



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 25.11.2005

COM(2005)602 final

2005/0235(CNS)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO

relativa ao projecto de realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (SESAR) e à constituição da empresa comum SESAR

Proposta de

REGULAMENTO DO CONSELHO

relativo à constituição de uma empresa comum para a realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (SESAR)

(apresentadas pela Comissão)

{SEC(2005)1532}

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO

relativa ao projecto de realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (SESAR) e à constituição da empresa comum SESAR

1. INTRODUÇÃO

O transporte aéreo contribui com 220 mil milhões de euros para o produto interno bruto europeu e emprega 3,1 milhões de pessoas. Além disso, representa um importante elemento da coesão europeia ao permitir a rápida e eficaz circulação de pessoas e bens e proporcionar as indispensáveis acessibilidades às regiões enclavadas.

De acordo com as previsões, o tráfego aéreo deverá mais que duplicar na Europa nas duas próximas décadas, ou mesmo triplicar em determinadas regiões, nomeadamente da Europa Central¹.

O desenvolvimento da infra-estrutura de transporte aéreo é, por conseguinte, uma prioridade para o crescimento europeu. Assenta, também, na realização de grandes projectos industriais de elevado valor tecnológico como, por exemplo, os Programas GALILEO (radionavegação por satélite) ou ITER (fusão nuclear).

O projecto SESAR inscreve-se neste contexto. O projecto visa a realização do sistema europeu de nova geração para a gestão do tráfego aéreo. O objectivo é desenvolver tecnologias, formas de organização e componentes industriais que possam garantir a segurança e a fluidez do transporte aéreo nas duas próximas décadas à escala europeia e mundial.

O Projecto SESAR também constitui a resposta da Comunidade Europeia à visão do Grupo de Alto Nível sobre o Céu Único e às Recomendações do Conselho para a Investigação Aeronáutica na Europa (ACARE), que apelam a uma “revolução” no domínio do controlo aéreo para que a Europa possa enfrentar os desafios do desenvolvimento económico e social.

Dada a sua contribuição decisiva para o desenvolvimento do sector aeronáutico na Europa, o projecto inscreve-se no objectivo de Lisboa de transformar a União Europeia na “*economia do conhecimento mais competitiva e dinâmica do mundo*”². De acordo com os resultados do estudo de impacto, o projecto dará um contributo significativo para o crescimento europeu e promoverá a criação de empregos de elevado valor acrescentado na Europa.

¹ Projecções Eurocontrol.

² O Projecto SESAR foi incluído nas várias contribuições da Comissão para o Processo de Lisboa.

Finalmente, trata-se de um dos “projectos de interesse comum” no domínio das infra-estruturas identificado pelo Conselho Europeu³.

2. O CONTROLO DO TRÁFEGO AÉREO: UM ELEMENTO ESSENCIAL DAS OPERAÇÕES AÉREAS

O controlo do tráfego aéreo (CTA) é responsável por garantir a segurança e a regularidade dos voos. Hoje em dia, assenta essencialmente nos meios de controlo e de orientação das aeronaves, localizados em terra e, em especial, no trabalho dos controladores aéreos. De facto, os pilotos na sua cabina de pilotagem são em larga medida “cegos”, sendo os seus “olhos” os dos controladores, que lhes indicam a trajectória a seguir.

2.1. Uma organização institucional em plena mutação

O Céu Único Europeu⁴, adoptado em Março de 2004, mas cujo desenvolvimento se encontra já numa fase bastante avançada, realiza uma reforma em profundidade da organização dos serviços de navegação aérea. Define uma organização clara dos papéis e das responsabilidades entre as autoridades de controlo e os prestadores de serviços e estabelece blocos de espaço aéreo transfronteiras. Com estes blocos, as rotas e estruturas de espaço deixam de ser definidas de acordo com as fronteiras e passam a ser definidas em função da realidade operacional do tráfego.

Esta reforma conduzirá a uma grande reorganização do sector, ao instituir novos métodos de trabalho e de tomada de decisão, mais eficazes e assentes na consulta aos Estados-Membros e ao sector.

2.2. Uma infra-estrutura envelhecida

Embora o sector esteja em plena evolução e o desempenho global do sistema apresente melhorias, os equipamentos registam progressos diminutos. Com efeito, o grande aumento de tráfego aéreo registado nos últimos 20 anos não se fez acompanhar de uma modernização substancial do sistema de controlo do tráfego aéreo. Na era da sociedade da informação, o diálogo entre controlador e piloto continua a processar-se por via vocal, utilizando os mesmos meios rádio que antigamente⁵. Embora a cabina de pilotagem se vá automatizando cada vez mais, o controlador deve ainda basear o seu trabalho essencialmente na antecipação dos problemas e obstáculos que poderão surgir. As taxas de fiabilidade e segurança do transporte aéreo - excepcionais quando comparadas com as de outros modos de transporte – só puderam manter-se, em grande medida, graças ao grande aumento do número de efectivos, que permitiram uma melhor distribuição do tráfego, e ao

³ Resoluções do Conselho de 24.10.1994 (94/C 309/02), de 17.11.1995 (95/C 317/01) e de 19.07.1999 (1999/C 222/01). Decisão n.º 1692/96/CE, de 23 de Julho de 1996, do Parlamento Europeu e do Conselho. Proposta COM(2004) 475, de 14 de Julho de 2004, da Comissão.

⁴ Regulamento (CE) n.º 549/2004 que estabelece o quadro para a realização do Céu Único Europeu; Regulamento (CE) n.º 550/2004 relativo à prestação de serviços de navegação aérea; Regulamento (CE) n.º 551/2004 relativo à organização e utilização do espaço aéreo; e Regulamento (CE) n.º 552/2004 relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo.

⁵ O que, de resto, levanta problemas de segurança, ligados ao congestionamento das frequências e à possibilidade de incompreensão entre as instruções de uns e as iniciativas de outros.

esforço dos controladores europeus sem que, contudo, os métodos de trabalho tenham sofrido alterações. Numa altura em que o limite de capacidades se está a tornar crítico, é necessário realizar um salto qualitativo.

2.3. A necessária reforma tecnológica

Dada a sua vetustez e o excesso de especificidades locais, os actuais sistemas de controlo do tráfego aéreo não estão suficientemente adaptados para servir uma evolução rápida, económica e fiável da aviação na Europa, enquanto que, simultaneamente, as necessidades do sector se encontram em plena mutação:

- Os passageiros pretendem transportes eficazes, acessíveis e altamente seguros.
- O respeito pelo ambiente tornou-se uma obrigação essencial para o desenvolvimento harmonioso da mobilidade.
- O 11 de Setembro de 2001 veio demonstrar que as aeronaves se podem transformar em ameaças para a segurança das populações.

As evoluções necessárias para ter em conta esta nova abordagem do transporte aéreo não podem ter por base o actual sistema:

- As tecnologias, algumas datadas de várias dezenas de anos, estão a atingir o limite da sua capacidade para evoluir, nomeadamente para tirar o máximo proveito de progressos no domínio das telecomunicações ou da navegação por satélite.
- Este défice de capacidade de evolução técnica obriga, nomeadamente, as aeronaves a seguir trajectórias predefinidas e rígidas, não optimizadas em termos de consumo energético ou de emissão de ruído.
- Embora tenha permitido aos operadores dar resposta à pressão do tráfego, a excessiva adaptação dos vários sistemas às especificidades locais fragiliza todo o sistema, tornando a interoperabilidade técnica e operacional mais difícil.
- Existem grandes disparidades entre os níveis de equipamentos e os actuais níveis de desempenho dos vários países da União Europeia no domínio do controlo aéreo, o que prejudica o seu desempenho global.

As previsões para o sector não apontam necessariamente para uma evolução positiva:

- A evolução do custo do sistema de controlo europeu (actualmente de cerca de 7 mil milhões de euros por ano) é, nesta fase, globalmente proporcional ao crescimento do tráfego. Na ausência de uma atitude decidida e de acordo com um cenário tendencial, em 2020 o controlo do tráfego aéreo custará, por conseguinte, entre 14 mil milhões e 18 mil milhões de euros por ano.
- Se, a nível mundial, a segurança do transporte aéreo tem vindo progressivamente a atingir um nível muito elevado, a análise dos dados registados na Europa em matéria de segurança revela, em contrapartida, que, nos últimos cinco anos, se verificaram três grandes acidentes directamente relacionados com lacunas ao nível do controlo de tráfego aéreo⁶. A análise de tendências no domínio dos incidentes de tráfego aéreo continua, de resto, a fornecer resultados preocupantes. Ainda que

⁶ Paris-Roissy em 2000, Milão-Linate em 2001, Überlingen em 2002. Em média, registam-se, por ano, 9 acidentes para os quais o CTA contribui de forma indirecta.

a Comunidade tenha adoptado uma atitude proactiva, nomeadamente com a criação da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, a qual deverá passar a desempenhar um papel preponderante na resolução dos problemas de segurança aérea, é de prever que, com a grande densificação do tráfego, o risco de acidente aéreo atinja um nível totalmente inaceitável para os cidadãos europeus.

- A evolução não coordenada dos sistemas actualmente verificada gera custos adicionais e atrasos consideráveis na utilização dos novos equipamentos, prejudicando duplamente os utilizadores em termos de custos e de desempenho, bem como os próprios controladores, que passam a ser equipados com ferramentas pouco evolutivas e ineficientes⁷.

3. O PROJECTO SESAR

3.1. SESAR: o controlo aéreo de nova geração

Com o crescimento do tráfego aéreo, a Europa vê-se confrontada com a necessidade imperiosa de modernizar a infra-estrutura de controlo aéreo. Ao melhorar radicalmente a gestão do tráfego aéreo, o Projecto SESAR permitirá fazer face aos limites do espaço aéreo e à enorme falta de capacidade aeroportuária, graças à utilização optimizada das infra-estruturas existentes.

O Projecto SESAR é a vertente tecnológica do Céu Único Europeu: permite que a infra-estrutura técnica e operacional possa acompanhar e facilitar a reforma institucional. Além disso, assentará nos instrumentos regulamentares e nos novos modos de operar permitidos pelo Céu Único Europeu, bem como nos conhecimentos técnicos do Eurocontrol, que garantirão que os progressos tecnológicos possam efectivamente ser aplicados no terreno.

Trata-se de um verdadeiro salto tecnológico, nomeadamente no domínio das ligações de dados entre o avião e o solo, da navegação por satélite, da gestão automatizada em tempo real das trajectórias das aeronaves. Permitirá utilizar a formidável evolução das tecnologias de cálculo e de comunicação da melhor forma possível, tendo simultaneamente em conta, logo a partir da fase de concepção dos sistemas, as obrigações em termos de segurança e fiabilidade.

Os Estados Unidos, que se debatem com problemas semelhantes, lançaram já o projecto de nova geração do sistema de transporte aéreo (NGATS: Next Generation Air Transport System). O Projecto SESAR é a solução europeia e destina-se a consolidar a posição detida pela Europa neste domínio. Trata-se de um enorme desafio industrial, num mercado com dimensão mundial.

4. O PROJECTO SESAR É UM GRANDE PROJECTO INDUSTRIAL EUROPEU

O Projecto SESAR inscreve-se na linha de outros sucessos industriais europeus como os projectos Ariane, Airbus ou GALILEO. Congrega os esforços de investigação,

⁷

O exemplo mais flagrante é a rede de telecomunicações aeronáuticas, definida e uniformizada a partir de um modelo obsoleto, antes da tecnologia Internet, e que continua sem ser implantada.

catalisa a capacidade de inovação europeia e transformará a infra-estrutura europeia de controlo aéreo na infra-estrutura mais moderna e eficiente do mundo.

