

impacto da liberalização na actual situação do emprego, a fim de determinar as consequências sociais e propor soluções. No caso de, a nível da Comissão, já terem sido elaborados estudos nesse sentido, devem ser postos à disposição do grupo de peritos.

4.5. O CES entende que numa questão de tal acuidade para o futuro, se impõe que a Comissão garanta uma discussão de máxima amplitude possível no âmbito de uma proposta de directiva baseada no artigo 100º-A do Tratado.

4.6. Desde a publicação da parte II e do início dos trabalhos da Comissão, esta tem publicado numerosos novos documentos, alterações e declarações sobre as suas acções futuras.

Algumas das intenções da Comissão antecipam-se a acções que o Comité preconiza no seu parecer. O Comité não teve oportunidade de considerar os efeitos da acção da Comissão, mas espera poder fazê-lo em breve.

Bruxelas, 13 de Setembro de 1995.

O Presidente

do Comité Económico e Social

Carlos FERRER

Parecer sobre a proposta de directiva do Conselho relativa ao acesso ao mercado dos serviços de assistência em escala nos aeroportos da Comunidade⁽¹⁾

(95/C 301/10)

Em 22 de Maio de 1995, o Conselho decidiu, de harmonia com o disposto no nº 2 do artigo 84º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção de Transportes e Comunicações, que emitiu parecer em 10 de Julho de 1995. Foi relator von Schwerin.

Na 328ª Reunião Plenária realizada em 13 e 14 de Setembro de 1995 (sessão de 13 de Setembro de 1995), o Comité adoptou o presente parecer por ampla maioria, com 14 votos contra e 23 abstenções.

1. Introdução

1.1. A proposta de directiva fundamentada no nº 2 do artigo 84º do Tratado CE foi adoptada pela Comissão em 14 de Dezembro de 1994. A apresentação de uma proposta de directiva corresponde à deliberação do Comité de 14 de Setembro de 1994.

1.2. Há já, nos quinze Estados-Membros, uma escolha bastante ampla na parte dos serviços de assistência em terra. Assim, na maior parte dos aeroportos europeus, as companhias de aviação conseguem controlar directamente os serviços oferecidos aos seus passageiros. Porém, no que se refere aos serviços de pista — despacho de carga e bagagens, assistência a operações

em pista, transporte em terra — a situação é muito variável. Sete Estados-Membros tomaram já medidas de liberalização mais ou menos amplas, oferecendo, nos seus aeroportos, uma certa possibilidade de escolha entre vários prestadores de serviços. Já nos restantes oito Estados-Membros, na assistência em escala, não há opção possível, reinando situações de monopólio: em três, monopólio dos aeroportos nacionais e, nos restantes cinco, das transportadoras nacionais.

1.3. A proposta de directiva *sub judice* vem na sequência do documento de consulta da Comissão, sobre o qual o Comité emitiu já parecer em Setembro de 1994⁽²⁾.

⁽¹⁾ JO nº C 142 de 8. 6. 1995, p. 7.

⁽²⁾ Parecer do CES sobre serviços de assistência em escala nos aeroportos (JO nº C 393 de 31. 12. 1994, p. 110).

Nele, o Comité manifestava uma posição de princípio favorável aos esforços da Comissão para assegurar, no âmbito da liberalização dos serviços de assistência em escala, serviços de assistência rápidos e funcionais nos aeroportos da Comunidade.

1.4. O Comité frisava, nomeadamente, no parecer de 14 de Setembro de 1994:

1.4.1. Considerar-se indispensável, ao reflectir sobre a liberalização, fazer distinção entre assistência «de gare» e assistência «de pista».

No domínio da assistência de gare, os esforços de liberalização eram reputados consideravelmente mais simples e, em muitos casos, estavam já concretizados. No domínio da assistência de pista (assistência a operações em pista), a liberalização era muito mais difícil de abordar.

1.4.2. Sem que se subscrevesse o princípio da plena liberalização dos serviços, havia o entendimento de que, entre a actual situação de monopólio e a liberalização total proposta, havia espaço para uma abertura razoável do mercado, com o acesso de um segundo e/ou terceiro prestador de serviços. Tal daria aos utilizadores a possibilidade de escolha entre prestadores de serviços concorrentes. Neste aspecto, o Comité subscrevia o ponto de vista da Comissão de que se deviam ponderar, como solução possível, diversos graus de abertura do mercado.

