impacto da aviação internacional no ambiente (novo artigo 15.º). A cooperação para fazer face aos impactos ambientais da aviação internacional incluirá os domínios da investigação e desenvolvimento, da inovação na gestão do tráfego aéreo e da coordenação nos fóruns internacionais. Um elemento importante neste contexto é a cooperação para garantir a coerência entre as respectivas medidas de mercado relacionadas com as emissões da aviação. A cooperação em matéria ambiental reforçará igualmente a transparência no que respeita a restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos com mais de 50 000 movimentos anuais de aviões civis subsónicos a reacção.

- Reconhecimento explícito da importância da dimensão social e das vantagens de normas laborais rigorosas, bem como reforço da cooperação sobre o impacto social do acordo (novo artigo 17.º-A).

---

[2] Booz Allen Hamilton (2007), The economic impacts of an Open Aviation Area between the EU and the US, http://ec.europa.eu/transport/air/international_aviation/country_index/doc/final_report_us_bah.pdf.

[3] Ecorys (2009), Non-Tariff Measures in EU-US Trade and Investment – An Economic Analysis. http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2009/december/tradoc_145613.pdf.

- Reforço do papel do comité misto, permitindo-lhe corrigir abordagens regulamentares incompatíveis, autorizar o reconhecimento recíproco das decisões tomadas e promover a cooperação numa série de outros domínios, nomeadamente gestão do tráfego aéreo, facilitação, segurança e cooperação com outros países (novos números no artigo 18.º).

- Processo tendente à abertura de novas oportunidades de acesso ao mercado e de investimento (novo artigo 21.º). As partes comprometem-se a continuar a suprimir os obstáculos de acesso ao mercado. O comité misto analisará periodicamente os progressos neste sentido. As partes estabelecerão um processo de cooperação no âmbito do comité misto com o objectivo comum de eliminarem os obstáculos de acesso ao mercado. Após alteração legislativa que conceda à Comissão um papel mais importante no controlo dos procedimentos destinados à introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da UE com mais de 50 000 movimentos anuais, as companhias aéreas da UE beneficiarão de novos direitos de sétima liberdade entre os EUA e países terceiros e os obstáculos de acesso ao mercado dos EUA por parte de companhias aéreas de países terceiros que são propriedade e que são controladas por investidores da UE serão eliminados. Após alteração legislativa dos EUA que autorize a participação maioritária da UE no capital de companhias dos EUA e o seu controlo, a UE autorizará a participação maioritária dos EUA no capital de companhias aéreas da UE e o seu controlo. Se a UE tiver cumprido os requisitos que se prendem com o controlo das restrições de operação relacionadas com o ruído mas não se registarem progressos nos EUA em matéria de liberalização do investimento, a UE terá o direito de congelar as operações das transportadoras dos EUA e vice-versa.

- Maior acesso das companhias aéreas da UE aos transportes aéreos financiados pelo Governo dos EUA (novo anexo 3), actualmente restringidos a companhias aéreas dos EUA («Fly America»). As companhias aéreas da UE poderão vender serviços de transporte aéreo em qualquer rota a contratantes do Governo dos EUA, à excepção dos transportes financiados pelo Ministério da Defesa dos EUA.

O Protocolo é acompanhado de um Memorando de Consultas que inclui novos elementos destinados a reforçar a cooperação actual nos domínios da segurança da aviação e da política da concorrência, bem como os esforços conjuntos tendentes a fazer face ao impacto ambiental da aviação internacional.

- **Base jurídica**

Artigo 207.º, n.º 5, conjugado com o artigo 218.º, n.ºs 2 e 5, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

- **Princípio da subsidiariedade**

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

Os objectivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros pelas razões a seguir indicadas.

O Acordo de Transporte Aéreo UE-EUA de 2007 estabeleceu um quadro regulamentar harmonizado aplicável ao transporte aéreo entre a União e os Estados Unidos. Um tratado internacional celebrado ao nível da União só pode ser alterado ao nível da

União. Além disso, atendendo a que abrangem um conjunto de domínios da exclusiva competência da União, os objectivos do Protocolo apenas poderão ser alcançados ao nível da União.