O Projecto SESAR permite partilhar e racionalizar o esforço de desenvolvimento dos sistemas de controlo aéreo de nova geração, o que, a montante, gera economias de escala e, a jusante, ganhos significativos em termos de operação e de manutenção desses mesmos sistemas. Um estudo efectuado por conta da Comissão, com a participação dos representantes do órgão consultivo do sector, dá conta de **um valor financeiro actualizado líquido de 20 mil milhões de euros** para a realização do Projecto SESAR.

Uma análise global, tendo em conta o impacto do Projecto SESAR no sector aeronáutico europeu, revela que o projecto permitirá criar vários milhares de empregos suplementares em todo o sector aeronáutico.

Com os avanços tecnológicos oferecidos pelo Projecto SESAR, a indústria aeronáutica europeia assumirá uma posição de força nos mercados de exportação. Além disso, oferece a possibilidade de as aeronaves europeias marcarem a diferença face à concorrência estrangeira.

O impacto do Projecto SESAR na segurança é fundamental. Numa altura em que a segurança passou a ser o principal objectivo do controlo aéreo, a actual situação de fragmentação dos sistemas e procedimentos operacionais e o envelhecimento das tecnologias tornaram-se insustentáveis. O recurso a tecnologias modernas, seguras e fiáveis, e a uniformização da infra-estrutura de controlo aéreo oferecem ganhos decisivos em termos de segurança do transporte aéreo.

O impacto ambiental do Projecto SESAR será também considerável, nomeadamente ao tirar proveito dos enormes progressos do Projecto GALILEO, que permitirá propor rotas aéreas mais directas e, por conseguinte, com mais qualidade ambiental. De acordo com as estimativas, os ganhos neste domínio apontam para uma redução de 4 a 6%⁸ das emissões de gases com efeito de estufa por voo. Além disso, a maior precisão e flexibilidade oferecidas pela navegação por satélite e pelos sistemas de apoio à aterragem e à decolagem de nova geração permitirão otimizar as trajectórias em redor dos aeroportos, de modo a melhor servir os interesses das populações residentes. Contudo, estes ganhos são relativos a cada um dos voos efectuados e o significativo aumento do número de voos traduzirá-se-á num impacto ambiental globalmente negativo, que o Projecto SESAR não pode contrariar totalmente. É, por conseguinte, necessário estudar medidas complementares tendentes a reduzir o impacto ambiental do sector da aviação⁹.

⁸

Dados Eurocontrol.

⁹

A Comissão acaba, nomeadamente, de adoptar uma Comunicação sobre a redução do impacto da aviação nas alterações climáticas (COM(2005)459) final.

5. A GESTÃO DO PROJECTO SESAR: UM FACTOR-CHAVE DE SUCESSO

5.1. Evitar o impasse a nível decisório

Os problemas de modernização da infra-estrutura de transporte aéreo decorrem também das dificuldades encontradas ao nível do processo decisório. Há grandes diferenças no tipo e estatuto dos agentes do sector do controlo aéreo, reforçadas pelas disparidades geográficas.

Ao recorrer aos mecanismos institucionais comunitários e a uma estrutura de gestão flexível e original, a exemplo do Programa GALILEO, será possível eliminar os actuais obstáculos.

5.2. O Céu Único Europeu: uma solução institucional

A Comunidade, através dos instrumentos regulamentares criados no âmbito do Céu Único Europeu, dispõe de mecanismos eficazes de tomada de decisão, que permitem recorrer à consulta, nomeadamente do Comité do Céu Único, constituído pelos Estados-Membros, e do órgão consultivo do sector, que acolhe os representantes de todo o sector. As decisões também se revestem de um carácter obrigatório no âmbito de regulamentos de aplicação, e é esta a sua força.

5.3. A empresa comum SESAR

A empresa SESAR canalizará os fundos de investigação e desenvolvimento para a criação de uma nova geração de sistemas e permitirá uniformizar o nível de equipamento dos vários países da União e lançar uma nova infra-estrutura aeronáutica europeia.

Esta política deverá poder ser desenvolvida no quadro de uma parceria público-privado, combinando a capacidade institucional de investimento a longo prazo com a partilha de riscos com o sector industrial. O projecto deverá poder beneficiar de recursos financeiros públicos e privados, numa lógica programática e não orçamental, ao facilitar a sua apropriação progressiva e irrevogável pela indústria.

Logo, é necessário poder dispor de uma estrutura flexível e reactiva, com personalidade jurídica, para poder celebrar os contratos necessários à realização do sistema europeu de controlo aéreo. Não obstante, convirá manter relações estreitas com as autoridades públicas responsáveis pela regulamentação.

O Projecto SESAR é acima de tudo um ambicioso projecto de investigação e desenvolvimento e, nessa qualidade, poderá beneficiar dos financiamentos comunitários provenientes dos programas-quadro de investigação, bem como das redes transeuropeias, que, de resto, prevêm explicitamente a possibilidade de financiar acções de desenvolvimento tecnológico. Neste contexto, o Tratado, no seu artigo 171º, coloca à disposição da Comunidade uma ferramenta eficiente e com provas dadas no quadro do Projecto GALILEO: **a empresa comum**.

A empresa comum inscreve-se na lógica da Estratégia de Lisboa, ao permitir unificar os recursos públicos e privados em torno de um objectivo comum. Também é suficientemente flexível para poder dar lugar a projectos de investigação ou servir de

interface, de uma forma eficaz e proactiva, para outras iniciativas, de modo a garantir a coerência de conjunto.

A proposta de regulamento que institui a empresa comum e define os seus estatutos figura em anexo à presente comunicação.

A empresa comum apresenta as seguintes vantagens:

- Garante a unicidade da gestão de um orçamento proveniente de fontes muito diversas;
- Permite que a Comunidade (Estados-Membros e Comissão) mantenha o controlo político sobre o Projecto SESAR;
- É o garante de uma coerência perfeita entre as iniciativas da Comissão no quadro do Céu Único Europeu e as acções requeridas pelo Projecto SESAR;
- Assegura a coerência de um projecto que compreende vários tipos de intervenientes (transportadoras aéreas, militares, indústria, fornecedores de serviços...);
- Pode beneficiar do apoio técnico do Eurocontrol¹⁰, desenvolvido no âmbito do Projecto SESAR;
- Pode associar plenamente a indústria, nomeadamente através de capitais privados com carácter transnacional;
- Beneficia de uma contribuição dos utilizadores, cobrada directamente sobre as taxas de rota, a título dos projectos de interesse comum;
- Oferece a possibilidade de alargar a países terceiros a parceria criada no quadro do Projecto SESAR.

A empresa comum intervirá a nível da supervisão do projecto. Apoiar-se-á em grande medida em trabalho técnico externo, nomeadamente da parte dos seus membros. Deverá iniciar a sua actividade com a maior brevidade possível para aproveitar o plano de modernização resultante da fase de definição e preparar o correspondente programa.

6. O PROJECTO SESAR É UM PROJECTO POR ETAPAS

Atendendo às diferenças existentes ao nível dos sistemas de controlo na Europa e à diversidade da frota aérea em serviço, é necessário assegurar uma fase de transição que garanta a continuidade e a qualidade dos serviços prestados aos utilizadores do espaço aéreo europeu.

O Projecto SESAR é, por conseguinte, definido em várias etapas, de modo a flexibilizar a aplicação dos progressos e minimizar os riscos transitórios.

¹⁰ Nomeadamente a aplicação da estratégia ATM2000+.

6.1. A fase de definição (2005-2007)

A fase de definição permite antes de mais desenvolver o plano de modernização da gestão do tráfego aéreo na Europa. Define as várias etapas tecnológicas a ultrapassar, as prioridades em termos de modernização e os calendários de aplicação operacional.

Esta fase será co-financiada com o Eurocontrol e representa um montante de 60 milhões de euros, 50% dos quais concedidos pela Comunidade a título das redes transeuropeias de transportes. Actualmente, encontra-se em fase de lançamento e terminará em finais de 2007. Representa o esforço de uma equipa de cerca de 200 de pessoas, em que todo o sector está representado, por um período de dois anos, o que revela o forte sentimento de apropriação e empenhamento dos agentes do sector no Projecto SESAR.

6.2. A fase de implementação (2008-2020)

À fase de definição segue-se uma **fase de implementação**, subdividida em duas etapas sucessivas:

• Desenvolvimento (2008-2013)

Esta etapa permitirá, em primeiro lugar, desenvolver as tecnologias de base necessárias à criação da nova geração de sistemas. Em segundo lugar, permitirá realizar progressos funcionais da maior importância, em especial em domínios como a assistência ao controlo e a partilha de determinadas tarefas entre o solo e a cabina de bordo, de modo a libertar o controlador de tarefas que possam ser desempenhadas pelo piloto em determinadas fases do voo (nomeadamente a fase de aproximação à pista).

• Implantação (2014-2020)

Trata-se da fase de instalação dos novos sistemas em grande escala e da aplicação generalizada das funcionalidades que lhe estão associadas. O sistema de gestão do tráfego aéreo que resultará desta última etapa corresponde à nova geração de sistemas de controlo aéreo. O novo sistema triplicará a sua capacidade em relação à actual e terá um nível de segurança aumentado num factor mínimo de 10, além de um custo unitário por operação muito inferior ao actual.

A empresa comum deverá ser rapidamente constituída, antes mesmo que a fase de definição seja concluída, de modo a poder aproveitar o plano de modernização em fase de elaboração e preparar o correspondente programa de trabalhos. Desta forma, além de beneficiar da dinâmica da fase de definição, prolongá-la-à com a aplicação efectiva das recomendações do sector.

6.3. Intervenientes e financiamento

O quadro a seguir apresenta os vários prazos financeiros do projecto e identifica os agentes responsáveis pela realização desses financiamentos.

A análise financeira da Comissão mostra que a necessidade de financiamento para as fases de fundação, implantação e consolidação do projecto é de cerca de **300 milhões de euros por ano**.

Fase	Anos	Financiamento	Intervenientes
Definição	2005-2007	60 milhões de euros: Eurocontrol (30 milhões de euros) Comunidade (30 milhões de euros)	Eurocontrol
Desenvolvimento	2008-2013	300 milhões de euros por ano: Comunidade (100 milhões de euros) Eurocontrol (100 milhões de euros) Sector e outros (100 milhões de euros)	Empresa comum
Implantação	2014-2020	Sector	Sector

Os montantes mencionados são indicativos, salvo para a fase de definição. Serão especificados durante esta primeira etapa, em fase de realização, e darão lugar a uma comunicação especial da Comissão sobre a matéria, a apresentar no decurso de 2006.

Saliente-se, em especial, que no final da fase de desenvolvimento, em 2013, tanto o financiamento como o controlo do Projecto SESAR caberão ao sector. No final desta fase, e de acordo com os progressos alcançados na realização dos seus objectivos, a empresa comum deverá transformar-se num organismo de carácter essencialmente privado (por exemplo, uma sociedade de direito europeu) que assegurará o desenvolvimento do projecto de acordo com as ambições iniciais, velando simultaneamente por evitar conflitos de interesses. No entanto, esta estrutura deverá permitir que os poderes públicos mantenham uma participação no projecto, nomeadamente enquanto proprietários dos bens corpóreos e incorpóreos financiados por fundos públicos. Tal participação também tornará mais fácil a supervisão dos trabalhos, nomeadamente das tarefas no domínio da cooperação internacional e processos de normalização.

O orçamento deverá provir das fontes seguintes:

- **Comunidade Europeia**, através dos programas-quadro de investigação e desenvolvimento¹¹ e das redes transeuropeias. Além da fase de definição, a participação financeira da Comunidade é estritamente limitada à vigência das novas perspectivas financeiras para o período de 2007-2013¹²;
- recursos do **sector**;
- orçamento do **Eurocontrol**;
- orçamento proveniente das **taxas de rota**, cobrado nos termos do n.º 1 do artigo 15º do Regulamento sobre a prestação de serviços no âmbito do Céu Único;
- contribuições de **outros novos membros** da empresa comum, incluindo os países terceiros.