1.4.3. Havia a considerar as possíveis consequências da abertura do mercado. Verificava-se, fundamentalmente, que as receitas provenientes da prestação de serviços de assistência em escala constituíam uma quota-parte significativa dos rendimentos dos operadores de aeroportos.

1.4.4. O mesmo havia a dizer das diferentes condições de partida de cada aeroporto.

Por exemplo:

a) Financiamento dos investimentos dos aeroportos

Em caso de abertura do mercado, os custos dos investimentos necessários teriam sempre de ser repartidos por todos os prestadores de serviços.

Para tanto, teria de se considerar tanto eventuais subsídios, abertos ou encapotados, como a circunstância de alguns dos aeroportos disporem dos seus terrenos, enquanto outros tinham que pagar direitos pelo uso dos terrenos ocupados.

b) Segurança

As zonas de assistência às operações de voo dos aeroportos eram áreas sensíveis do ponto de vista da segurança. Ao liberalizar os serviços de assistência em escala, teria de dar-se prioridade absoluta à manutenção e melhoria de normas de segurança de nível elevado.

c) Emprego e assuntos sociais

As repercussões de medidas de liberalização na situação do emprego teriam que ser estudadas especificamente, considerando todos os interesses sociais envolvidos, e ser tratadas com prioridade na fase de execução.

d) Compatibilidade ambiental

Com os olhos no futuro de todo o sector dos transportes aéreos, considerava-se não se poder pôr em causa medidas de protecção do ambiente. Já eram suficientemente grandes as dificuldades de aceitação suscitadas pela exploração e construção de aeroportos.

e) Capacidade

Já se sentiam problemas de capacidade em alguns aeroportos, problemas que obstruíam a liberalização. Os problemas suscitados só podiam ser resolvidos se as circunstâncias locais específicas fossem levadas na devida conta.

f) Tempo de imobilização no solo

Para as transportadoras aéreas e para os aeroportos, o tempo de imobilização no solo era um factor importante no planeamento da capacidade e da produtividade. Da abertura do mercado não podia resultar que os tempos de imobilização no solo e de trânsito dos passageiros aumentassem.

Os operadores de aeroportos deviam continuar a ter na sua mão o controle geral do sistema de organização.

2. Síntese da proposta da Comissão

2.1. O projecto prevê a abertura do mercado dos serviços de assistência em escala nos aeroportos da Comunidade.

2.2. Ideias concretas da Comissão⁽¹⁾

2.2.1. Entende-se por assistência em escala a prestação, num aeroporto, de diversos serviços indispensáveis às transportadoras para o exercício da sua actividade de transporte aéreo. Trata-se de serviços directamente relacionados com o serviço de transporte aéreo, desde o registo ao encaminhamento de passageiros e das bagagens, à orientação da aeronave em terra, passando pela sua limpeza e abastecimento em combustível, sem os quais nenhum voo se poderia efectuar. Estes serviços são distintos das actividades exclusivamente aeronáuticas, isto é, directamente ligadas às operações de tráfego aéreo, tais como a utilização das instalações pelos utilizadores, o auxílio à navegação aérea, os serviços de

⁽¹⁾ Os pontos 2.2.1 a 2.2.7 e o ponto 2.2.9 desta secção referem-se à Exposição de Motivos da proposta da Comissão, que não foi publicada no *Jornal Oficial* e não é de natureza jurídica. Os pontos 2.2.8 e 2.2.10 referem-se ao texto publicado no *Jornal Oficial* (vide JO nº C 142 de 8. 6. 1995), que é de natureza jurídica.

assistência e de incêndio ou de meteorologia. Diferem igualmente das actividades extra-aeronáuticas, como o aluguer, a concessão ou exploração de espaços comerciais no aeroporto.

Segundo a nomenclatura da IATA (Associação Internacional de Transportes Aéreos), é possível agrupar os serviços de assistência em escala em onze grandes categorias:

- 1) Assistência administrativa em terra e supervisão;
- 2) Assistência a passageiros;
- 3) Assistência a bagagens;
- 4) Assistência a carga e correio;
- 5) Assistência a operações em pista;
- 6) Assistência a limpeza e ao serviço da aeronave;
- 7) Assistência a combustível;
- 8) Assistência a manutenção em linha;
- 9) Assistência a operações aéreas e gestão das tripulações;
- 10) Assistência ao transporte em terra;
- 11) Serviço de comissariado (*catering*).
(Proposta de directiva, p. 4, pontos 9 e 10).

