

Parecer do Comité das Regiões sobre «O futuro dos aeroportos europeus»

(2007/C 305/03)

O COMITÉ DAS REGIÕES

formula as seguintes recomendações:

- É necessária alguma regulamentação que não seja muito restritiva e a que se recorrerá unicamente quando as regulamentações nacionais não parecerem eficazes (princípio da subsidiariedade). As características principais deveriam ser um processo de consulta transparente e um procedimento de recurso europeu;
- O limite de um milhão de passageiros parece arbitrário e eventualmente desnecessário, na medida em que a regulamentação abrangerá mais de 150 aeroportos, muitos deles pequenos aeroportos regionais incapazes de sustentar a burocracia. A directiva deve aplicar-se apenas aos aeroportos com mais de 1 % do total do mercado de passageiros da UE;
- A autoridade reguladora independente nacional deverá poder conceder derrogações de modo a incluir aeroportos que ficam aquém do limiar, se se entender que têm poder de mercado significativo. Qualquer teste de mercado a efectuar pela entidade reguladora nacional da aviação está sujeito a apreciação pela Comissão Europeia para assegurar uniformidade de tratamento na Europa (o artigo 1.º, n.º 2 da proposta de directiva deveria portanto, ser alterado).
- A directiva não deve tomar posição sobre o princípio de caixa única;
- O acesso ao aeroporto por diversos meios de transporte é uma componente essencial de «capacidade» e da exploração plena da capacidade existente nos aeroportos regionais;
- Os aeroportos regionais são fundamentais para a prosperidade das regiões e podem desempenhar um papel importante para reduzir o congestionamento em aeroportos que funcionam como plataformas de correspondência. Podem, aliás, dirigir a sua actividade para a aviação geral e para uma série de potenciais serviços que, no futuro, terão menos espaço nos grandes aeroportos devido ao incremento do tráfego comercial.

Documentos de referência

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns de exploração dos serviços de transporte aéreo na Comunidade

COM(2006) 396 final

Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões: Plano de acção sobre a capacidade, eficiência e segurança dos aeroportos na Europa

COM(2006) 819 final

Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às taxas aeroportuárias

COM(2006) 820 final

Relatório da Comissão sobre a aplicação da Directiva 96/67/CE do Conselho de 15 de Outubro de 1996

COM(2006) 821 final

Relator: Gordon KEYMER, Câmara do Distrito de Tandridge, (UK/PPE)

1. Recomendações políticas**I. Necessidade de regulamentação**

1. É necessária alguma regulamentação que não seja muito restritiva e a que se recorrerá unicamente quando as regulamentações nacionais não parecerem eficazes (princípio da subsidiariedade). As características principais devem ser um processo de consulta transparente e um procedimento de recurso europeu.

II. Taxas aeroportuárias

2. O limite de um milhão de passageiros parece arbitrário e eventualmente desnecessário, na medida em que a regulamentação abrangerá mais de 150 aeroportos, muitos deles pequenos aeroportos regionais incapazes de sustentar a burocracia. Recomenda-se que as entidades reguladoras nacionais da aviação efectuem testes de mercado, que poderiam ser apreciados pela UE, para assegurar a uniformidade de tratamento na Europa.

3. A directiva aplica-se apenas aos aeroportos com mais de 1 % do total do mercado de passageiros da UE.

4. A autoridade reguladora independente nacional pode conceder derrogações, com base em teste de mercado ou no caso de aeroportos com menos de 20 % da quota de mercado nacional. Pode também incluir aeroportos que ficam aquém do limiar, se se entender que têm poder de mercado significativo.

5. Qualquer teste de mercado a efectuar pela autoridade reguladora nacional está sujeito a apreciação pela Comissão Europeia para assegurar uniformidade de tratamento na Europa.

6. A directiva não deve tomar posição sobre o princípio de caixa única («single-till») (ou de caixa dupla («dual-till»), que também pode funcionar bem).

7. Os aeroportos devem poder aplicar taxas diferenciadas, tanto para encorajar as «companhias sedeadas» como para desenvolver os terminais de baixo custo num aeroporto.

III. Entidades reguladoras

8. As autoridades reguladoras nacionais devem ser verdadeiramente independentes, tanto ao nível funcional como financeiro.

IV. Capacidade

9. A Europa necessita de utilizar melhor a capacidade existente e investir em nova capacidade.

10. O acesso ilimitado ao aeroporto, recorrendo a novos meios de transporte, é uma componente essencial de «capacidade» e da exploração plena da capacidade existente nos aeroportos regionais. Em especial, a ligação dos aeroportos a centros urbanos e a redes ferroviárias de alta velocidade e uma rede mais densa de ligações ferroviárias de alta velocidade, a fim de reduzir o tráfego de curta distância e libertar capacidade.