¹¹ A este respeito, a Comissão manterá o Conselho Consultivo para a Investigação Aeronáutica na Europa (ACARE) informado dos programas da empresa comum.

¹² Nas discussões relativas ao procedimento orçamental do ano em causa, deverá ser aprovada uma eventual alteração dos montantes anuais imputáveis ao orçamento comunitário, que deverão manter-se inferiores aos limites aprovados para os "projectos de interesse comum" quando das decisões a tomar sobre a proposta COM(2004) 475 final.

7. CONCLUSÃO

O estudo de impacto realizado sobre o projecto de modernização da infra-estrutura europeia de controlo aéreo, completado pelas discussões mantidas com os agentes do sector, nomeadamente a consulta aos Estados-Membros no âmbito do Comité “Céu Único”, parceiros sociais e indústria, mostraram que, em termos europeus, a única solução para o desenvolvimento da nova geração de sistemas de controlo aéreo consiste em criar sinergias em torno de um grande projecto industrial.

A fase de definição do Projecto SESAR, que já foi lançada, regista níveis de empenhamento e de apropriação sem precedentes no mundo dos transportes aéreos. É também o sinal da situação de urgência em que a comunidade aeronáutica se encontra, e de quão importantes são os resultados esperados do Projecto SESAR.

Ao disponibilizar tecnologias que permitam otimizar a utilização das capacidades das máquinas e dos homens, o Projecto SESAR representará um verdadeiro progresso em termos de eficácia. Além disso, gerará economias de escala substanciais, devido à racionalização dos projectos de desenvolvimento e à grande uniformização e interoperabilidade dos sistemas implantados.

O Projecto SESAR também permitirá aumentar a eficácia ambiental de cada voo, reduzindo o congestionamento, que tem elevados custos em termos de poluição, e optimizando as trajectórias das aeronaves de acordo com requisitos ambientais.

Finalmente, o Projecto SESAR permitirá aumentar significativamente a segurança do transporte aéreo, actualmente ameaçada pelo envelhecimento das tecnologias e pela falta de homogeneidade do controlo aéreo na Europa. É sem dúvida neste domínio que um projecto deste tipo mais contribuirá para a sociedade europeia, em especial para os cidadãos que colocam a segurança no centro das suas aspirações.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

1.1. Justificação e objectivos da proposta

De acordo com as projecções, nas duas próximas décadas o tráfego aéreo deverá mais que duplicar na Europa, ou mesmo triplicar em certas regiões, nomeadamente da Europa Central.

O desenvolvimento da infra-estrutura de transportes aéreos passa assim a constituir uma prioridade para o crescimento europeu. O crescimento, por outro lado, assenta na condução de grandes projectos industriais de elevado valor tecnológico como os Programas GALILEO (radionavegação por satélite) ou ITER (fusão nuclear).

O projecto SESAR inscreve-se neste contexto. O projecto visa a realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração. O objectivo é desenvolver tecnologias, formas de organização e componentes industriais que possam garantir a segurança e fluidez do tráfego aéreo nos próximos vinte anos na Europa e no mundo.

A finalidade da proposta é criar uma empresa comum SESAR, que assegurará a coerência e coesão do projecto, promovendo simultaneamente a parceria entre a Comunidade e as outras instituições e organismos públicos ou privados.

1.2. Contexto geral

Atendendo ao seu carácter obsoleto e ao excesso de especificidades locais, os actuais sistemas de controlo do tráfego aéreo não estão suficientemente adaptados para dar resposta a uma evolução rápida, económica e fiável da aviação na Europa, num momento em que as necessidades do sector se encontram em plena mutação:

- Os passageiros pretendem transportes eficazes, acessíveis e altamente seguros,
- O respeito pelo ambiente tornou-se uma obrigação essencial para o desenvolvimento harmonioso da mobilidade,
- O 11 de Setembro de 2001 veio demonstrar que o avião se pode transformar numa ameaça para a segurança das populações.

As evoluções necessárias para ter em conta esta nova abordagem do transporte aéreo não podem ter por base o sistema actual:

- As tecnologias, algumas datadas de várias dezenas de anos, estão a atingir o limite da sua capacidade para evoluir, nomeadamente para tirar o máximo proveito de progressos no domínio das telecomunicações ou da navegação por satélite.
- Este défice de capacidade de evolução técnica obriga as aeronaves, nomeadamente, a seguir trajectórias predefinidas e rígidas, não optimizadas em termos de consumo energético ou de emissão de ruído.

- Embora tenha permitido aos operadores dar resposta à pressão do tráfego, a excessiva adaptação dos vários sistemas às especificidades locais fragiliza o conjunto do sistema, dificultando a interoperabilidade técnica e operacional. Esta situação também levanta o problema da capacidade global do sistema para acolher novas funcionalidades.
- Existem grandes disparidades entre os níveis de equipamentos e os actuais desempenhos dos vários países da União Europeia em matéria de controlo aéreo, o que prejudica o seu desempenho global.

As previsões para o sector não apontam necessariamente para uma evolução positiva:

- Nesta fase, a evolução do custo do sistema de controlo europeu (actualmente de cerca de 7 mil milhões de euros por ano) é globalmente proporcional ao crescimento do tráfego. Assim, na ausência de uma atitude decidida e de acordo com um cenário tendencial, em 2020 o controlo do tráfego aéreo custará entre 14 mil milhões e 18 mil milhões de euros por ano.
- Se a segurança do transporte aéreo tem vindo progressivamente a atingir um nível muito elevado a nível mundial, em contrapartida, no caso da Europa, a análise dos dados sobre segurança revela que nos últimos cinco anos se verificaram três grandes acidentes directamente relacionados com lacunas ao nível do controlo aéreo. A análise das tendências em matéria de incidentes de tráfego aéreo continua, de resto, a fornecer resultados preocupantes. Ainda que a Comunidade tenha adoptado uma atitude proactiva, nomeadamente com a criação da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, a qual deverá passar a desempenhar um papel preponderante na resolução dos problemas de segurança aérea, as previsões apontam para que, dada a grande densificação do tráfego, o risco de acidente aéreo atinja um nível totalmente inaceitável para os cidadãos europeus.

A actual evolução não coordenada dos sistemas gera custos adicionais e atrasos consideráveis na implementação dos novos equipamentos, prejudicando duplamente os utilizadores em termos de custos e de desempenho, bem como os próprios controladores, que passam a ser equipados com ferramentas pouco evolutivas e ineficientes.

1.2.1. Disposições em vigor no domínio em que incide a proposta

Não existem disposições em vigor neste domínio.

1.2.2. Coerência com outras políticas e objectivos da União

O Céu Único Europeu, adoptado em Março de 2004, e cujo desenvolvimento se encontra já numa fase bastante avançada, efectua uma reforma em profundidade da organização dos serviços de navegação aérea. Define uma organização clara dos papéis e responsabilidades entre autoridades de controlo e prestadores de serviços e estabelece blocos de espaço aéreo transfronteiras. Com estes blocos, as rotas e estruturas de espaço deixam de ser definidas em função das fronteiras, passando a sê-lo em função da realidade operacional do tráfego. O Projecto SESAR é a vertente tecnológica do Céu Único Europeu.

A proposta também se inscreve no contexto da Estratégia de Lisboa, ao federar e catalisar o esforço de investigação e de inovação tecnológica a nível europeu, de modo a promover o crescimento e a criação de emprego na Europa.

Por último, o Projecto SESAR é um dos "projectos de interesse comum" de infra-estruturas identificados pelo Conselho Europeu nas suas Resoluções de 24 de Outubro de 1994 (94/C 309/02), de 17 de Novembro de 1995 (95/C 317/01) e 19 de Julho de 1999 (1999/C 222/01), bem como na Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, e na proposta COM(2004) 475 da Comissão, de 14 de Julho de 2004.

2. CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DO IMPACTO

2.1. Consulta das partes interessadas

2.1.1. Métodos de consulta, principais sectores visados e perfil geral das entidades consultadas

O órgão consultivo do sector, instituído pelo Regulamento-Quadro relativo ao Céu Único Europeu (Regulamento (CE) n.º 549/2004) e constituído pelos representantes do sector da aviação civil (incluindo os parceiros sociais), criou um subgrupo específico, incumbido de intervir ao nível do estudo de impacto económico e da análise dos vários modos de gestão possíveis do Projecto SESAR.

Os resultados deste estudo foram, aliás, objecto de uma apresentação conjunta aos membros do órgão consultivo do sector e do Comité do Céu Único, constituído pelos representantes dos Estados da União.

2.1.2. Resumo das respostas e do modo como foram tomadas em consideração

O envolvimento contínuo dos interessados na análise do impacto económico e do modo de gestão permitiu ir validando as hipóteses de cálculo e recolhendo comentários e sugestões.

Além disso, na elaboração da sua proposta, a Comissão teve em conta as observações apresentadas quando da apresentação final do estudo.

2.2. Obtenção e utilização de competências especializadas

Não foi necessário recorrer a peritos externos, salvo no contexto dos estudos de impacto económico e relativo ao modo de gestão.

2.3. Avaliação de impacto

A opção "nada fazer" corresponde a uma situação em que as actividades de investigação, desenvolvimento e implementação dos novos equipamentos de controlo aéreo continuam a processar-se de forma dispersa e fragmentada a nível europeu. O papel da Comissão limita-se à fixação de padrões de interoperabilidade dos sistemas cuja existência não promoverá uma dinâmica de inovação: com efeito, os padrões são criados para manter a inovação e não para a tornar mais rápida. De acordo com este cenário, a infra-estrutura europeia de controlo aéreo continuará a apresentar um

elevado nível de fragmentação e, dada a ausência de consolidação da investigação, corre-se o risco de não gerar uma quantidade suficiente de inovação tecnológica para satisfazer as necessidades de renovação dos sistemas. Além disso, os processos decisórios continuarão a ser ineficazes, devido ao divórcio entre a acção tecnológica e o suporte regulamentar de aplicação. Nestas circunstâncias, esta opção deverá conduzir a uma situação em que a infra-estrutura de controlo aéreo deixará de poder absorver, como seria desejável, o crescimento do tráfego, com todas as consequências em termos de mau desempenho, quer a nível operacional quer financeiro. O custo do congestionamento foi estimado em 20 mil milhões de euros, existindo um efectivo risco para a segurança, com o sistema de controlo a funcionar nos limites da saturação e a utilizar equipamentos obsoletos.

Foi analisada uma segunda opção, que visava a criação de um organismo central europeu para substituição dos organismos nacionais e locais e cuja única responsabilidade consistiria em colocar em serviço os produtos desenvolvidos pelo órgão central. No entanto, esta opção obteve uma forte oposição do conjunto dos intervenientes consultados.

Assim, os fornecedores de serviços de navegação aérea consideram que, num sector cada vez mais concorrencial, nomeadamente por força do Céu Único, os equipamentos são uma componente essencial da sua ferramenta de produção e, nessa medida, é importante manter um mínimo de controlo estratégico. Embora reconheçam que seria desejável uma uniformização "vinda de cima", os parceiros sociais declararam que a transição entre a actual manta de retalhos de equipamentos locais e uma situação deste tipo exigiria uma componente local ou regional, pelo menos na fase inicial. Embora pretendam um sistema europeu uniforme, os operadores aéreos reconhecem o interesse de uma transição gradual. Os Estados-Membros mostraram-se interessados em manter um certo nível de concorrência a nível europeu e em organizar a transição em função dos condicionalismos locais.