Os objectivos da proposta serão melhor alcançados através de uma acção da União pelos motivos a seguir indicados.

Um tratado internacional celebrado ao nível da União só pode ser alterado ao nível da União. Além disso, atendendo a que abrangem um conjunto de domínios da exclusiva competência da União, os objectivos do Protocolo apenas poderão ser alcançados ao nível da União.

Por conseguinte, a proposta respeita o princípio da subsidiariedade.

- **Princípio da proporcionalidade**

A proposta obedece ao princípio da proporcionalidade pelos motivos a seguir indicados.

O Protocolo reduzirá a carga regulamentar e os custos das companhias aéreas. Não imporá novas obrigações ao sector.

Os Estados-Membros continuarão a desempenhar as funções administrativas tradicionalmente exercidas no contexto do transporte aéreo internacional, mas no âmbito de regras comuns aplicadas de modo uniforme.

Os Estados-Membros continuarão a desempenhar as suas funções administrativas no que respeita a restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da UE. A UE e os seus Estados-Membros não assumem obrigações no que respeita a restrições de operação relacionadas com o ruído que excedam os requisitos previstos na Directiva Ruído (2002/30/CE).

- **Escolha dos instrumentos**

Instrumento proposto: acordo internacional.

A escolha de outros meios não seria adequada pela razão a seguir indicada.

Um acordo internacional só pode ser alterado através de um acordo internacional.

4. **Incidência orçamental**

A proposta não tem incidência no orçamento da União.

2010/0113 (NLE)

Proposta de

Decisão do Conselho e dos representantes dos Governos dos Estados-Membros da União Europeia, reunidos no Conselho,

relativa à assinatura e aplicação provisória do Protocolo que altera o Acordo de Transporte Aéreo entre os Estados Unidos da América, por um lado, e a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por outro

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA E OS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS DOS ESTADOS-MEMBROS, REUNIDOS NO CONSELHO,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e, nomeadamente, o artigo 207.º, n.º 5, conjugado com o artigo 218.º, n.os 2 e 5,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Considerando o seguinte:

(1) O Acordo de Transporte Aéreo entre os Estados Unidos da América, por um lado, e a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por outro, assinado em 25 e 30 de Abril de 2007 («Acordo de Transporte Aéreo») incluía a obrigação de ambas as partes iniciarem a segunda fase das negociações.

(2) A Comissão negociou, em nome da União e dos Estados-Membros, um Protocolo de Alteração do Acordo de Transporte Aéreo (a seguir designado «Protocolo»), em conformidade com o artigo 21.º do referido acordo.

(3) O Protocolo foi rubricado em 25 de Março de 2010.

(4) O Protocolo é plenamente conforme com a legislação da UE, nomeadamente com o regime de comércio de licenças de emissão da UE.

(5) O Protocolo negociado pela Comissão deve ser assinado e aplicado, a título provisório, pela União e pelos Estados-Membros, sob reserva da sua eventual celebração em data posterior.

(6) É necessário estabelecer mecanismos processuais para decidir, se for caso disso, as modalidades de interrupção da aplicação provisória do Protocolo e de adopção de medidas em conformidade com o artigo 21.º, n.º 5, do Acordo de Transporte Aéreo, na redacção que lhe foi dada pelo Protocolo. Importa igualmente estabelecer mecanismos processuais para a suspensão do reconhecimento recíproco das decisões reguladoras relativas à capacidade e nacionalidade das companhias aéreas e para a aplicação de determinadas disposições do acordo, nomeadamente as respeitantes ao ambiente,

DECIDEM:

Artigo 1.º (Assinatura e aplicação provisória)

1. É aprovada, em nome da União, a assinatura do Protocolo de Alteração do Acordo de Transporte Aéreo entre os Estados Unidos da América, por um lado, e a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por outro, a seguir designado «Protocolo», sob reserva de uma decisão do Conselho relativa à celebração do Protocolo. O texto do Protocolo figura em anexo à presente decisão.

