

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

Em 4 de Setembro de 1996, a Comissão apresentou ao Conselho uma proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 92/14/CEE, relativa à limitação da exploração dos aviões que dependem do anexo 16 da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, volume I, segunda parte, capítulo 2, segunda edição (1988)⁽¹⁾.

O Comité Económico e Social emitiu o seu parecer em 27 de Novembro de 1996⁽²⁾. O parecer do Parlamento Europeu foi emitido, em primeira leitura, em 11 de Março de 1997⁽³⁾.

A Comissão alterou a sua proposta à luz destes pareceres e enviou-a ao Conselho em 5 de Junho de 1997⁽⁴⁾.

Em 9 de Outubro de 1997, o Conselho adoptou a sua posição comum em conformidade com o artigo 189ºC do Tratado.

II. OBJECTIVO DA PROPOSTA

A proposta altera a Directiva 92/14/CEE, que se destinava principalmente a limitar a utilização de determinados aviões civis subsónicos a reacção. A directiva incluía em anexo uma lista de aviões de países em desenvolvimento que ficariam isentos da regra de não utilização até 1 de Abril de 2002. Sucede, no entanto, que alguns dos aviões desses países que reuniam as condições necessárias para beneficiar da isenção não foram notificados à Comissão aquando da adopção da directiva, pelo que não foram incluídos no anexo.

A directiva de alteração tem, pois, como principal objectivo actualizar a lista de aviões incluídos no anexo à directiva inicial. As outras alterações da Directiva 92/14/CEE destinam-se, na sua maior parte, a assegurar a sua interpretação uniforme em toda a Comunidade.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

A posição comum adoptada pelo Conselho corresponde em grande medida à proposta da Comissão.

A parte mais importante da directiva é o anexo actualizado, no qual se enumeram os aviões registados em países em desenvolvimento que estão isentos das disposições do nº 1 do artigo 2º.

Foram introduzidas várias definições dos elementos-chave da directiva, a fim de evitar toda e qualquer ambiguidade quanto ao objectivo e ao âmbito da mesma (novo nº 3 do artigo 1º).

Atendendo à situação histórica excepcional dos aeroportos que servem a conurbação de Berlim e à localização dos aeroportos de Berlim Tegel e Berlim Tempelhof, perto do centro da cidade, estes dois aeroportos ficaram isentos da aplicação do nº 2 do artigo 2º da Directiva 92/14/CEE, nos termos do qual os aviões abrangidos pelo capítulo 2 podem continuar a funcionar em aeroportos comunitários até 1 de Abril de 2002 (novo nº 4 do artigo 2º).

⁽¹⁾ JO C 309 de 18. 10. 1996, p. 9.

⁽²⁾ JO C 66 de 3. 3. 1997, p. 4.

⁽³⁾ JO C 115 de 14. 4. 1997, p. 26.

⁽⁴⁾ JO C 253 de 19. 8. 1997, p. 3.

Quanto aos aeroportos enumerados no anexo da Directiva 92/14/CEE e, portanto, isentos da aplicação do n.º 1 do artigo 2.º, ficou esclarecido que, para beneficiar dessa isenção, os aviões não podem ser transferidos do registo de um país em desenvolvimento para outro registo [nova alínea b) do artigo 3.º].

Enquanto os Estados-membros apenas podem fixar calendários para a retirada gradual de aviões que não satisfaçam as condições necessárias em relação aos aviões que neles se encontram registados os países terceiros podem continuar a beneficiar do reconhecimento de isenções equivalentes, caso estas tenham sido concedidas antes da entrada em vigor da directiva (novo artigo 7.º).

Por forma a assegurar que o anexo possa ser oportunamente actualizado e alterado, as alterações serão efectuadas pela Comissão, coadjuvada por um comité de regulamentação (novos artigos 9.ºA e 9.ºB).