A opção prevista, ou seja, a criação de uma empresa comum para gestão do projecto SESAR é uma solução intermédia entre as duas opções anteriores, na medida em que centraliza o que importa centralizar, mantendo simultaneamente um nível suficiente de flexibilidade de implementação e de adaptação locais. A forma da empresa comum, que prevê uma importante participação do sector, permite igualmente aliar a capacidade de investimento institucional a longo prazo a uma partilha do risco com a indústria. Além disso, do ponto de vista económico, quando comparada com a opção "nada fazer", esta opção revela-se extremamente positiva, já que a análise financeira aponta para um valor actualizado líquido comparado de cerca de 20 mil milhões de euros. Por outro lado, esta opção permite instaurar um sistema eficiente, na vanguarda da tecnologia, que aumentará a eficácia ambiental de cada voo, maximizando ao mesmo tempo a segurança. Acresce que a racionalização do programa de investigação e desenvolvimento e a parceria entre poder público e empresas privadas previsto no quadro da empresa comum permitirão à indústria europeia atingir um nível elevado de competitividade no mercado de venda de equipamentos ou de aeronaves.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

3.1. Síntese das medidas propostas

A proposta consiste num Regulamento do Conselho relativo à criação de uma empresa comum SESAR.

3.2. Base jurídica

A base jurídica da proposta é o artigo 171º do Tratado que institui a Comunidade Europeia.

3.3. Princípio da subsidiariedade

Atendendo a que a proposta não regula um domínio da competência exclusiva da Comunidade, aplica-se o princípio da subsidiariedade.

Os objectivos da proposta não podem ser suficientemente realizados através da acção dos Estados-Membros, pelas razões a seguir apresentadas:

- O Céu Único Europeu é supranacional na sua essência. Estabelece, nomeadamente, a formação de blocos funcionais de espaço transfronteiras. Com estes blocos, as rotas e as estruturas de espaço deixam de ser definidas de acordo com as fronteiras nacionais, passando a ser definidas em função da realidade dos fluxos de tráfego. Assim, os novos sistemas de controlo aéreo, nomeadamente destinados a equipar esses blocos funcionais de espaço, não podem ficar restringidos a uma dimensão nacional. Além disso, as novas tecnologias aplicadas exigirão um equipamento das aeronaves para o qual faz pouco sentido adoptar opções tecnológicas a nível puramente nacional. Finalmente, as disparidades ao nível do equipamento e do desempenho dos sistemas de controlo aéreo dos Estados-Membros são tais que será necessário um esforço de harmonização à escala europeia: o desempenho global da infra-estrutura europeia de controlo, nomeadamente em termos de segurança, depende essencialmente do desempenho dos seus elos "mais fracos".
- Os Estados-Membros adoptaram uma Declaração sobre questões militares relacionadas com o Céu Único Europeu¹³ segundo a qual é necessário estabelecer uma cooperação estreita, num quadro europeu, entre os utilizadores civis e militares em todas as matérias relacionadas com a gestão do tráfego aéreo.
- A indústria europeia de equipamento de controlo aéreo trabalha num nicho de mercado em que praticamente não existem linhas de produtos acabados, uma vez que cada sistema de controlo instalado obedece às especificidades locais. Além de gerar um custo unitário de produção elevado, esta situação influencia a capacidade de investimento da indústria na inovação tecnológica, o que se revela um ponto fraco em relação à concorrência americana que, nos Estados Unidos, beneficia de um mercado único e de grande dimensão.

¹³ JO L 96 de 31.3.1994, p. 9.

É, pois, necessária a conjugação dos esforços de investigação e desenvolvimento a nível comunitário tendo em conta, por um lado, a natureza transnacional dos equipamentos e das tecnologias a desenvolver e, por outro, a necessidade de obter recursos suficientes, que permitam a inovação.

Os objectivos da proposta podem ser melhor realizados através de uma acção da Comunidade, pelas razões seguintes:

- O esforço de investigação e desenvolvimento deve ser realizado à escala europeia. A efectiva aplicação das inovações tecnológicas deve ser sincronizada ao nível da União, a fim de garantir a homogeneidade em termos de qualidade e de segurança do serviço de controlo aéreo no espaço europeu. Esta sincronização só será possível se forem utilizadas as ferramentas regulamentares da Comunidade decorrentes do Céu Único.

Além disso, a parceria entre o sector público e privado, indispensável à maximização das sinergias necessárias à prossecução da inovação, bem como à participação de países terceiros, não pode ser concebida de outra forma que não seja à escala europeia.

Além de racionalizar os programas de desenvolvimento, a intervenção comunitária permitirá um significativo nível de interoperabilidade dos sistemas instalados, o que se traduzirá em economias de escala substanciais. Além disso, a uniformização dos sistemas a nível europeu e a substituição das tecnologias obsoletas conduzirão a uma significativa melhoria do nível de segurança do controlo aéreo europeu.

A análise económica revela que o Projecto SESAR contribuirá fortemente para o crescimento europeu e para a criação de novos empregos na Europa, graças ao aumento do nível de desempenho das actividades de transporte aéreo e ao reforço da competitividade do sector aeronáutico europeu.

A opção escolhida para a presente proposta assenta numa conjugação de esforços à escala da União, entre o que deve ser realizado (programas de investigação, planeamento) e que interessa particularmente realizar (desenvolvimento de componentes comuns), salvaguardando uma flexibilidade local em termos de implementação.

A proposta respeita, portanto, o princípio da subsidiariedade.

3.4. Princípio da proporcionalidade

A proposta está em conformidade com o princípio da proporcionalidade pelas razões seguintes:

O Projecto SESAR coordena e reúne as actividades de investigação e desenvolvimento no sector do controlo aéreo na Europa: a unicidade da gestão do projecto é necessária para assegurar a sua coerência. De acordo com o conjunto dos intervenientes, a forma de organização mais simples para a gestão do Projecto SESAR parece ser a empresa comum, pois permite a associação entre os sectores público (Comunidade, Eurocontrol) e privado. Além disso, permite associar ao projecto os países terceiros que tenham celebrado com a Comunidade Europeia pelo

menos um acordo no domínio do transporte aéreo. A empresa comum intervirá a nível da supervisão do projecto. Contudo, deverá poder dotar-se de competências técnicas suficientes que lhe permitam assegurar a legitimidade das decisões a tomar. Apoiar-se-á em grande medida em trabalho técnico externo, nomeadamente da parte dos seus membros.

O esforço financeiro global necessário para o Projecto SESAR foi avaliado em 300 milhões de euros por ano. No entanto, este montante deverá ser visto no contexto dos 200 milhões de euros actualmente dispendidos a nível europeu apenas no sector da investigação ou com os mil milhões de euros de investimento anual à escala europeia no sector do controlo aéreo. O Projecto SESAR racionalizará essas despesas através da coordenação e evitando a duplicação de esforços.

3.5. Escolha dos instrumentos

Instrumento(s) proposto(s): regulamento.

Outros instrumentos não seriam adequados pelas razões seguintes:

- A criação de uma empresa participada pela Comunidade obriga à adopção de um regulamento do Conselho.

4. IMPLICAÇÕES ORÇAMENTAIS

A avaliação orçamental preliminar, que deverá ser clarificada durante a fase de definição em curso, aponta para uma despesa comunitária de 3 milhões de euros em 2007 e de 100 milhões de euros por ano entre 2008 e 2013.

5. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

5.1. Simulação, fase-piloto e período de transição

A proposta é objecto de uma fase de definição, que já foi lançada.

5.2. Cláusulas de reexame/revisão/caducidade

A proposta inclui uma cláusula de reexame.

A proposta compreende uma cláusula de caducidade da totalidade ou de parte do acto legislativo, caso as condições predefinidas estejam preenchidas.

Proposta de

REGULAMENTO DO CONSELHO

relativo à constituição de uma empresa comum para a realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (SESAR)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 171º,

Tendo em conta a proposta da Comissão¹⁴,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu¹⁵,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹⁶,

Considerando o seguinte:

- (1) Para a realização do Céu Único Europeu, o Parlamento Europeu e o Conselho adoptaram, em 10 de Março de 2004, o Regulamento (CE) n.º 549/2004, que estabelece o quadro para a realização do Céu Único Europeu ("regulamento-quadro")¹⁷, o Regulamento (CE) n.º 550/2004 relativo à prestação de serviços de navegação aérea no Céu Único Europeu ("regulamento relativo à prestação de serviços")¹⁸, o Regulamento (CE) n.º 551/2004 relativo à organização e utilização do espaço aéreo no Céu Único Europeu ("regulamento relativo ao espaço aéreo")¹⁹ e o Regulamento (CE) n.º 552/2004 relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo ("regulamento relativo à interoperabilidade")²⁰.
- (2) O projecto de modernização da gestão do tráfego aéreo na Europa, a seguir designado por "Projecto SESAR", abrange a componente tecnológica do Céu Único Europeu. O objectivo é dotar a Comunidade de uma infra-estrutura de controlo eficiente, que permita desenvolver transportes aéreos seguros e respeitadores do ambiente, tirando pleno proveito dos progressos tecnológicos alcançados com programas como o Programa GALILEO.
- (3) O Projecto SESAR visa federar e coordenar actividades anteriormente desenvolvidas de forma dispersa e dessincronizada na Comunidade.

¹⁴ JO C ____ de ____, p. ____.

¹⁵ JO C ____ de ____, p. ____.

¹⁶ JO C ____ de ____, p. ____.

¹⁷ JO L 96 de 31.03.2004, p. 1.

¹⁸ JO L 96 de 31.03.2004, p. 10.

¹⁹ JO L 96 de 31.03.2004, p. 20.

²⁰ JO L 96 de 31.03.2004, p. 26.

- (4) A primeira fase do Projecto SESAR - denominada fase de “definição” – já se encontra em curso e destina-se a definir as várias etapas tecnológicas a vencer, as prioridades em termos de programas de modernização e os planos de implementação operacional. É co-financiada pela Comunidade a título das redes transeuropeias e pela Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol).
- (5) A fase de definição será desenvolvida por um consórcio de empresas seleccionado por concurso público, sob a responsabilidade do Eurocontrol. Ficará concluída em 2007 e conduzirá a um plano de modernização da gestão do tráfego aéreo na Comunidade.
- (6) À fase de definição seguir-se-á uma fase de implementação do plano de modernização da gestão do tráfego aéreo na Comunidade, articulada em torno de duas etapas sucessivas: o desenvolvimento (2008-2013) e a implantação (2014-2020).
- (7) Nos termos do n.º 3 do artigo 15º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, as taxas de rota podem produzir receitas para financiar projectos de apoio a determinadas categorias de utilizadores do espaço aéreo e/ou prestadores de serviços de navegação aérea de modo a melhorar as infra-estruturas colectivas de navegação aérea, o fornecimento de serviços de navegação aérea e a utilização do espaço aéreo.
- (8) De acordo com as orientações adoptadas pelo Conselho “Competitividade” de 7 de Junho de 2005²¹ relativas à elaboração do futuro programa espacial europeu, a União Europeia deverá garantir a disponibilidade e a continuidade de serviços operacionais de apoio a essas políticas, bem como contribuir para o desenvolvimento, a implantação e o funcionamento de uma infra-estrutura espacial europeia, com especial destaque para as aplicações espaciais que visem contribuir para a realização das suas políticas.
- (9) Evitando a duplicação de actividades de investigação e desenvolvimento, o Projecto SESAR não conduzirá ao aumento do montante global da contribuição dos utilizadores do espaço aéreo para o esforço de investigação e desenvolvimento.
- (10) Na sequência da adesão da Comunidade Europeia ao Eurocontrol, a Comissão e o Eurocontrol assinaram um acordo-quadro de cooperação para realização do Céu Único Europeu e de actividades de investigação e desenvolvimento no sector do controlo do tráfego aéreo.
- (11) As contribuições dos poderes públicos para a fase de implementação do Projecto SESAR deverão ser completadas com contribuições do sector privado.
- (12) Face ao número de intervenientes no processo e aos meios financeiros e conhecimentos técnicos necessários, é urgente criar uma entidade jurídica que possa assegurar uma gestão coordenada dos fundos afectados ao Projecto SESAR na sua fase de implementação.
- (13) Esta entidade, que será encarregada da gestão de um projecto público de investigação de interesse europeu, deverá ser considerada um organismo internacional na acepção do disposto no ponto 10, segundo travessão, do artigo 15º da Sexta Directiva 77/388/CEE do Conselho, de 17 de Maio de 1977, relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos impostos sobre o volume de

²¹ 9440/05 RECH 120 COMPET 111.

negócios - Sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado: matéria colectável uniforme²² e no n.º 1, segundo travessão, do artigo 23º da Directiva 92/12/CEE do Conselho, de 25 de Fevereiro de 1992, relativa ao regime geral, à detenção, à circulação e aos controlos dos produtos sujeitos a impostos especiais de consumo²³.