2.2.2. A prestação dos serviços de assistência em escala está sujeita a determinado número de restrições práticas, que varia em função do tipo de serviço. Trata-se, sobretudo, de restrições de capacidade e de espaço disponíveis: inúmeros aeroportos europeus confrontam-se com problemas de capacidade e de espaço disponível, atingindo mesmo a saturação. Ora, a prestação de determinados serviços de assistência em escala exige um espaço considerável, quer nas aerogares, no que respeita aos serviços directos aos passageiros, quer em zonas reservadas do aeroporto, para os serviços que exigem um acesso directo à aeronave. Por vezes, esta limitação exige o recurso a sistemas sofisticados e dispendiosos, centralizados e não duplicáveis, como é o caso da triagem da bagagem. (Proposta de directiva, p. 5, ponto 16).

2.2.3. As zonas aeroportuárias exigem um elevado nível de protecção e de segurança, cuja manutenção constitui uma das missões essenciais da sociedade gestora. Assim, é indispensável que os gestores do aeroporto mantenham, *de jure e de facto*, a possibilidade de regulamentar, coordenar e controlar o acesso e a circulação das pessoas e dos veículos em todas as zonas reservadas. São as categorias de serviços em contacto directo com a aeronave as mais atingidas pelas restrições de capacidade. (Proposta de directiva, p. 6, ponto 16).

2.2.4. Por conseguinte, é óbvio que nem todos os serviços de assistência em escala se prestam às mesmas modalidades de acesso ao mercado, em especial a curto, mas mesmo a longo prazo. Para cada tipo de serviço, torna-se necessário organizar o acesso ao mercado de modo compatível com o funcionamento das infra-estruturas aeroportuárias. Há necessidade de adoptar uma abordagem diferenciada, que tenha em conta as características técnicas dos diferentes tipos de serviços,

a intensidade variável das restrições e os problemas específicos de determinados aeroportos. (Proposta de directiva, p. 6, ponto 17).

2.2.5. A Comissão considera que o acesso ao mercado deve operar-se por modo que o utilizador possa escolher o prestador que melhor satisfaça as suas exigências de qualidade e de custos. Todavia, esse acesso deve ser adaptado às características dos diferentes tipos de serviço, considerando as restrições existentes, as repercussões sociais e a necessidade de assegurar o bom funcionamento dos aeroportos. (Proposta de directiva, p. 6, ponto 18).

2.2.6. As medidas de liberalização têm como objectivo garantir o acesso ao mercado. No entanto, a heterogeneidade dos serviços e a diversidade das situações justificam uma abordagem diferenciada, bem como o funcionamento de mecanismos que permitam ter em conta situações específicas.

A liberalização deveria traduzir-se por um acesso totalmente livre, no que respeita a determinados serviços, e por um acesso mais limitado, para outros. (Proposta de directiva, p. 6, ponto 19).

2.2.7. Deve ficar consagrado o direito à auto-assistência por parte das transportadoras. Porém, em alguns casos, poderia conceder-se uma derrogação, tendo em conta a intensidade das restrições, nomeadamente de capacidade, protecção e segurança que pudessem existir no aeroporto. O que caracteriza a auto-assistência é o facto de excluir a celebração de um contrato de prestação de serviços de assistência em escala com terceiros. (Proposta de directiva, p. 6 e 7, pontos 19 e 22).

2.2.8. O âmbito de aplicação abrange, em princípio, os aeroportos com movimento anual igual ou superior a dois milhões de passageiros ou 50 000 toneladas de carga ou que, ao longo dos dezoito meses precedentes, hajam registado tráfego igual ou superior a um milhão de passageiros ou 25 000 toneladas de carga durante um período de 6 meses consecutivos. (Proposta de directiva, p. 22, artigo 2º).

2.2.9. A Comissão considera que a realização deve basear-se numa abordagem equilibrada, que tenha em conta a diversidade das situações, os imperativos do transporte aéreo e os interesses dos aeroportos, das transportadoras, dos prestadores de serviços e dos trabalhadores do conjunto das empresas do sector. (Proposta de directiva, p. 14, ponto 48).

2.2.10. A Comissão tem em mente que os Estados-Membros adoptem as disposições legislativas, regulamentares ou administrativas necessárias para dar cumprimento à directiva até 30 de Junho de 1996. (Proposta de directiva, p. 30, artigo 19º).

3. Observações na generalidade

3.1. O Comité aprova o princípio que inspira os esforços da Comissão para liberalizar o mercado dos serviços de assistência para assegurar uma assistência rápida e funcional nos aeroportos europeus, especialmente aos passageiros e à carga.

