



Bruxelas, 27.9.2024  
COM(2024) 430 final

2013/0186 (COD)

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU**

**em conformidade com o artigo 294.º, n.º 6, do Tratado sobre o Funcionamento da  
União Europeia**

**relativa à**

**posição do Conselho sobre a adoção de um regulamento do Parlamento Europeu e do  
Conselho relativo à implementação do Céu Único Europeu**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

## **COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU**

**em conformidade com o artigo 294.º, n.º 6, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia**

**relativa à**

**posição do Conselho sobre a adoção de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à implementação do Céu Único Europeu**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

### **1. CONTEXTO**

Data de transmissão da proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho  
(documento COM(2013) 0410 final – 2013/0186 COD): 11 de junho de 2013.

Data do parecer do Comité Económico e Social Europeu: 11 de dezembro de 2013 (proposta original) e 2 de dezembro de 2020 (proposta alterada).

Data da posição do Parlamento Europeu em primeira leitura: 12 de março de 2014.

Data de transmissão da proposta alterada: 22 de setembro de 2020.

Data de adoção da posição do Conselho: 26 de setembro de 2024.

### **2. OBJETIVO DA PROPOSTA DA COMISSÃO**

A proposta visa reformar o quadro jurídico do Céu Único Europeu, a fim de melhorar a eficiência global do espaço aéreo europeu e da prestação de serviços de navegação aérea em termos de regulamentação, organização e gestão. Visa igualmente alinhar o presente regulamento com o Regulamento (UE) 2018/1139 (Regulamento AESA), em especial para corrigir as sobreposições.

### **3. OBSERVAÇÕES SOBRE A POSIÇÃO DO CONSELHO**

A posição do Conselho adotada em primeira leitura reflete plenamente o acordo político alcançado entre o Parlamento Europeu e o Conselho em 5 de março de 2024. A Comissão congratula-se com o acordo global. Os principais elementos desse acordo são os seguintes:

- As autoridades supervisoras nacionais (ASN) devem ser independentes, nomeadamente em termos de tomada de decisões, dos prestadores de serviços de navegação aérea (ANSP). Se não forem juridicamente distintas desses prestadores, mas apenas funcionalmente separadas, os Estados-Membros devem informar a Comissão das medidas tomadas para cumprir os requisitos de independência. As ASN podem ser associadas às respetivas autoridades nacionais competentes, desde que as suas decisões sejam tomadas de forma independente. Os Estados-Membros devem assegurar que o pessoal cumpre determinados requisitos de independência. Estas disposições, embora menos ambiciosas do que a proposta da Comissão, reforçam os requisitos em comparação com o *statu quo*.
- Existe um certificado único para os ANSP, que abrange tanto os requisitos de segurança como os requisitos económicos de certificação. As autoridades nacionais competentes são responsáveis pela emissão e supervisão do certificado. Cada autoridade supervisora nacional deve fornecer à autoridade nacional competente a sua avaliação do cumprimento dos requisitos económicos para a certificação dos ANSP. Os Estados-Membros podem decidir que essa avaliação seja atribuída à autoridade nacional competente. Sob reserva das condições estabelecidas no Regulamento AESA em vigor, os Estados-Membros podem permitir que as forças armadas prestem serviços de navegação aérea, sem certificação, desde que as forças armadas os prestem principalmente ao tráfego militar. Por conseguinte, essas disposições mantêm os requisitos existentes em matéria de certificação, prevenindo simultaneamente a possibilidade de as ASN terem um papel mais forte.
- Os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem cumprir os requisitos do Regulamento AESA em matéria de certificação. Além disso, devem também cumprir os requisitos nacionais em matéria de segurança e de defesa, bem como os requisitos relativos ao estabelecimento principal, à propriedade e ao controlo, que estão em consonância com os requisitos aplicáveis à aquisição de outros serviços de navegação aérea. A designação dos prestadores de serviços de tráfego aéreo não pode ser subordinada a condições que impliquem uma restrição à liberdade de prestação de serviços ou à liberdade de estabelecimento que não seja justificada por um objetivo legítimo de interesse geral e não seja proporcionada a esse objetivo. Tal reflete as regras do Tratado e a jurisprudência conexa. Além disso, os Estados-Membros devem avaliar periodicamente os direitos e obrigações dos prestadores de serviços de tráfego aéreo e a sua conformidade com as obrigações, o que, embora menos ambicioso do que a proposta da Comissão, reforça, no entanto, os requisitos em matéria de supervisão dos ANSP em comparação com as regras em vigor.
- Os ANSP podem recorrer aos serviços de outros ANSP. Tal não estava previsto na proposta da Comissão. No entanto, tal prática está condicionada à conformidade desses outros ANSP com os requisitos do Regulamento AESA. Além disso, a cooperação deve ser realizada em consonância com os requisitos em matéria de contratos públicos incluídos no presente regulamento, nomeadamente com as regras horizontais da União em matéria de contratos públicos, quando aplicáveis.
- Os Estados-Membros podem designar um prestador de serviços meteorológicos em regime de exclusividade. Ao mesmo tempo, o regulamento prevê, em caso de designação, a supervisão económica desses prestadores no âmbito do sistema de desempenho.