- (14) Esta entidade deverá igualmente beneficiar de uma isenção fiscal por parte dos Estados-Membros, no que se refere a impostos e taxas que não o IVA e os impostos especiais de consumo, e os salários pagos ao seu pessoal devem ser isentos dos impostos nacionais sobre o rendimento.
- (15) SESAR é um projecto de investigação e desenvolvimento para o qual se justifica o financiamento no âmbito dos programas-quadro da Comunidade em matéria de investigação e desenvolvimento. É, por conseguinte, necessário constituir uma empresa comum nos termos do artigo 171º do Tratado que permita realizar progressos consideráveis em matéria de estabelecimento de tecnologias para sistemas de controlo aéreo no que se refere à fase de desenvolvimento (2008-2013).
- (16) A alínea g) do artigo 4º da Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes²⁴ prevê a possibilidade de financiar acções no domínio da investigação e do desenvolvimento.
- (17) A empresa comum deverá ter como tarefa principal a organização e coordenação do Projecto SESAR, mediante a combinação de fundos públicos e privados, apoiando-se nos recursos técnicos externos, nomeadamente provenientes dos seus membros e, em particular, na experiência do Eurocontrol.
- (18) A sede da empresa comum deve ser estabelecida em Bruxelas, designadamente para facilitar a comunicação com os membros fundadores.
- (19) Atendendo a que as taxas de rota estão integralmente a cargo dos utilizadores do espaço aéreo, estes contribuem financeiramente para o esforço de investigação e desenvolvimento no sector da gestão do tráfego aéreo. Nestas circunstâncias, deverá ser-lhes atribuída uma representação adequada na empresa comum.
- (20) Convém determinar as modalidades de organização e de funcionamento da empresa comum, estabelecendo os respectivos estatutos.
- (21) A Comissão é assistida pelo Comité do Céu Único instituído pelo artigo 5º do Regulamento (CE) n.º 549/2004.
- (22) A empresa comum deverá ser criada antes da conclusão da fase de definição do projecto, de modo a poder acompanhar os trabalhos desta fase e preparar a fase de

²² JO L 145 de 13.06.1977, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/66/CE (JO L 168 de 01.05.2004, p. 35).

²³ JO L 76 de 23.03.1992, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2000/106/CE (JO L 359 de 4.12.2004, p. 30).

²⁴ JO L 228 de 09.09.1996, p. 1. Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 884/2004/CE (JO L 167 de 30.4.2004, p. 1).

desenvolvimento, com vista a assegurar a rápida execução do plano de modernização da gestão do tráfego aéreo na Europa,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º
Constituição de uma empresa comum

1. Para a realização das actividades de desenvolvimento da fase de implementação do projecto de modernização da gestão do tráfego aéreo na Europa, a seguir designado por "Projecto SESAR", é criada uma empresa comum, a seguir designada por "empresa comum SESAR", para o período até 31 de Dezembro de 2013.
2. O objectivo da empresa comum é assegurar a modernização do sistema de gestão do tráfego aéreo europeu congregando os esforços realizados na Comunidade no domínio da investigação e desenvolvimento. É, nomeadamente, responsável pela execução das tarefas seguintes:
 - Organizar e coordenar a execução do Projecto SESAR, de acordo com o plano de modernização da gestão do tráfego aéreo na Europa, a seguir designado por "plano", estabelecido pela Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol), mediante a combinação de fundos públicos e privados;
 - Actualizar o “plano” e controlar a sua execução;
 - Organizar o trabalho técnico de investigação e desenvolvimento, de validação e de estudo, a realizar sob a sua autoridade;
 - Assegurar a supervisão das actividades de desenvolvimento de produtos comuns devidamente identificados no “plano” e, se for caso disso, lançar concursos específicos.
3. A empresa comum terá sede em Bruxelas.

Artigo 2º
Estatuto jurídico

1. A empresa comum tem personalidade jurídica. Goza da máxima capacidade jurídica reconhecida às pessoas colectivas pelo direito nacional, em todos os Estados-Membros. Tem, nomeadamente, poderes para adquirir ou alienar bens móveis e imóveis e legitimamente para estar em juízo.
2. A empresa comum será tratada como organismo internacional na acepção do disposto no n.º 10, segundo travessão, do artigo 15º da Directiva 77/388/CEE e no n.º 1, segundo travessão, do artigo 23º da Directiva 92/12/CEE.
3. A empresa comum beneficia de uma isenção fiscal, à excepção do IVA e dos impostos especiais de consumo, concedida pelos Estados-Membros. Está, nomeadamente, isenta do pagamento de taxas de registo e de imposto sobre as sociedades ou contribuições assimiladas. Os salários pagos ao pessoal da empresa comum estão isentos de impostos nacionais sobre o rendimento.

Artigo 3º
Estatutos da empresa comum

1. São adoptados os estatutos da empresa comum, tal como constam do anexo.
2. Os estatutos podem ser alterados em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 5º, nomeadamente no que se refere aos seus artigos 3º, 4º, 5º, 6º, e 8º.

Artigo 4º
Fontes de financiamento

1. O financiamento da empresa comum provém:
 - a) das contribuições dos seus membros nos termos do artigo 1.º dos seus estatutos, e
 - b) de uma eventual retenção sobre as taxas de navegação aérea na acepção do n.º 3, alínea e), segundo travessão, do artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004. A Comissão define as modalidades de cobrança e de utilização dessa retenção em conformidade com o procedimento previsto no n.º 4 do artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004.
2. A contribuição da Comunidade provém, nomeadamente, do orçamento dos programas-quadro de investigação e desenvolvimento e das redes transeuropeias.
3. A concessão de contribuições financeiras comunitárias à empresa comum cessará no final do período mencionado no artigo 1º.

Artigo 5º
Comitologia

1. O Comité do Céu Único instituído pelo artigo 5º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, a seguir designado por "Comité", é regularmente informado do desenrolar dos trabalhos da empresa comum. Para o efeito, a Comissão inclui na ordem de trabalhos das reuniões do Comité um ponto sobre o Projecto SESAR.
2. Sempre que se remeta para o presente número, aplicam-se os artigos 5º e 7º da Decisão n.º 1999/468/CE. O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5º da Decisão n.º 1999/468/CE é de um mês.

Artigo 6º
Avaliação

A Comissão procede a uma avaliação da aplicação do presente regulamento, dos resultados obtidos pela empresa comum e dos seus métodos de trabalho, de três em três anos, a contar da data de início da actividade da empresa comum até à sua cessação.

Artigo 7º
Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*

ANEXO
Estatutos da empresa comum

Artigo 1º
Membros

1. São membros fundadores da empresa comum:
 - A Comunidade Europeia, representada pela Comissão Europeia (a seguir designada por "Comissão");
 - A Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol), representada pela sua Agência (a seguir designada por "Eurocontrol").
2. Podem tornar-se membros da empresa comum:
 - Banco Europeu de Investimento;
 - países terceiros, nomeadamente os que tenham celebrado pelo menos um acordo no domínio do transporte aéreo com a Comunidade Europeia;
 - qualquer outra empresa ou organismo público ou privado.
3. Qualquer pedido de adesão nos termos do n.º 2 será dirigido ao director executivo, que o transmitirá ao Conselho de Administração.

O Conselho de Administração decide da aceitação ou rejeição do pedido. Em caso de decisão favorável, o director executivo negocia as condições de adesão e submete-as ao Conselho de Administração. Estas condições podem compreender, nomeadamente, disposições relativas às contribuições financeiras e à representação no Conselho de Administração.
4. A qualidade de membro da empresa comum não pode ser cedida a terceiros sem o acordo prévio e unânime do Conselho de Administração.

Artigo 2º
Órgãos da empresa comum

Os órgãos da empresa comum são o Conselho de Administração e o director executivo.

Artigo 3º
Composição do Conselho de Administração

1. O Conselho de Administração é composto por:
 - a) um representante de cada um dos membros da empresa comum;
 - b) um representante dos utilizadores do espaço aéreo;
 - c) um representante dos fornecedores de serviços de navegação;

- d) um representante dos fornecedores de equipamentos;
 - e) um representante dos aeroportos;
 - f) um representante dos organismos de representação do pessoal do sector da gestão do tráfego aéreo.
2. Os representantes referidos no n.º 1, alíneas b), c), d), e) e f), são designados pelo órgão consultivo do sector, instituído em virtude do artigo 6º do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

Artigo 4º
Votação no Conselho de Administração

- 1. Os representantes referidos no n.º 1, alíneas a) e b), do artigo 3.º beneficiam do direito de voto.
- 2. Os membros da empresa comum dispõem de um número de votos proporcional à sua contribuição para o fundo da empresa. Contudo, a Comunidade e o Eurocontrol dispõem, cada, de pelo menos 30% do número total de votos e o representante dos utilizadores do espaço aéreo referido na alínea b) do n.º 1 do artigo 3º de pelo menos 10% do número total de votos.
- 3. Salvo disposição em contrário dos presentes estatutos, as decisões do Conselho de Administração são tomadas por maioria simples dos votos expressos.
- 4. Em caso de igualdade de votos, o voto do representante da Comunidade é preponderante.
- 5. As decisões relativas à adesão de novos membros na acepção do n.º 2 do artigo 1.º, a nomeação do director executivo e a dissolução da empresa comum devem obter o parecer positivo do representante da Comunidade no Conselho de Administração.

Artigo 5º
Missões e reuniões do Conselho de Administração

- 1. Ao Conselho de Administração compete, nomeadamente:
 - a) Estabelecer orientações e tomar as decisões necessárias à implementação do Projecto SESAR e exercer um controlo global sobre a sua execução;
 - b) Deliberar sobre a adesão de novos membros;
 - c) Nomear o director executivo e aprovar o organograma;
 - d) Deliberar sobre as modalidades de pagamento das contribuições financeiras dos membros;
 - e) Adoptar o regulamento financeiro da empresa comum;

- f) Aprovar o plano trienal de empresa e o plano de actividades anual da empresa comum referidos nos n.ºs 1 e 2 do artigo 15º, bem como o orçamento anual, incluindo o quadro de pessoal;
 - g) Aprovar as contas e balanço anuais;
 - h) Aprovar o relatório anual sobre o estado de adiantamento do Projecto SESAR referido no n.º 3 do artigo 15º;
 - i) Deliberar sobre qualquer aquisição, venda e hipoteca de bens imóveis e outros direitos imobiliários, bem como sobre a constituição de cauções ou garantias, a participação no capital de outras empresas ou instituições, a concessão ou contracção de empréstimos e a dissolução da empresa comum;
 - j) Estabelecer as modalidades de concessão dos direitos de acesso aos bens corpóreos e incorpóreos que sejam propriedade da empresa comum;
 - k) Fixar as regras e procedimentos de adjudicação dos contratos necessários à execução do "plano";
 - l) Aprovar qualquer proposta que implique uma alteração importante na execução do Projecto SESAR e do plano de actividades;
 - m) Exercer todos os poderes e assumir todas as funções, incluindo, se for caso disso, a criação dos órgãos subsidiários necessários à realização do Projecto SESAR.
2. O Conselho de Administração reunirá pelo menos duas vezes por ano. As reuniões extraordinárias terão lugar a pedido de um terço dos membros do Conselho de Administração que representem, pelo menos, 30% dos direitos de voto, a pedido da Comunidade ou do director executivo.
- As reuniões terão normalmente lugar na sede da empresa comum.
- Salvo decisão em contrário em casos especiais, o director executivo participa nas reuniões.
3. O Conselho de Administração aprova o seu regulamento interno.