Melhorar a eficiência económica vai ao encontro dos interesses de todas as partes envolvidas. O mesmo se dirá da preservação do consenso social. Contudo, é absolutamente indispensável, ao reflectir sobre a liberalização, fazer distinção entre assistência no terminal e assistência na pista. Acresce que o Comité tem conhecimento de que foi apresentada à Comissão uma proposta que estabelece tal separação técnica entre assistência no terminal e assistência às operações de voo. Assim, o Comité entende que a Comissão deve estabelecer uma separação técnica entre assistência no terminal e assistência às operações de voo, para tal efeito arrolando minuciosamente cada um dos sectores de actividade. Esta distinção seria incorporada nos artigos 6º e 7º, facilitando significativamente a concretização de acções de liberalização apropriadas.

3.2. A complexidade do dispositivo regulamentar que a transposição do projecto de directiva tornará necessário é absolutamente desproporcionada do objectivo perseguido. Globalmente, faltam à proposta definições claras a vários títulos. Um primeiro passo terá de consistir na criação de condições de gestão transparentes. Só criando transparência — e avaliando, logo, a relação preço-qualidade existente — se poderá fazer luz sobre as medidas de abertura a tomar sucessivamente.

Pecha fundamental é a Comissão abdicar de um processo gradual projectado num horizonte temporal largo. Há, pois, o perigo de não ficarem salvaguardados os aspectos ligados à segurança, à protecção do ambiente e ao emprego, o que pode prejudicar os interesses dos utilizadores e dos passageiros.

3.2.1. Não se pode deixar de criticar a omissão de toda e qualquer reflexão sobre as consequências sociais da directiva. É motivo de incompreensão a Comissão nem sequer ter aguardado os resultados do estudo, por si expressamente encomendado, sobre as incidências sociais da abertura do mercado dos serviços de assistência em escala.

3.2.2. A ignorância das consequências sociais, aliada à insegurança das definições e, logo, à insegurança jurídica, pode dar azo a resistências e oposições. A Comissão terá de deixar claro se a Directiva 77/187/CEE, que regula a transferência de empresas, é aplicável a estes casos.

3.3. Concede-se às autoridades nacionais, sob certas condições, a faculdade de restringirem a abertura do mercado. Esta opção é reclamada tanto pelo relatório «Expanding Horizons» da «Comissão de Altas Individualidades» como pelo próprio Conselho, em resolução de 24 de Outubro de 1994. Na proposta de directiva da Comissão, a formulação dos critérios de liberalização é demasiado imprecisa e juridicamente pouco vinculativa. O Comité considera que os critérios de liberalização

terão de ser formulados pela Comissão de forma muito concreta e juridicamente vinculativa, de modo que as decisões em matéria derogatória caibam realmente aos Estados-Membros.

3.4. Investimentos que remontem a medidas liberalizadoras e tenham que ser suportados pelos operadores aeroportuários poderão representar uma interferência directa com o regime de propriedade na acepção do artigo 222º do Tratado CEE. Para evitar a insegurança jurídica, a proposta de directiva deveria prever e regulamentar uma comparticipação proporcional de todos os prestadores de serviços nos custos de infra-estrutura, de acordo com a legislação nacional.

No que concerne ao funcionamento geral de um aeroporto, o respectivo proprietário ou administração deverá continuar a assumir responsabilidade administrativa central exclusiva.

3.5. Constitui motivo de preocupação para o Comité o papel da Comissão, que, em seu entender, deve ser repensado nos seguintes pontos:

1. Com a possibilidade de acesso à contabilidade dos aeroportos e de algumas companhias aéreas no sector dos serviços de assistência em escala, a Comissão assumiria o papel de autoridade fiscalizadora directa.

2. Em virtude do nº 1, alínea c), do artigo 16º da directiva, a Comissão assumiria competências políticas novas no domínio das relações com países terceiros.

4. Observações na especialidade

4.1. Artigo 2º «Âmbito de aplicação»

Análise atenta do desenrolar das operações práticas nos aeroportos aconselha revisão do âmbito de aplicação. A tomar por base a definição de «aeroporto de interesse comum», utilizada pela própria Comissão na sua proposta de redes transeuropeias, haveria redução significativa dos aeroportos abrangidos:

Volume de tráfego anual:

- igual ou superior a quatro milhões e meio de passageiros ou
- igual ou superior a 100 000 aviões comerciais ou
- igual ou superior a 150 000 toneladas de carga

O Comité vê aqui uma possibilidade de aplicação pragmática.