- Os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados podem decidir adquirir serviços de apoio (serviços de comunicação, navegação e vigilância, serviços de informação aeronáutica, serviços de dados de tráfego aéreo e serviços meteorológicos) em condições de mercado ou outras formas de acordo às quais não sejam aplicáveis as regras horizontais em matéria de contratos públicos (Diretivas 2014/24/UE e 2014/25/UE). Por conseguinte, continuam a prevalecer as regras horizontais em matéria de contratos públicos. No que diz respeito à aquisição de serviços de tráfego aéreo de terminal, quer de controlo de aeródromo quer de controlo de aproximação, os Estados-Membros podem autorizar a contratação pública em condições de mercado. Nesse caso, o caderno de encargos deve incluir requisitos relativos à qualidade do serviço, em conformidade com os objetivos da proposta da Comissão. Os Estados-Membros devem tomar as medidas adequadas para evitar subvenções cruzadas entre serviços contratados e outros serviços, o que está em consonância com os objetivos da Comissão a fim de evitar distorções da concorrência. Está prevista uma derrogação aos requisitos aplicáveis aos ANSP no respeitante ao estabelecimento principal, à propriedade e ao controlo de determinados prestadores de serviços globais por satélite, a fim de ter em conta o estado da prestação de serviços na União no momento da adoção do regulamento. Em consonância com os objetivos da proposta da Comissão, os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados na sequência de um procedimento de contratação pública não estão sujeitos a determinadas disposições dos sistemas de desempenho e regimes de tarifação, não sendo obrigados nomeadamente a apresentar um plano de desempenho com metas de desempenho.
- Os prestadores de serviços de informação comum (CIS) devem cumprir os requisitos nacionais em matéria de segurança e de defesa, bem como os requisitos relativos ao seu estabelecimento principal, à propriedade e ao controlo, que estão em consonância com os requisitos aplicáveis aos ANSP. Quando os CIS são prestados por um único prestador, o preço desses serviços deve basear-se nos custos e pode incluir uma margem comercial. Se os CIS não forem prestados por um único prestador, cada um destes deve ser prestado gratuitamente. Tal responde ao objetivo da proposta da Comissão de regulamentar o serviço de monopólio.
- Os Estados-Membros poderão manter a cooperação no espaço aéreo dos blocos funcionais de espaço aéreo já estabelecidos, desde que tal não afete a aplicação eficiente do regulamento e que os custos relacionados sejam comunicados separadamente.
- O regulamento cria um órgão de análise do desempenho independente e imparcial para assistir a Comissão nas suas tarefas relacionadas com os sistemas de desempenho e regimes de tarifação. O regulamento cria também um conselho de cooperação das autoridades supervisoras nacionais. A Comissão deve assegurar o secretariado do órgão de análise do desempenho e do conselho de cooperação das autoridades supervisoras nacionais. Os custos relacionados com o órgão de análise do desempenho, o conselho de cooperação das autoridades supervisoras nacionais e o secretariado devem ser financiados pelo orçamento da União. Trata-se de um afastamento significativo da proposta da Comissão que propunha a criação de um órgão de análise do desempenho normativo no âmbito da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação e um papel diferente da Comissão na aplicação/execução dos sistemas de desempenho e regimes de tarifação. No entanto, deverá trazer algumas melhorias na aplicação do sistema de desempenho e

proporcionar a necessária estabilidade na regulamentação dos serviços de navegação aérea.