Artigo 6º
Director executivo

- 1. O director executivo é responsável pela gestão corrente da empresa comum, sendo igualmente o seu representante legal. É nomeado pelo Conselho de Administração sob proposta da Comissão. Desempenha as suas funções com total independência.
- 2. O director executivo preside à execução do Projecto SESAR no quadro das orientações definidas pelo Conselho de Administração, perante o qual é responsável. Fornece ao Conselho de Administração todas as informações necessárias ao desempenho das suas funções.

3. O director deve, nomeadamente:
- a) Contratar, dirigir e supervisionar o pessoal da empresa comum, incluindo o pessoal a que se refere o n.º 4 do artigo 7º;
 - b) Organizar, dirigir e supervisionar as actividades da empresa comum;
 - c) Submeter as suas propostas de organograma ao Conselho de Administração;
 - d) Elaborar e actualizar regularmente o plano de empresa e o plano de actividades anual da empresa comum e submetê-lo à consideração do Conselho de Administração;
 - e) Elaborar o projecto de orçamento anual, incluindo a lista dos efectivos, e apresentá-lo ao Conselho de Administração;
 - f) Velar pelo cumprimento das obrigações assumidas pela empresa comum em virtude dos contratos e convenções celebrados;
 - g) Assegurar que as actividades da empresa comum sejam realizadas com total independência e sem conflito de interesses;
 - h) Elaborar o relatório anual sobre o estado de adiantamento do Projecto SESAR e apresentá-lo ao Conselho de Administração;
 - i) Submeter as contas e o balanço anuais ao Conselho de Administração;
 - j) Submeter ao Conselho de Administração qualquer proposta que implique uma alteração importante na concepção do Projecto SESAR.

Artigo 7º
Efectivos da empresa comum

- 1. Os efectivos são fixados no quadro de pessoal que constará do orçamento anual.
- 2. Os membros do pessoal da empresa comum serão contratados a prazo com base no “regime aplicável aos outros agentes das Comunidades Europeias”.
- 3. Todas as despesas de pessoal serão suportadas pela empresa comum.
- 4. Qualquer membro da empresa comum pode propor ao director executivo o destacamento de elementos do seu quadro de pessoal para a empresa comum. Se a proposta for aprovada, as despesas correspondentes são da responsabilidade do referido membro, podendo constituir um contributo em espécie na acepção do n.º 5 do artigo 11º.

O pessoal destacado junto da empresa comum deve desempenhar as suas funções com total independência e sob a supervisão do director executivo.
- 5. O Conselho de Administração decide das modalidades de aplicação do presente artigo.

Artigo 8º
Acordos

Para executar as tarefas definidas no artigo 1º do presente regulamento, a empresa comum celebrará um acordo com o Eurocontrol nos termos do qual:

- a) O Eurocontrol partilha com a empresa comum os resultados da fase de definição;
- b) O Eurocontrol assume a responsabilidade pelas tarefas seguintes, que decorrem da execução do "plano", bem como a gestão dos correspondentes fundos:
 - i) organização das actividades de investigação, desenvolvimento e validação, de acordo com o plano de actividades da empresa comum;
 - ii) supervisão dos desenvolvimentos comuns do futuro sistema;
 - iii) acompanhamento do "plano" e apresentação de eventuais propostas de alteração;
 - iv) actualização dos indicadores de convergência (plano europeu de convergência e desenvolvimento, plano local de convergência e desenvolvimento);
 - v) relações com a Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 9º
Contratos externos

- 1. Sem prejuízo do artigo 8º, a empresa comum pode celebrar contratos de prestação de serviços e de fornecimento com empresas ou consórcios de empresas, nomeadamente para realização das tarefas previstas no n.º 2 do artigo 1º do presente regulamento.
- 2. A empresa comum deve garantir que os contratos referidos no n.º 1 prevejam o direito de a Comissão efectuar controlos em nome da empresa comum para proteger os interesses financeiros da Comunidade.
- 3. Os contratos referidos no n.º 1 incluem todas as disposições adequadas em matéria de direitos de propriedade intelectual, conforme referido no artigo 17º. Para evitar conflitos de interesses, os membros implicados na definição de trabalhos sujeitos a concurso público, incluindo o pessoal destacado nos termos do n.º 4 do artigo 7º, não podem participar na realização desses trabalhos.

Artigo 10º
Grupos de trabalho

- 1. Para executar as tarefas previstas no artigo 1º do presente regulamento, a empresa comum pode criar um número limitado de grupos de trabalho incumbidos de desenvolver actividades que não estejam já a ser desenvolvidas noutros contextos. Esses grupos apoiam-se nos conhecimentos técnicos dos profissionais do sector da gestão do tráfego aéreo e realizam essas tarefas com transparência.

2. Os peritos que participam nos grupos de trabalho não pertencem ao quadro de pessoal da empresa comum.
3. Os grupos de trabalho são presididos por um representante da empresa comum.

Artigo 11º
Disposições financeiras

1. As receitas da empresa comum provêm das contribuições dos membros e de uma eventual percentagem sobre as taxas de navegação aérea na acepção do n.º 3, alínea e), segundo travessão, do artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004.
2. Para arranque das actividades da empresa comum, os membros fundadores contribuem com um montante inicial mínimo de 10 milhões de euros a pagar no prazo de um ano a contar da data de constituição da empresa comum.
3. Os membros a que se refere o n.º 2, segundo e terceiro travessões, do artigo 1º comprometem-se a pagar, no prazo de um ano a contar da aprovação do seu pedido de adesão à empresa comum, uma contribuição inicial mínima de 10 milhões de euros. No caso dos membros que aderem à empresa comum no prazo de doze meses a contar da constituição, este montante é reduzido para 5 milhões de euros.

No caso das empresas que aderem a título individual ou colectivo, que possam ser qualificadas de pequenas ou médias empresas na acepção da Recomendação da Comissão, de 6.05.2003, relativa à definição de pequenas e médias empresas²⁵, este montante baixa para 250 000 de euros, independentemente do momento da sua adesão.

4. O Conselho de Administração decide dos montantes a libertar por cada membro, na proporção das contribuições que este se comprometeu a pagar, e estabelece o prazo de pagamento dessas contribuições.
5. São autorizadas as contribuições em espécie. Estas serão objecto de uma avaliação do seu valor e utilidade para a realização das missões da empresa comum.
6. O Conselho de Administração propõe à Comissão o nível e a base da cobrança da retenção sobre as taxas de navegação aérea referida no n.º 1.
7. Qualquer membro da empresa comum que não respeite os seus compromissos relativamente às participações em espécie ou não liberte o montante de que é devedor nos prazos previstos perde o direito de voto no Conselho de Administração por um período de seis meses a contar do termo do referido prazo. Se, findo o período de seis meses, o problema persistir, perde a sua qualidade de membro.

²⁵ JO L 124 de 20.05.2003, p. 36.

Artigo 12º
Receitas

1. As receitas da empresa comum destinam-se à realização das missões definidas no artigo 1º do presente regulamento. Sem prejuízo do disposto no artigo 23º, não será efectuado qualquer pagamento a favor dos membros da empresa comum resultante da redistribuição de eventuais excedentes de receitas em relação às despesas da empresa comum.
2. Os eventuais juros produzidos pelas contribuições pagas pelos seus membros são considerados receitas da empresa comum, sem prejuízo das disposições regulamentares aplicáveis à contribuição comunitária.

Artigo 13º
Regulamento Financeiro

1. O regulamento financeiro da empresa comum é adoptado pelo Conselho de Administração.
2. O objectivo do regulamento financeiro é assegurar uma gestão financeira sã e económica da empresa comum.
3. O Regulamento Financeiro deverá respeitar, nas suas grandes linhas, os princípios do Regulamento (CE, Euratom) n.º 2343/2002 e comporta, nomeadamente, as principais regras relativas a:
 - a) apresentação e estrutura das previsões de custo do Projecto SESAR e do orçamento anual;
 - b) execução do orçamento anual e do controlo financeiro interno;
 - c) modo de pagamento das contribuições pelos membros da empresa comum;
 - d) manutenção e apresentação das contas e inventários, bem como elaboração e apresentação do balanço anual;
 - e) procedimento de concurso, baseado na não discriminação entre países dos membros da empresa comum e no carácter comunitário do projecto, a adjudicação e as cláusulas dos contratos e pedidos de fornecimentos por conta da empresa comum.
4. As regras de execução que habilitam a Comissão a assegurar o cumprimento das suas obrigações nos termos do artigo 274º do Tratado que institui a Comunidade Europeia são definidas num acordo entre a empresa comum e a Comissão.

Artigo 14º
Execução e controlo do orçamento

1. O exercício financeiro corresponde ao ano civil.

2. O director transmite aos membros as estimativas de custos do Projecto SESAR, conforme aprovadas pelo Conselho de Administração, até 31 de Março de cada ano.

As estimativas de custos do projecto incluem uma previsão das despesas anuais para os dois anos seguintes. No âmbito dessas previsões, as estimativas das receitas e despesas para o primeiro dos dois exercícios financeiros (anteprojecto de orçamento) são realizadas de forma suficientemente pormenorizada para satisfazer as exigências dos procedimentos orçamentais internos de cada membro, tendo em conta a sua contribuição financeira para a empresa comum. O director presta aos membros todas as informações suplementares para o efeito.

3. Os membros comunicam imediatamente ao director as suas observações sobre as estimativas de custos do Projecto SESAR, nomeadamente as receitas e despesas previstas para o ano seguinte.
4. Com base nas estimativas de custos do Projecto SESAR aprovadas e tendo em conta as observações dos membros, o director elabora o projecto de orçamento para o ano seguinte e submete-o ao Conselho de Administração para aprovação até 30 de Setembro.
5. Nos dois meses seguintes ao final de cada exercício financeiro, o director apresenta as contas e o balanço anuais do ano precedente ao Tribunal de Contas das Comunidades Europeias. A fiscalização efectuada pelo Tribunal de Contas é realizada no local, com base na documentação.
6. O director apresenta ao Conselho de Administração para aprovação por maioria de 75% dos votos expressos, as contas e balanço anuais, acompanhados do relatório do Tribunal de Contas. O director tem o direito e, quando solicitado pelo Conselho de Administração, a obrigação de apresentar observações sobre o relatório.
7. O Tribunal de Contas transmite o seu relatório aos membros da empresa comum.

Artigo 15º

Documentos a elaborar

1. O plano de empresa especifica o esquema de execução de todos os componentes do Projecto SESAR. Cobre períodos de três anos e é actualizado regularmente.
2. O plano de actividades anual é estabelecido anualmente para um período de doze meses e descreve as actividades, o calendário e os custos da empresa comum durante esse período.
3. O relatório anual descreve o estado de adiantamento do Projecto SESAR, nomeadamente no que respeita ao calendário, custos e resultados.