11. A aviação geral desempenha um papel importante numa Europa alargada, permitindo viajar com rapidez e flexibilidade entre aeroportos regionais. Assim, devem manter-se os movimentos da aviação geral.

V. Assistência em escala

12. A directiva de 1996 permitiu maior eficiência, menos custos e criação de emprego. Seria possível aplicar melhor a directiva em vigor, mas não há necessidade de nova legislação.

VI. Implicações de planeamento

13. Reconhecendo a co-relação entre os acessos e o crescimento regionais, o CR considera que os aeroportos regionais são fundamentais para a prosperidade das regiões e podem desempenhar um papel importante para reduzir o congestionamento em aeroportos importantes que funcionam como plataformas de correspondência. Estes, aliás, podem dirigir a sua actividade para a aviação geral e para uma série de potenciais serviços que, no futuro, terão menos espaço nos grandes aeroportos devido ao aumento do tráfego comercial.

14. As autoridades locais e regionais devem lidar com o sector da aviação de modo diferente, nomeadamente com prazos mais curtos e de forma mais dinâmica.

15. O crescimento futuro dos aeroportos deve ser tido em maior conta no ordenamento a longo prazo do território local e regional (planeamento de alojamento, redes de transporte, comércio, etc.).

2. Recomendações do Comité das Regiões

Recomendação 1

Proposta de directiva sobre taxas aeroportuárias [COM(2006) 820 final]

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
Considerando 1 A principal tarefa e actividade comercial dos aeroportos é assegurar a assistência a aeronaves, desde a aterragem até à descolagem, e a passageiros e carga, de modo a que as transportadoras aéreas possam prestar os seus serviços de transporte aéreo. Com esse fim em vista, os aeroportos oferecem uma série de instalações e serviços, relacionados com a operação de aeronaves e a assistência a passageiros e carga, cujos custos recuperam geralmente mediante a cobrança de taxas aeroportuárias.	Considerando 1 A principal tarefa e actividade comercial dos aeroportos é assegurar a assistência a aeronaves, desde a aterragem até à descolagem, e a passageiros e carga, de modo a que as transportadoras aéreas possam prestar os seus serviços de transporte aéreo. Com esse fim em vista, os aeroportos oferecem uma série de instalações e serviços, relacionados com a operação de aeronaves e a assistência a passageiros e carga, cujos custos recuperam geralmente, <u>mas nem sempre exclusivamente,</u> mediante a cobrança de taxas aeroportuárias.

Justificação

A directiva não deve tomar posição sobre o princípio de caixa única («single-till») (ou de caixa dupla («dual-till»), que também pode funcionar bem).

Recomendação 2

Proposta de directiva sobre taxas aeroportuárias [COM(2006) 820 final]

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
N.º 2 do artigo 1.º A presente directiva é aplicável aos aeroportos localizados nos territórios sujeitos às disposições do Tratado e abertos ao tráfego comercial, cujo tráfego anual seja superior a 1 milhão de passageiros ou 25 000 toneladas de carga.	N.º 2 do artigo 1.º A presente directiva é aplicável aos aeroportos localizados nos territórios sujeitos às disposições do Tratado e abertos ao tráfego comercial, cujo tráfego anual seja superior a 1 milhão de passageiros ou 25 000 toneladas de carga a 1 % do total do mercado de passageiros da UE. <u>A autoridade reguladora nacional independente pode conceder isenções, com base em teste de mercado ou no caso de aeroportos com menos de 20 % da quota de mercado nacional. Pode também incluir aeroportos que ficam aquém do limiar, se se entender que têm poder de mercado significativo.</u> <u>Qualquer teste de mercado a efectuar pelo regulador nacional da aviação está sujeito a apreciação pela Comissão Europeia para assegurar uniformidade de tratamento na Europa.</u>

Justificação

A directiva na sua formulação actual abrangerá mais de 150 aeroportos, muitos dos quais não estão equipados para dar resposta à carga burocrática decorrente da directiva e têm uma quota de mercado que não justifica a sua inclusão. A título indicativo, um aeroporto que figure entre os vinte principais da UE terá mais de dez milhões de passageiros.

Bruxelas, 10 de Outubro de 2007.

O Presidente
do Comité das Regiões
Michel DELEBARRE