4.2. Nº 2 do artigo 4º «Transparência»

Para assegurar a equidade das condições de concorrência e impedir subvenções cruzadas, todas as companhias

aéreas, operadores aeroportuários e demais prestadores de serviços de assistência em escala a terceiros devem, no entender do Comité, ficar obrigados a separar quer as contabilidades quer a gestão.

4.3. *Artigo 5º «Comité dos Utilizadores»*

Há que definir mais exactamente a formação e funcionamento do Comité dos Utilizadores, devendo ser ouvidos os representantes dos trabalhadores. É preciso definir directrizes que regulem a distribuição do direito de voto em função da presença das empresas no aeroporto considerado e o processo de votação e deliberação. É imprescindível regulamentar a imputação dos custos.

4.4. *Artigo 7º «Auto-assistência»*

O Comité propõe uma clara distinção entre as actividades de assistência no terminal e na pista. O direito à auto-assistência deverá ser totalmente liberalizado na vertente da assistência no terminal, desde que daí não resulte um acréscimo do número de auto-assistentes insustentável para o aeroporto, atendendo a critérios de razoabilidade. A auto-assistência na pista poderia ser liberalizada assim que existisse suficiente espaço e capacidade para tal.

4.5. *Nº 3 do artigo 9º «Fundamento da derrogação»*

Para evitar a incerteza jurídica no combate às desigualdades de tratamento e à distorção da concorrência, a Comissão terá de definir mais exactamente o processo de requerimento de uma derrogação e a fundamentação necessária para o efeito.

4.6. *Nº 4 do artigo 9º «Indeferimento pela Comissão»*

Está implícita neste preceito uma interpretação demasiado lata da competência decisória da Comissão. O indeferimento de um requerimento para autorização de derrogação tem de obedecer a critérios bem determinados e reconhecíveis que, tendo em conta o direito nacional, protejam da insegurança jurídica todas as partes envolvidas. Ao recurso à via legal devia preceder uma faculdade de oposição à decisão da Comissão por parte dos Estados-Membros e de outras entidades interessadas.

4.7. *Nº 6 do artigo 9º «Derrogação por capacidade»*

Por razões geográficas, de povoamento ou ambientais, pode não ser possível resolver limitações de capacidade com trabalhos de ampliação. Regimes derogatórios para tais casos hão de ter validade ilimitada, desde que os pressupostos se mantenham. Também se afigura ao Comité razoável que, no termo das derrogações, a Comissão conceda aos Estados-Membros uma faculdade

de oposição, acompanhada da obrigação de consulta, antes do recurso à via legal.

4.8. *Artigo 10º «Seleção dos prestadores»*

O Comité considera que o termo « especificações técnicas », utilizado na alínea a) do nº 1, deve ser substituído, para mais exactidão, por « especificações de segurança, ecológicas, económicas e sociais ».

4.9. *Nº 1 do artigo 12º «Critérios de concessão da autorização»*

As conclusões do estudo « Consequências Sociais », ainda a apresentar, terão de ser incorporadas nos critérios de concessão de autorizações. O Comité gostaria que os acordos salariais em vigor fossem aplicados.

4.10. O Comité é do parecer de que ao nº 1 deveriam ser aditadas duas novas alíneas, d) e e), com a seguinte redacção:

- « d) o sistema de controlo de segurança dos trabalhadores a recrutar por um prestador de serviços deverá obedecer às normas nacionais e ser autorizado no processo de selecção;
- e) os trabalhadores serão recrutados nos termos da legislação em vigor. »

4.11. *Artigo 14º «Acesso às instalações»*

Impõe-se que, para além dos custos de acesso a suportar pelo prestador de serviços e pelo utilizador, estes devam obrigatoriamente participar nos custos de infra-estrutura. A base a considerar deve ser a dos custos efectivos comprovados.

4.12. *Artigo 15º «Segurança»*

As disposições da directiva têm obviamente incidências nos direitos e deveres dos Estados-Membros no domínio da segurança geral e de segurança das operações aeroportuárias. Uma vez que a administração do aeroporto não pode, por exemplo, determinar, ou sequer verificar a prática de recrutamento das empresas de serviços, certos deveres de fiscalização tornam-se incumpríveis. É um aspecto em que é imperativo fazer uma análise exacta das incidências na segurança, para se tirarem as ilações devidas. É preciso definir, com carácter vinculativo, a validade das disposições nacionais em matéria de segurança.