Artigo 16º

Protecção dos interesses financeiros da Comunidade

1. A Comissão tem o direito de verificar que estejam protegidos os interesses financeiros da Comunidade através de uma fiscalização eficaz. Em caso de detecção

de irregularidades, a Comissão reserva-se o direito de reduzir ou suspender qualquer pagamento futuro a favor da empresa comum.

2. O montante reduzido ou suspenso nos termos do n.º 1 será equivalente ao montante das irregularidades efectivamente apuradas pela Comissão.

Artigo 17º *Direitos de propriedade*

A empresa comum é proprietária de todos os bens corpóreos e incorpóreos criados ou que lhe tenham sido cedidos para a fase de implementação do Projecto SESAR.

Artigo 18º *Transparência e tratamento dos documentos*

O Conselho de Administração aprovará as regras relativas ao tratamento dos documentos de modo a conciliar os imperativos de segurança e sigilo comercial com os imperativos de acesso do público. Essas regras terão conta, se for caso disso, os princípios e limites enunciados no Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁶.

Artigo 19º *Medidas antifraude*

1. Para efeitos de luta contra a fraude, a corrupção e outros actos ilícitos, aplica-se o Regulamento (CE) n.º 1073/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁷.
2. A empresa comum subscreve o Acordo Interinstitucional, de 25 de Maio de 1999, entre o Parlamento Europeu, o Conselho da União Europeia e a Comissão das Comunidades Europeias relativo aos inquéritos internos efectuados pelo Organismo Europeu de Prevenção da Fraude (OLAF)²⁸ e aprova imediatamente as disposições adequadas aplicáveis a todo o pessoal da empresa comum.
3. O Tribunal de Contas e o OLAF podem, se necessário, efectuar controlos no local, junto dos beneficiários das dotações da empresa comum e dos agentes responsáveis pela atribuição dessas dotações.

Artigo 20º *Responsabilidade*

1. O cumprimento das obrigações da empresa comum é da sua exclusiva responsabilidade.
2. A responsabilidade contratual da empresa comum rege-se pelas disposições contratuais pertinentes e pela lei aplicável ao contrato em causa.

²⁶ JO L 145 de 31.05.2001, p. 43.

²⁷ JO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

²⁸ JO L 136 de 31.5.1999, p. 15.

3. Qualquer pagamento da empresa comum que vise cobrir a responsabilidade referida no n.º 2, bem como os custos e despesas inerentes, é considerado uma despesa da empresa comum.
4. O director executivo propõe ao Conselho de Administração todos os seguros necessários e a empresa comum contrai os seguros que o Conselho de Administração indicar.

Artigo 21º *Confidencialidade*

A empresa comum assegura a protecção das informações sensíveis cuja divulgação não autorizada possa prejudicar os interesses das partes contratantes. Aplica os princípios e normas mínimas de segurança definidos e aplicados pela Decisão n.º 2001/264/CE do Conselho²⁹.

Artigo 22º *Período de vigência da empresa comum*

1. A empresa comum é constituída por um período que vai até 31 de Dezembro de 2013.

Em função dos progressos registados na realização das missões da empresa comum definidas no artigo 1º do presente regulamento, este período poderá ser abreviado ou prorrogado mediante a alteração dos presentes estatutos.

2. Em função dos progressos registados na realização dos objectivos do plano de empresa e respectivas actualizações, no termo do período referido no n.º 1, a transferência para outro organismo de parte ou da totalidade dos activos corpóreos e incorpóreos propriedade da empresa comum será objecto de uma proposta da Comissão ao Conselho.

Artigo 23º *Dissolução da empresa comum*

Para efeitos do processo de dissolução da empresa comum, o Conselho de Administração nomeia um ou mais liquidatários, que darão cumprimento às decisões por este tomadas.

Artigo 24º *Legislação aplicável*

No caso das matérias não reguladas pelos presentes estatutos, aplica-se a lei do Estado onde se situa a sede da empresa comum.

²⁹ JO L 101 de 11.4.2001, p. 1. Decisão com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 2005/571/CE (JO L 193 de 23.7.2005, p. 31).

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. DENOMINAÇÃO DA PROPOSTA

Proposta de regulamento do Conselho relativo à constituição da empresa comum SESAR

2. CONTEXTO ABM / OPA (GESTÃO POR ACTIVIDADES/ORÇAMENTO POR ACTIVIDADES)

Domínio(s) de intervenção e actividade(s) associada(s):

Actividade: "Transportes terrestres, aéreos e marítimos"

Objectivo: "Assegurar a realização do mercado interno de serviços de transporte"

3. RUBRICAS ORÇAMENTAIS

3.1. Rubricas orçamentais (rubricas operacionais e rubricas de assistência técnica e administrativa conexas – antigas rubricas BA), incluindo as designações:

De acordo com a codificação actual:

06.0301 - Apoio financeiro aos projectos de interesse comum da rede transeuropeia de transportes

06.0601 - Investigação nos domínios da energia e dos transportes – aeronáutica e espaço

3.2. Duração da acção e da incidência financeira: 2007-2013

3.3. Características orçamentais (acrescentar linhas, caso necessário):

Rubrica orçamental	Tipo de despesas		Contribuição EFTA	Contribuições de países candidatos	Rubrica das perspectivas financeiras	Obrigatórias/não obrig.
06.0301	DNO	DD ³⁰	NÃO	SIM	NÃO	N.º 1A
06.0601	DNO	DD	NÃO	SIM	NÃO	N.º 1A

³⁰ Dotações diferenciadas

4. RESUMO DOS RECURSOS

4.1. Recursos financeiros

4.1.1. Resumo das dotações de autorização (DA) e das dotações de pagamento (DP)

A eventual alteração dos montantes anuais a cargo do orçamento comunitário deverá ser aprovada aquando dos debates sobre o procedimento orçamental do ano em causa e manter-se abaixo dos limites aprovados para os "projectos de interesse comum" por ocasião da adopção das decisões relacionadas com a proposta COM(2004) 475 final

Milhões de euros (3 casas decimais)

Tipo de despesas	Secção n.º	Ano 2007	2008	2009	2010	2011	2012 e seguintes	Total
------------------	---------------	-------------	------	------	------	------	---------------------	-------

Despesas operacionais³¹

Dotações de autorização (DA)	8.1	a							
06.0301			3,000	50,000	50,000	50,000	50,000	100,000	303,000
06.0601			0	50,000	50,000	50,000	50,000	100,000	300,000
Dotações de pagamento (DP)		b							
06.0301			2,000	26,000	50,000	50,000	50,000	125,000	303,000
06.0601			0	25,000	50,000	50,000	50,000	125,000	303,000

Despesas administrativas incluídas no montante de referência³²

Assistência técnica e administrativa – ATA (DND)	8.2.4	c	=	=	=	=	=	=	=
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

³¹ Despesas abrangidas pelo artigo 06 01 04 do título 06

³² Despesas abrangidas pelo artigo 06 01 04 do título 06.

TOTAL das DA, incluindo o custo dos recursos humanos		A+c +d+ e	3,389	100,281	100,281	100,481	100,281	200,962	605,675
TOTAL das DP, incluindo o custo dos recursos humanos		b+c +d+ e	2,389	51,281	100,281	100,481	100,281	250,962	605,675

MONTANTE TOTAL DE REFERÊNCIA

Dotações de autorização		a+c	3,000	100,000	100,000	100,000	100,000	200,000	603,000
Dotações de pagamento		b+c	2,000	51,000	100,000	100,000	100,000	250,000	603,000

Despesas administrativas não incluídas no montante de referência³³

Total indicativo do custo da acção

Recursos humanos e despesas conexas (DND)	8.2.5	D	0,389	0,281	0,281	0,281	0,281	0,562	2,075
Despesas administrativas, para além das relativas a recursos humanos e despesas conexas, não incluídas no montante de referência (DND)	8.2.6	E	pm	pm	pm	0,200	pm	0,400	0,600

Informações relativas ao co-financiamento

Se a proposta envolver o co-financiamento dos Estados-Membros ou de outros organismos (especificar quais), o quadro seguinte deve conter uma estimativa do nível do referido co-financiamento (podem ser acrescentadas linhas adicionais se estiver prevista a participação de diferentes organismos no co-financiamento):

Milhões de euros (3 casas decimais)

Organismos co-financiadores		Ano 2007	2008	2009	2010	2011	2012 e seguintes	Total
EUROCONTROL	F	3,000	100,000	100,000	100,000	100,000	200,000	603,000
Outros membros da empresa comum e retenção sobre as taxas de navegação*		0	100,000	100,000	100,000	100,000	200,000	600,000
TOTAL das DA, incluindo o co-financiamento	a+c+d +e+f	6,389	300,281	300,281	300,481	300,281	601,162	1.808,875

³³ Despesas abrangidas pelo capítulo 06 01, com a excepção dos artigos 06 01 04 ou 06 01 05.

4.1.2. Compatibilidade com a programação financeira

O financiamento comunitário proposto é compatível com a proposta COM(2004) 487 final sem prejuízo do acordo final sobre as perspectivas financeiras para o período de 2007-2013.

Os montantes de referência a cargo dos programas RTE e RDT estão incluídos nos montantes das propostas COM(2004)475 final e COM(2005)119.

- ☐ A proposta é compatível com a programação financeira existente.
- ☐ A proposta implicará a reprogramação da rubrica correspondente das perspectivas financeiras.
- ☐ A proposta pode exigir a aplicação do disposto no Acordo Interinstitucional³⁴ (i.e., instrumento de flexibilidade ou revisão das perspectivas financeiras).

4.1.3. Incidência financeira nas receitas

- ☒ A proposta não tem incidência financeira nas receitas
- ☐ A proposta tem incidência financeira – o efeito a nível das receitas é o seguinte:

Nota: Todas as informações e observações relativas ao método de cálculo do efeito a nível das receitas devem ser indicadas num anexo à parte.

Milhões de euros (1 casa decimal)

		Antes da acção [Ano n-1]	Situação após a acção					
Rubrica orçamental	Receitas		[Ano n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ³⁵
	a) <i>Receitas em termos absolutos</i>							
	b) <i>Variação das receitas</i>	Δ						

(Especificar cada rubrica orçamental de receitas envolvida, acrescentando o número adequado de linhas ao quadro se o efeito se fizer sentir sobre mais de uma rubrica orçamental.)

³⁴ Ver pontos 19 e 24 do Acordo Interinstitucional.

³⁵ Caso necessário, devem ser acrescentadas colunas adicionais, como, por exemplo, se a duração da acção exceder 6 anos.

4.2. Recursos humanos ETI – equivalentes a tempo inteiro (incluindo funcionários, pessoal temporário e externo) – ver mais informações no ponto 8.2.1.

Necessidades anuais	Ano 2007	2008	2009	2010	2011	2012 e seguintes
Recursos humanos – número total de efectivos	4	3	3	3	3	3 por ano

5. CARACTERÍSTICAS E OBJECTIVOS

São necessárias informações sobre o contexto da proposta na exposição de motivos. A presente secção da ficha financeira legislativa deve incluir as seguintes informações complementares específicas:

5.1. Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo

O Projecto SESAR é composto por uma fase de definição (2004-2007) e uma fase de implementação (2008-2020) subdividida em 2 etapas: desenvolvimento (2008-2013) e implantação (2014-2020). A dimensão exacta da fase de implementação depende da fase de definição. **A empresa comum intervirá apenas nas actividades de desenvolvimento da fase de implementação.** A Comunicação da Comissão relativa ao Projecto SESAR contém as informações relativas a esta matéria.