- Em consequência desse formato para o órgão de análise do desempenho e para o conselho de cooperação das autoridades supervisoras nacionais, foram eliminadas as alterações pertinentes ao Regulamento AESA. O Regulamento AESA é agora alterado de modo a prever algumas pequenas correções das referências cruzadas ao Regulamento SES, a coerência das definições entre os dois regulamentos e a atualização das regras relativas à certificação dos ANSP.
- No que diz respeito aos sistemas de desempenho e regimes de tarifação, o regulamento mantém as várias funções e responsabilidades dos Estados-Membros, das ASN, da Comissão e do órgão de análise do desempenho, bem como os principais elementos do quadro jurídico existente, incluindo os constantes das regras de execução. O acordo traz algum valor acrescentado à legislação em vigor e clarifica o quadro jurídico existente. Em especial, o processo de avaliação é simplificado em comparação com a legislação em vigor. Sob reserva da adoção pela Comissão de indicadores adequados, os planos de desempenho nacionais incluiriam também objetivos de desempenho vinculativos para os serviços de terminal no domínio essencial de desempenho do clima e do ambiente. A Comissão deve realizar um estudo de viabilidade em matéria de modulação das taxas de navegação aérea de rota, a fim de apoiar a melhoria do desempenho climático e ambiental dos utilizadores do espaço aéreo. Com base nesse estudo, a Comissão deverá determinar se deve adotar um ato de execução que assegure uma aplicação uniforme dessa modulação.
- O regulamento enumera nove funções da rede: conceção e utilização das estruturas do espaço aéreo; gestão dos fluxos de tráfego aéreo; coordenação de recursos escassos; facilitação da delegação da prestação de serviços; fornecimento de capacidade de controlo do tráfego aéreo; gestão de crises de rede; atribuição de atrasos na gestão dos fluxos de tráfego aéreo; gestão do planeamento, acompanhamento e coordenação das atividades de execução da implantação de infraestruturas na rede europeia ATM; monitorização do funcionamento da infraestrutura da rede ATM europeia. A lista de funções da rede é exaustiva e abrange todos os aspetos necessários no respeitante à gestão da rede. O regulamento esclarece que essas funções da rede devem ser executadas pelos Estados-Membros e por todas as partes interessadas pertinentes com o contributo do gestor da rede. Enumera as tarefas do gestor da rede e define os principais métodos de trabalho do mesmo, incluindo o processo decisório cooperativo. Cria o Conselho de Administração da Rede para a governação da execução das funções da rede. Essas disposições clarificam as diferentes funções e responsabilidades e preveem uma habilitação que permita à Comissão adotar regras de execução pormenorizadas.
- O regulamento inclui requisitos e condições para a partilha e disponibilização de dados operacionais para o tráfego civil. A Comissão fica habilitada a prever normas mais pormenorizadas em matéria de regras de execução. A habilitação abrange a adoção de princípios gerais e regras comuns para a fixação de preços, bem como requisitos para a identificação de potenciais novos concorrentes no mercado, designados por entidades com interesse comprovado em considerar a prestação de serviços de navegação aérea, que também necessitam de acesso a esses dados.

- A Comissão deve adotar regras relacionadas com a aplicação uniforme da classificação do espaço aéreo da OACI. Tal corresponde a uma habilitação da Comissão já existente.
- Em determinadas condições, os Estados-Membros podem suspender temporariamente a aplicação da utilização flexível do espaço aéreo. As condições para a suspensão são mais bem definidas em comparação com as regras em vigor.
- A Comissão pode criar projetos comuns com base nas necessidades de sincronização entre as partes interessadas para introduzir alterações operacionais essenciais identificadas no Plano Diretor Europeu ATM, que tenham um impacto em toda a rede e tenham atingido a maturidade suficiente para a sua introdução. Essas condições adicionais estão em consonância com os objetivos da proposta da Comissão.
- No que diz respeito ao procedimento de comité, caso seja aplicável um procedimento de exame e na falta de parecer do comité, a Comissão não pode adotar o ato de execução. Tal reflete a legislação em vigor.
- Várias disposições têm uma data de aplicação diferida. Entretanto, continuam a aplicar-se as disposições legais correspondentes atualmente em vigor. Esse início diferido continua a ser razoável relativamente às alterações que estão a ser introduzidas.