2. O Presidente do Conselho fica autorizado a designar a(s) pessoa(s) com poderes para assinar o Protocolo, em nome da União, sob reserva da sua celebração.

3. Na pendência da sua entrada em vigor, o Protocolo é aplicado, a título provisório, pela União e pelos seus Estados-Membros, na medida em que a legislação nacional o permita, a partir da data de assinatura.

4. A decisão de interromper a aplicação provisória do Protocolo e de notificar desse facto os Estados Unidos da América nos termos do artigo 9.º, n.º 2, do Protocolo, bem como a decisão de retirar tal notificação, são tomadas pelo Conselho, em nome da União e dos Estados-Membros, deliberando por unanimidade em conformidade com as disposições pertinentes do Tratado.

Artigo 2.º (Suspensão do reconhecimento recíproco)

A decisão de suspender o reconhecimento recíproco de decisões reguladoras relativas à capacidade e nacionalidade das companhias aéreas e de informar desse facto os Estados Unidos nos termos do artigo 6.º-A, n.º 2, do Acordo de Transporte Aéreo, na redacção que lhe foi dada pelo Protocolo, é tomada pelo Conselho, em nome da União e dos Estados-Membros, deliberando por unanimidade em conformidade com as disposições pertinentes do Tratado.

Artigo 3.° (Comité misto)

1. A União e os Estados-Membros são representados no comité misto instituído nos termos do artigo 18.° do Acordo de Transporte Aéreo, na redacção que lhe foi dada pelo Protocolo, por representantes da Comissão e dos Estados-Membros.

2. A posição a tomar pela União e pelos seus Estados-Membros no comité misto sobre matérias da competência exclusiva da União que não exijam a adopção de uma decisão com efeitos jurídicos é definida pela Comissão e notificada previamente ao Conselho e aos Estados-Membros.

3. No que respeita às decisões do comité misto sobre matérias da competência da União, a posição a tomar pela União e pelos seus Estados-Membros é adoptada pelo

Conselho por maioria qualificada, mediante proposta da Comissão, salvo disposição em contrário do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia quanto ao processo de votação aplicável.

4. No que respeita às decisões do comité misto sobre matérias da competência dos Estados-Membros, a posição a tomar pela União e pelos seus Estados-Membros é adoptada pelo Conselho deliberando por unanimidade, mediante proposta da Comissão ou dos Estados-Membros, salvo se um Estado-Membro tiver informado o Secretariado-Geral do Conselho, no prazo de um mês a contar da adopção dessa posição, de que só poderá aceitar a decisão a tomar pelo comité misto mediante o acordo dos seus órgãos legislativos, nomeadamente devido a uma reserva de análise parlamentar.

5. A posição da União e dos Estados-Membros no comité misto é apresentada pela Comissão, excepto no caso de matérias da exclusiva competência dos Estados-Membros, em que é apresentada pela Presidência do Conselho ou, se o Conselho assim o decidir, pela Comissão.

Artigo 4.º (Decisões em conformidade com o artigo 21.º do acordo)

A decisão de não autorizar as companhias aéreas da outra parte a operarem frequências suplementares ou a acederem a novos mercados em conformidade com o Acordo de Transporte Aéreo e de notificar desse facto os Estados Unidos da América nos termos do artigo 21.º, n.º 5, do Acordo de Transporte Aéreo, na redacção que lhe foi dada pelo Protocolo, é tomada pelo Conselho, em nome da União e dos Estados-Membros, deliberando por unanimidade em conformidade com as disposições pertinentes do Tratado.

Artigo 5.º (Informação da Comissão)

Os Estados-Membros informam imediatamente a Comissão sobre quaisquer pedidos ou notificações por si apresentados ou recebidos nos termos do artigo 15.° (Ambiente) do Acordo de Transporte Aéreo, na redacção que lhe foi dada pelo Protocolo.

Feito em Bruxelas, em […]

Pelo Conselho
O Presidente
[…]