5.2. Valor acrescentado resultante da participação comunitária, coerência da proposta com outros instrumentos financeiros e eventuais sinergias

A Comunidade já co-financia com o Eurocontrol a fase de definição, no âmbito do Programa RTE-Transportes. Sem a participação da Comunidade esta fase não poderia ter sido lançada ou teria sofrido atrasos significativos susceptíveis de comprometer o projecto.

A participação dos poderes públicos na fase de implementação confere uma dimensão estratégica e institucional ao projecto. Insere-se plenamente na lógica da Estratégia de Lisboa ao criar uma parceria público-privado no domínio da investigação. Na sua qualidade de autoridade reguladora, a Comissão garante a coerência com a legislação relativa ao Céu Único e assegura a eficácia e rapidez do processo decisório, fundamental para a modernização da gestão do tráfego aéreo na Europa.

A participação financeira da Comunidade constitui um importante estímulo para o sector, que por si só não estaria em condições de financiar a modernização do sistema e, ao mesmo tempo, suportar o custo operacional do sistema actual.

5.3. Objectivos e resultados esperados da proposta e indicadores conexos no contexto da gestão por actividades (GPA)

O Projecto SESAR inscreve-se no objectivo GPA "de concluir o mercado interno de serviços energéticos e de transportes e velar pela sua implementação" da actividade "Transportes terrestres, aéreos e marítimos".

Tem por objectivo a modernização do sistema de gestão do tráfego aéreo europeu. O objectivo da empresa comum é organizar e coordenar o projecto congregando os esforços de investigação e desenvolvimento na Comunidade Europeia.

O projecto encontra-se actualmente na fase de definição e dará lugar ao *plano de modernização da gestão do tráfego aéreo na Europa*, em 2007. **Este plano fornecerá elementos essenciais à definição dos objectivos operacionais da empresa comum.** Além, de definir as necessidades do novo sistema do ponto de vista do seu desempenho no horizonte de 2020 e para além desta data, o plano identificará soluções para a criação de um sistema de gestão do tráfego aéreo harmonizado e globalmente interoperável. Definirá o plano de actividades para as áreas de investigação, desenvolvimento e validação, bem como um plano de pormenor, em termos de custos e de prioridades, das fases de desenvolvimento e de implantação.

Logo, até ao estabelecimento do plano de modernização, não será possível definir objectivos operacionais e indicadores precisos.

No entanto, já é possível identificar objectivos "específicos":

- Constituir a empresa comum, constituir os órgãos de gestão, recrutar o pessoal;
- Organizar e coordenar a implementação do projecto de acordo com o plano de modernização;
- Organizar as actividades de investigação, desenvolvimento, validação e estudo desenvolvidas sob a sua autoridade;
- Organizar concursos públicos para o desenvolvimento de produtos comuns.

Nesta fase, os indicadores possíveis são: a criação da estrutura de gestão (instalação da sede, constituição do conselho de administração, adopção dos regulamentos interno e financeiro, contratação do director executivo e do pessoal); o arranque das actividades (estabelecimento do plano de actividades, conclusão do acordo com o Eurocontrol, convite à participação financeira dos membros); a continuação das actividades e sua avaliação (recrutamento de novos membros, lançamento de concursos públicos, produção de relatórios sobre os progressos registados, avaliação comparativa com os Estados Unidos).

5.4. Modalidades de execução (indicativo)

Indique seguidamente a(s) modalidade(s)³⁶ escolhida(s) para a execução da acção.

☒ Gestão centralizada

☒ Directamente pela Comissão

☐ Indirectamente por delegação a:

☐ Agências de execução,

☐ Organismos a que se refere o artigo 185.º do Regulamento Financeiro, criados pelas Comunidades

☐ Organismos nacionais do sector público/organismos com missão de serviço público

☐ Gestão partilhada ou descentralizada

☐ Com Estados-Membros

☐ Com países terceiros

☐ Gestão conjunta com organizações internacionais (especificar)

6. CONTROLO E AVALIAÇÃO

6.1. Sistema de controlo

O projecto de estatutos da empresa comum prevê disposições específicas em matéria de controlo interno.

6.2. Avaliação

6.2.1. Avaliação *ex-ante*

A análise de impacto que figura em anexo à proposta, realizada com base num estudo preparatório sobre a relação custo-benefício do Projecto SESAR e da sua gestão, fornece já, em grande medida, os elementos necessários para uma avaliação *ex-ante* da constituição da empresa comum SESAR.

No entanto, pelas razões indicadas no ponto 5, os elementos essenciais para a definição dos objectivos operacionais da empresa comum apenas estarão disponíveis em 2007. Logo, atendendo a que, nesta fase do projecto, não é possível realizar uma análise *ex-ante* exaustiva, a Comissão completará a sua avaliação no final da fase de definição.

³⁶ Se for indicada mais de uma modalidade, queira apresentar informações adicionais na secção “Observações” do presente ponto.

6.2.2. *Medidas tomadas na sequência de uma avaliação intercalar/ex-post (lições tiradas de experiências anteriores semelhantes)*

Não se aplica.

6.2.3. *Condições e frequência das avaliações futuras*

A avaliação interna da empresa comum é assegurada com base num relatório anual sobre o estado do adiantamento do projecto.

Além disso, de três em três anos, a Comissão realizará uma avaliação da aplicação do regulamento e dos resultados obtidos. Também está prevista a realização de uma avaliação final.

7. MEDIDAS ANTIFRAUDE

Os estatutos da empresa comum contêm disposições específicas sobre as medidas antifraude.

8. INFORMAÇÕES SOBRE OS RECURSOS

8.1. Objectivos da proposta em termos de custos

Dotações de autorização em milhões de euros (3 casas decimais)

(Indicar os objectivos, as acções e as realizações)	Tipo de realização	Custo médio	Ano 2007		Ano 2008		Ano 2009		Ano 2010		Ano 2011		Ano 2012 e seguintes		TOTAL	
			N.º de realizações	Total custo	N.º de realizações	Total custo	N.º de realizações	Total custo	N.º de realizações	Total custo	N.º de realizações	Total custo	N.º de realizações	Total custo	N.º de realizações	Total custo
OBJECTIVO n.º 1 ³⁷ Constituição da empresa comum																
Subtotal Objectivo 1	=	=		1												1
OBJECTIVO n.º 2 ³⁸ Organização e coordenação da implementação do projecto																
Subtotal Objectivo 2	=	=		2		4		4		4		4		8		26

³⁷ Tal como descrito na secção 5.3.

³⁸ Tal como descrito na secção 5.3.

OBJECTIVO n.º 3																
Organização do																
Subtotal Objectivo 3	=	=		0		48		48		48		48		96		288
OBJECTIVO n.º 4																
Organização de																
concursos públicos																
Subtotal Objectivo 4	=	=		0		48		48		48		48		96		288
CUSTO TOTAL	=	=		3		100		100		100		100		200		603

Os montantes constantes do quadro 8.1 são indicativos. A fase de definição do projecto dará lugar a uma discriminação mais precisa por objectivo.

8.2. Despesas administrativas

8.2.1. Recursos humanos - número e tipo de efectivos

Tipos de lugares		Pessoal a afectar à gestão da acção mediante a utilização dos recursos existentes e/ou adicionais (número de lugares/ETI)					
		Ano 2007	Ano 2008	Ano 2009	Ano 2010	Ano 2011	2012-2013
Funcionários ou agentes temporários ³⁹ (06 01 01)	A*/AD	2	1	1	1	1	2
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	2
Pessoal financiado ⁴⁰ pelo art. 06 01 02		1	1	1	1	1	2
Outro pessoal financiado ⁴¹ pelo art. 06 01 04/05		=	=	=	=	=	=
TOTAL		4	3	3	3	3	6

8.2.2. Descrição das funções decorrentes da acção

- Trabalhos preparatórios para a constituição da empresa comum;
- Ligação aos vários intervenientes a nível político, económico, técnico e social;
- Gestão dos apoios comunitários.

8.2.3. Origem dos recursos humanos (estatutários)

(Quando for declarada mais de uma origem, indicar o número de lugares relativamente a cada origem)

- ☒ 2 lugares actualmente afectados à gestão do projecto a substituir ou a prolongar
- ☐ Lugares pré-afectados no âmbito do exercício EPA/AO relativo ao ano n
- ☒ 1 lugar a solicitar no próximo processo EPA/AO

³⁹ Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

⁴⁰ Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

⁴¹ Cujo custo está incluído no montante de referência.

☒ 1 lugar a reafectar mediante a utilização dos recursos existentes dentro do serviço gestor (reafecção interna)

☐ Lugares necessários para o ano n, embora não previstos no exercício EPA/AO do ano em questão

8.2.4. *Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência* (06 01 04/05 - Despesas de gestão administrativa)

Não se aplica

Milhões de euros (3 casas decimais)

Rubrica orçamental (número e designação)	Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5 e posteriores	TOTAL
1. Assistência técnica e administrativa (incluindo custos de pessoal conexos)	=	=	=	=	=	=	=
Agências de execução ⁴²							
Outras formas de assistência técnica e administrativa	=	=	=	=	=	=	=
- intra muros							
- extra muros							
Total da assistência técnica e administrativa	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. *Custo dos recursos financeiros e custos conexos não incluídos no montante de referência*

Milhões de euros (3 casas decimais)

Tipo de recursos humanos	Ano 2007	Ano 2008	Ano 2009	Ano 2010	Ano 2011	Ano 2012 e seguintes
Funcionários e agentes temporários (06 01 01)	0,324	0,216	0,216	0,216	0,216	0,432
Pessoal financiado pelo art. 06 01 02	0,065	0,065	0,065	0,065	0,065	0,130
Total do custo dos recursos humanos e custos conexos (NÃO incluídos no montante de referência)	0,389	0,281	0,281	0,281	0,281	0,562

⁴² Deve ser feita referência à ficha financeira legislativa específica relativa à(s) agência(s) de execução em questão.

Cálculo – *Funcionários e agentes temporários*

Deve ser feita referência ao ponto 8.2.1, caso aplicável

Custo normal 108 000 euros/ano por agente

Cálculo – *Pessoal financiado ao abrigo do art. 06 01 02*

Deve ser feita referência ao ponto 8.2.1, caso aplicável

Custo de um perito nacional destacado:

Ajuda de custo diária 41 000 euros/ano + Viagens 4 000 euros/ano + Despesas administrativas 19 985 euros/ano = Total 64 985 euros/ano => 65 000 euros/ano

8.2.6. *Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência*

Milhões de euros (3 casas decimais)

	Ano 2007	Ano 2008	Ano 2009	Ano 2010	Ano 2011	Ano 2012 e seguintes	TOTAL
06 01 02 11 01 – Deslocações em serviço**	pm	pm	Pm	pm	pm	pm	pm
06 01 02 11 02 – Reuniões e conferências							
06 01 02 11 03 - Comitês ⁴³							
06 01 02 11 04 – Estudos e consultas							
06 01 02 11 05 – Sistemas de informação							
2. Total de outras despesas de gestão (06 01 02 11)							
3. Outras despesas de natureza administrativa (especificar, indicando a rubrica orçamental) Avaliações 06.010503 – 06.010404***				0,200		0,600	0,800
Total das despesas administrativas, excluindo recursos humanos e custos conexos, (NÃO incluídas no montante de referência)				0,200		0,600	0,800

⁴³ Especificar o tipo de comité e o grupo a que este pertence.

Cálculo – *Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência*

** Deslocações em serviço efectuadas pelo pessoal da Comissão afecto ao projecto. Depende da localização da sede definitiva da empresa comum.

*** 2 avaliações intercalares e uma avaliação final

As necessidades de recursos humanos e administrativos serão satisfeitas através da dotação atribuída à DG responsável pela gestão do projecto no quadro do procedimento de dotação anual.