Por último, os Estados-membros deverão estabelecer um sistema de sanções para as violações das disposições nacionais adoptadas em conformidade com a directiva (artigo 2.º).

IV. ALTERAÇÕES DO PARLAMENTO EUROPEU

O Conselho seguiu a proposta alterada da Comissão em todos os pontos:

1. Alterações do Parlamento aceites pelo Conselho e pela Comissão

As alterações 3 e 7 foram aceites, uma vez que reforçam as condições em que é mantida a validade de uma isenção concedida a um avião registado num país em desenvolvimento.

2. Alterações do Parlamento rejeitadas pelo Conselho e pela Comissão

- As alterações 1, 2 e 6, que tinham em vista permitir que os Estados-membros limitassem a exploração dos aviões mais ruidosos em todos os aeroportos comunitários, não foram aceites por serem contrárias à abordagem equilibrada estabelecida na Directiva 92/14/CEE, que prevê um período transitório até 1 de Abril de 2002.
- As alterações 4 e 8 não foram aceites porque iriam impedir o recurso ao processo de comité para a alteração do anexo no sentido de nele incluir um pequeno número de aviões que ainda poderiam beneficiar de uma isenção ao abrigo do artigo 3.º
- As alterações 5 e 9 não foram aceites porque a Arábia Saudita consta da lista internacional oficial de países em desenvolvimento e porque os seus aviões incluídos no anexo preenchem os critérios estabelecidos no artigo 3.º

V. ALTERAÇÕES DO CONSELHO QUE NÃO FORAM PROPOSTAS PELO PARLAMENTO

ad considerandos

O Conselho modificou o preâmbulo à luz das alterações efectuadas em relação à proposta da Comissão, tendo igualmente aditado alguns considerandos a fim de reflectir as novas disposições inseridas no texto.

ad novo n.º 3 do artigo 1.º (definições)

Na definição de «frota de aviões civis subsónicos a reacção», foram acrescentados os termos «qualquer modalidade de» antes da expressão «contrato de locação financeira», no intuito de evitar toda e qualquer incerteza a respeito do tipo de contrato de locação financeira abrangido pela definição.

ad novo n.º 4 do artigo 2.º (sistemas de aeroportos)

O Conselho não aceitou a possibilidade de os sistemas de aeroportos limitarem ou suspenderem a exploração de determinados aviões civis subsónicos a reacção, uma vez que semelhante disposição teria vindo ameaçar a abordagem equilibrada estabelecida na Directiva 92/14/CEE, que prevê um período transitório até 1 de Abril de 2002 e um calendário para a retirada gradual dos aviões que não preencham os critérios.

Esta possibilidade foi, no entanto, concedida aos aeroportos de Berlim Tegel e Berlim Tempelhof, devido à sua situação histórica excepcional e à sua localização central.

ad nova alínea b) do artigo 3.º (condições de isenção)

O Conselho substituiu «explorados» por «utilizados, quer directamente quer mediante qualquer modalidade de contrato de locação financeira», para especificar claramente em que condições um avião registado num país em desenvolvimento pode beneficiar da isenção ao abrigo do artigo 3.º

ad novo artigo 7.º (plano de eliminação gradual)

O Conselho procedeu a algumas alterações de redacção, a fim de evitar qualquer ambiguidade na interpretação deste artigo. Foi também inserida uma disposição respeitante aos acordos em vigor com transportadoras de países terceiros, uma vez que se considerou adequado que esses acordos não fossem revogados.

ad novo artigo 9.ºB (comité)

Tendo em conta que qualquer alteração do anexo terá um grande impacto no âmbito de aplicação da directiva, o Conselho substituiu o processo de comité consultivo pelo de comité de regulamentação, tipo IIIa.

ad anexo (lista de aviões)

O Conselho corrigiu algumas indicações (Egipto, n.º de série 19916, e Nigéria, n.º de série 19664) e suprimiu o único avião da lista registado no Uruguai, visto que esse avião já não se encontra em serviço.