4.13. *Artigo 19º «Transposição»*

Atendendo à abundância de perguntas que ficam sem resposta e de objecções ao modo de proceder da

Comissão, não se afigura nem indicado nem exequível prever a transposição da directiva até Julho de 1996, no interesse de todas as partes envolvidas. Isto é

particularmente válido em relação à intenção fundamental da Comissão ao apresentar esta proposta de directiva, ou seja, melhorar a rentabilidade.

Bruxelas, 13 de Setembro de 1995.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Carlos FERRER

ANEXO

ao parecer do Comité Económico e Social

As alterações que se seguem, que congregaram pelo menos um quarto dos votos expressos, foram rejeitadas durante as deliberações:

a) **Página 6, ponto 3.2**

Suprimir o último período do primeiro parágrafo.

Justificação

A transparência e a chamada « comparabilidade » dos preços, referidas pelo relator, não são argumentos válidos para impedir o prosseguimento da liberalização.

Resultado da votação

Votos a favor: 28, votos contra: 70, abstenções: 8.

b) **Página 7, ponto 4.1**

Passa a ter a redacção seguinte:

« O Comité apoia a proposta da Comissão no que se refere ao âmbito de aplicação das medidas, que implica que a candidatura de prestadores de serviços de assistência a terceiros seja restringida aos aeroportos cujo volume de tráfego anual seja igual ou superior a:

- 2 milhões de passageiros ou
- 50 000 toneladas de carga ou
- aos aeroportos cujo volume de tráfego nos 18 meses precedentes tenha sido igual ou superior a 1 milhão de passageiros ou a 25 000 toneladas de carga, durante um período de 6 meses consecutivos. »

Justificação

O projecto de parecer sugere que a definição de « aeroportos de interesse comum », contida na proposta da Comissão para as redes transeuropeias de transportes, seja utilizada como base do âmbito de aplicação da directiva proposta. Contudo, os volumes de tráfego mencionados no ponto 4.1 referem-se apenas a um dos critérios (« componentes comunitários ») para os « aeroportos de interesse comum ». Existem, porém, dois outros critérios: os « componentes regionais » e os « componentes de acesso » (ver COM(95) 298 final de 19 de Junho de 1995), que contêm patamares mais reduzidos, abaixo mesmo daqueles constantes da actual proposta da Comissão. Não é necessário reconsiderar a proposta da Comissão, uma vez que esta se apresenta como um compromisso equilibrado entre aqueles que advogam o livre acesso ao mercado dos serviços de assistência em escala e aqueles que se opõem à liberalização.

Resultado da votação

Votos a favor: 31, votos contra: 68, abstenções: 11.

c) **Página 7, ponto 4.2**

Suprimir todo o ponto.

Justificação

A proposta da Comissão referente à «separação» é bastante clara. O seu objectivo principal é o de combater o abuso da posição dominante por parte de prestadores de serviços de assistência em escala a terceiros. De acordo com o nº 1 do artigo 4º, as autoridades aeroportuárias devem separar os serviços de prestação de assistência em escala das outras actividades do aeroporto. É clara a aplicação deste requisito aos utilizadores com mais de 25% de serviços afins — nº 2 do artigo 4º. O requisito da separação em todas as companhias aéreas, operadores aeroportuários e demais prestadores de serviços de assistência em escala a terceiros, constante do parecer, é excessivamente burocrático e desproporcionado face ao necessário.

Resultado da votação

Votos a favor: 32, votos contra: 83, abstenções: 5.

d) **Página 9**

Substituir o texto do ponto 4.7 pelo seguinte:

« Mesmo quando não seja possível resolver todas as limitações de capacidade com trabalhos de ampliação, por razões geográficas, de povoamento ou ambientais, o principal objectivo da proposta da Comissão ainda continua a ser a introdução de um grau mínimo de liberalização nos serviços de pista. Por conseguinte, o tempo de que se dispõe em razão do processo de derrogação deveria ser utilizado para facultar o acesso aos serviços de pista a um segundo e/ou um terceiro prestador de serviços. »

Justificação

Para maior clareza, este parágrafo deveria ser totalmente reformulado. Não deveria ser permitido recorrer, sistematicamente, aos regimes derogatórios para manter monopólios. Dado que um Estado-Membro será autorizado a dispor de um prazo máximo de dois anos para transpor a directiva proposta e há um prazo derogatório de três anos, um total de cinco anos é considerado tempo suficiente para tomar medidas com o objectivo de conseguir o acesso de outros prestadores de serviços.

Resultado da votação

Votos a favor: 29, votos contra: 78, abstenções: 3.