#### **4. CONCLUSÃO**

A Comissão congratula-se com os resultados das negociações interinstitucionais e aceita, por conseguinte, a posição do Conselho em primeira leitura.

### **DECLARAÇÕES DA COMISSÃO**

A Comissão fez duas declarações unilaterais que constam do apêndice.

#### **APÊNDICE**

##### **Declarações da Comissão**

##### **I - Declaração unilateral sobre a autonomia institucional da Comissão relativamente ao secretariado que apoia o órgão de análise do desempenho**

«A Comissão irá assegurar o secretariado do órgão de análise do desempenho, tendo em conta as necessidades por ele indicadas, para que este possa desempenhar eficazmente as suas funções, tal como previsto no regulamento. A Comissão irá assegurar que o secretariado dispõe dos recursos suficientes para desempenhar essas tarefas. A Comissão reconhece plenamente a necessidade de o órgão de análise do desempenho operar de forma independente. O requisito segundo o qual o secretariado presta apoio ao órgão de análise do desempenho sem receber instruções, com exceção das emanadas deste órgão, para que possa desempenhar cabalmente o seu papel para efeitos de preparação do conteúdo e de orientação dos pareceres, recomendações, relatórios e material de orientação do órgão de análise do desempenho, deve ser entendido como corolário deste quadro de independência. Por

consequente, a estrutura do secretariado não pode interferir com os princípios da autonomia organizacional e da independência da Comissão.»

## **II - Declaração unilateral sobre o financiamento dos recursos humanos para o Céu Único Europeu e localização do Secretariado para a Análise do Desempenho**

«A Comissão recorda que o acordo final alcançado pelos legisladores sobre a proposta alterada de regulamento relativo à implementação do céu único europeu alterou significativamente a atribuição de funções do órgão de análise do desempenho e da Comissão, bem como a governação do órgão de análise do desempenho. As tarefas da Comissão extrapolam a proposta inicial da Comissão, uma vez que a Comissão (e não o órgão de análise do desempenho estabelecido numa Agência) seria responsável por todas as decisões e dependeria do parecer do órgão de análise do desempenho. Além disso, a Comissão teria de fornecer um secretariado ao órgão de análise do desempenho e ao Conselho de Cooperação das ASN. Consequentemente, a Comissão necessita de dispor de um volume significativo de pessoal e recursos.

Os recursos humanos exigidos pelo acordo final aprovado pelos legisladores não permitirão à Comissão respeitar o princípio da estabilidade do pessoal e exigirão recursos adicionais, que deverão ser autorizados pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho durante o processo orçamental anual, bem como as dotações orçamentais correspondentes.

Sem quaisquer meios adicionais, não é possível encontrar opções para o financiamento dos custos administrativos necessários para o pessoal do secretariado para a análise do desempenho. A rubrica 7, Administração Pública Europeia, do quadro financeiro plurianual 2021-2027 baseou-se no princípio da estabilidade do pessoal e não existe qualquer margem para financiar funcionários e pessoal externo adicionais. A Comissão reafetará internamente os funcionários necessários para esta iniciativa. No entanto, para dispor do pessoal adicional necessário, a nova rubrica orçamental teria de ser criada no âmbito do Mecanismo Interligar a Europa de molde a prever financiamento para além do limite do princípio da estabilidade do pessoal.

A Comissão procurará estabelecer acordos com o Eurocontrol e a AESA com vista a definir um programa de destacamento regular de pessoal para o secretariado. Por último, a Comissão procurará estabelecer acordos adequados com o Eurocontrol para a prestação de informações pertinentes.