

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de Janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade»

(COM(2002) 7 final — 2002/0013 (COD))

(2002/C 125/15)

Em 30 de Janeiro de 2002, o Conselho decidiu, nos termos do n.º 2 do artigo 80.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Em 19 de Fevereiro de 2002, a Mesa do Comité atribuiu a preparação dos respectivos trabalhos à Secção de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação.

Na 389.ª reunião plenária de 20 e 21 de Março de 2002 (sessão de 21 de Março), e dada a urgência, o Comité Económico e Social decidiu designar B. Tosh relator-geral, tendo adoptado, por unanimidade, o seguinte parecer.

1. Antecedentes

1.1. O n.º 3 do artigo 10.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho⁽¹⁾ estabelece que as faixas horárias atribuídas a uma transportadora aérea não conferem a essa transportadora aérea quaisquer direitos à mesma série de faixas horárias durante o período correspondente seguinte, a não ser que a transportadora possa provar que as explorou durante, pelo menos, 80 % do período para o qual foram atribuídas. Caso tal não seja possível provar, todas as faixas horárias que constituam essa mesma série serão colocadas na reserva comum, salvo se se puder justificar a sua não utilização conforme o disposto no n.º 5 do artigo 10.º (regra do «usar ou largar»).

1.2. Os ataques terroristas perpetrados em 11 de Setembro de 2001 nos Estados Unidos e os acontecimentos políticos que se lhes seguiram afectaram seriamente as operações de transporte aéreo das transportadoras aéreas, tendo provocado uma redução significativa da procura durante o resto do período de Verão de 2001 e do Inverno de 2001/02.

1.3. Para garantir que a não utilização das faixas horárias atribuídas para esses períodos não conduza à perda do direito dos operadores às mesmas, parece necessário estabelecer de forma clara e sem ambiguidades que os períodos de programação de horários em causa foram negativamente afectados pelos ataques terroristas de 11 de Setembro de 2001.

1.4. Consequentemente, a Comissão propõe a introdução de um novo artigo 10.º-A no regulamento segundo o qual os coordenadores são obrigados a aceitar o estatuto de direitos adquiridos concedido às faixas horárias atribuídas para ambos os períodos (Verão de 2001 e Inverno de 2001/2002).

1.5. Tal evitará a aplicação não uniformizada das disposições do regulamento na Comunidade e as diferentes interpretações dadas à crise actual em vários Estados-Membros.

1.6. Por fim, a presente proposta não afecta a proposta da Comissão adoptada em 20 de Junho de 2001, relativa à alteração do regulamento em vigor⁽²⁾, na medida em que esta última é de âmbito mais alargado.

2. Observações na generalidade e conclusões

2.1. O CES concorda com a proposta da Comissão na medida em que esta toma em consideração circunstâncias de carácter excepcional e oferece segurança jurídica aos coordenadores.

2.2. De facto, os coordenadores ficavam expostos a processos judiciais, a não ser que se resolvesse de forma clara e sem ambiguidades a questão da regra do «usar ou largar».

2.3. Simultaneamente, a proposta permite às transportadoras aéreas obter segurança de planeamento.

⁽¹⁾ Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho de 18 de Janeiro de 1993 relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 14 de 22.1.1993, p. 1) — Parecer CES: JO C 339 de 31.12.1991, p. 41.

⁽²⁾ COM(2001) 335 final de 20.6.2001, 2001/0140 (COD). Parecer do CES em fase de elaboração.

2.4. Por fim, o CES refere que a presente proposta não afecta a proposta adoptada em 20 de Junho de 2001. É de âmbito mais amplo, destinando-se a assegurar a gestão e utilização eficientes da capacidade reduzida em termos de

faixas horárias em aeroportos congestionados, apesar de não alterar de forma substancial o actual sistema de atribuição de faixas horárias construído em torno dos designados «direitos adquiridos» ou «faixas horárias com precedência histórica».

Bruxelas, 21 de Março de 2002.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Göke FRERICH

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Decisão n.º 1692/96/CE sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes»

(COM(2001) 544 final — 2001/0229 (COD))

(2002/C 125/16)

Em 14 de Novembro de 2001, o Conselho decidiu, em conformidade com o artigo 156.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos, a Secção de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação emitiu parecer em 26 de Fevereiro de 2002 (relator: J. Kleemann).

Na 389.ª reunião plenária de 20 e 21 de Março de 2002 (sessão de 21 de Março), o Comité Económico e Social adoptou, por 54 votos a favor e 5 abstenções o presente parecer.

1. Introdução

1.1. A Comissão prevê na sua proposta que as prioridades da rede transeuropeia sejam reduzidas e alteradas com vista a uma optimização da capacidade, concentrando para tal os investimentos nos sectores em que existem pontos de estrangulamento. É referido que foram já concluídos três projectos e é confirmada a importância de determinados projectos ferroviários e transalpinos. São acrescentados seis novos projectos e secções novas a dois projectos existentes.

1.2. O CES esteve envolvido em cada uma das fases do desenvolvimento das RTE e apoiou plenamente este projecto desde o início, tendo-se pronunciado a favor de critérios claros e incentivos adequados.

2. Observações na generalidade

2.1. O Conselho Europeu de Göteborg apontou para a necessidade de passar do transporte rodoviário ao transporte ferroviário, ao transporte por via navegável e ao transporte

público de passageiros. Com a proposta agora em apreço, a Comissão vem responder a este mandato do Conselho.

2.2. São várias as razões que conduziram ao aumento do tráfego na UE, sendo que a intensificação das deslocações profissionais e privadas em automóveis particulares representa uma parte considerável na utilização dos sistemas de transporte. Por um lado, a separação entre local de residência e de trabalho, a alteração dos padrões de consumo e a expansão desproporcionada do trânsito relacionado com actividades de lazer conduziram a um aumento significativo do volume de tráfego. Por outro lado, tem-se assistido, nos últimos anos, em certas regiões a um forte aumento da densidade do tráfego de veículos pesados de grande tonelagem. A globalização da economia e também o crescente funcionamento do mercado interno, bem como a alteração das formas de produção e a correspondente logística, contribuem, entre outros elementos, para uma modificação da estrutura económica e implicam forçosamente um aumento do tráfego em todos os modos de transporte. Com a adesão dos países candidatos, este problema far-se-á sentir com redobrada intensidade nos segmentos transfronteiras, que, segundo a Comissão, se contam actualmente entre os pontos mais fracos.