

Edição em
língua portuguesa

Comunicações e Informações

Número de informação

Índice

Página

I Comunicações

Conselho

2004/C 95 E/01

Posição Comum (CE) n.º 20/2004, de 6 de Fevereiro de 2004, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um programa de acção comunitária para a promoção das organizações que operam ao nível europeu no domínio da igualdade entre homens e mulheres

1

2004/C 95 E/02

Posição Comum (CE) n.º 21/2004, de 19 de Fevereiro de 2004, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à promoção da igualdade entre homens e mulheres na cooperação para o desenvolvimento

8

2004/C 95 E/03

Posição Comum (CE) n.º 22/2004, de 19 de Fevereiro de 2004, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade

16

2004/C 95 E/04

Posição Comum (CE) n.º 23/2004, de 24 de Fevereiro de 2004, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 2236/95 do Conselho, que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias

27

2004/C 95 E/05

Posição Comum (CE) n.º 24/2004, de 26 de Fevereiro de 2004, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos requisitos mínimos de segurança para os túneis da rede rodoviária transeuropeia

31

Número de informação

Índice (continuação)

Página

2004/C 95 E/06

Posição Comum (CE) n.º 25/2004, de 22 de Março de 2004, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade dos sistemas electrónicos de portagem rodoviária na Comunidade ⁽¹⁾ 53

I

(Comunicações)

CONSELHO

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 20/2004

adoptada pelo Conselho em 6 de Fevereiro de 2004

tendo em vista a adopção da Decisão n.º .../2004/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ... , que estabelece um programa de acção comunitária para a promoção das organizações que operam ao nível europeu no domínio da igualdade entre homens e mulheres

(2004/C 95 E/01)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 13.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O princípio da igualdade entre homens e mulheres é um princípio fundamental do direito comunitário, estabelecido por força do artigo 2.º e do n.º 2 do artigo 3.º do Tratado e clarificado pela jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias. Nos termos do Tratado, a igualdade entre homens e mulheres constitui uma «missão» especial e um objectivo da Comunidade, a qual tem a obrigação de a promover activamente em todas as suas acções.
- (2) O n.º 1 do artigo 13.º do Tratado confere ao Conselho a competência para tomar as medidas necessárias para combater todas as formas de discriminação, designadamente em razão do sexo. Por força do n.º 2 do artigo 13.º, sempre que o Conselho adopte medidas de incentivo comunitárias, com exclusão de qualquer harmonização das disposições legislativas e regulamentares dos Estados-Membros, para apoiar as acções dos Estados-Membros destinadas a contribuir para a realização deste objectivo, delibera nos termos do artigo 251.º do Tratado.
- (3) Os artigos 21.º e 23.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia proíbem todas as formas de discriminação em razão do sexo e consagram o princípio da igualdade entre homens e mulheres em todos os domínios.
- (4) A experiência das acções desenvolvidas ao nível comunitário mostrou que a promoção da igualdade entre homens

e mulheres exige, na prática, um conjunto de medidas, nomeadamente de instrumentos legislativos e de acções concretas, a cuja concepção presida uma preocupação de reforço mútuo.

- (5) O Livro Branco da Comissão sobre a Governação Europeia preconiza o princípio da participação dos cidadãos na definição e na aplicação das políticas, a participação da sociedade civil e das organizações que a compõem e uma consulta mais eficaz e transparente das partes interessadas.
- (6) A Quarta Conferência Mundial das Mulheres, realizada em Pequim, adoptou, em 15 de Setembro de 1995, uma declaração e uma plataforma de acção em que se convidavam os Governos, a comunidade internacional e a sociedade civil a adoptar medidas estratégicas tendo em vista eliminar a discriminação contra as mulheres, assim como os obstáculos à igualdade entre homens e mulheres.
- (7) Pela Decisão 2001/51/CE ⁽³⁾, o Conselho estabeleceu o programa de acção relativo à estratégia comunitária para a igualdade entre homens e mulheres. Estas intervenções deverão ser completadas por uma acção de apoio nos meios envolvidos.
- (8) As rubricas orçamentais A-3037 (n.º ABB 040501) e A-3046 (n.º ABB 040503) do orçamento geral da União Europeia relativo ao exercício de 2003 e aos exercícios anteriores destinam-se a apoiar o Lóbi Europeu das Mulheres e organizações europeias de mulheres que trabalham em prol da igualdade entre homens e mulheres.
- (9) O Regulamento (CE, Euratom) n.º 1605/2002 do Conselho, de 25 de Junho de 2002 que institui o Regulamento Financeiro aplicável ao orçamento geral das Comunidades Europeias ⁽⁴⁾, a seguir designado «Regulamento Financeiro», impõe que as acções de apoio existentes sejam dotadas de um acto de base em consonância com as suas disposições.

⁽¹⁾ JO C ...

⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 20 de Novembro de 2003 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 6 de Fevereiro de 2004 e posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽³⁾ JO L 17 de 19.1.2001, p. 22.

⁽⁴⁾ JO L 248 de 16.9.2002, p. 1.

- (10) As actividades de certas organizações europeias, sobretudo no caso das acções comunitárias especificamente destinadas às mulheres, ajudam a promover a igualdade entre homens e mulheres.
- (11) O Lóbi Europeu das Mulheres, em particular, que integra a maior parte das organizações de mulheres existentes nos 15 Estados-Membros e que conta com mais de 3 000 membros, exerce uma função primordial de promoção, acompanhamento e divulgação das acções comunitárias destinadas às mulheres, com vista à concretização da igualdade entre homens e mulheres. A sua acção inscreve-se numa perspectiva de interesse geral europeu.
- (12) Por conseguinte, importa aprovar um programa estruturado com o objectivo de apoiar financeiramente estas organizações, sob a forma de uma subvenção de funcionamento para as actividades com fins de interesse geral europeu no domínio da igualdade entre os sexos ou com um objectivo que se inscreva na política da União Europeia neste domínio ou para subvencionar determinadas acções.
- (13) O presente programa apresenta uma ampla cobertura geográfica em virtude de o novo Tratado de Adesão ter sido assinado em 16 de Abril de 2003 e de o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu (EEE) prever uma cooperação alargada no domínio da realização da igualdade entre homens e mulheres entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e os países da Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA), por outro. O Acordo EEE define o processo de participação dos Estados da EFTA que fazem parte do EEE nos programas comunitários neste domínio. Importa, além disso, prever a abertura do presente programa à participação da Roménia e da Bulgária, nas condições estabelecidas nos Acordos Europeus, nos seus Protocolos Complementares e nas decisões dos respectivos Conselhos de Associação, e da Turquia, de acordo com as condições fixadas no Acordo-Quadro entre a Comunidade Europeia e a República da Turquia sobre os princípios gerais da participação da República da Turquia nos programas comunitários⁽¹⁾.
- (14) Importa ter em conta nas formas de apoio a utilizar a natureza específica das organizações que operam ao nível europeu no domínio da promoção da igualdade entre homens e mulheres.
- (15) A presente decisão estabelece, para a totalidade do período de vigência do programa, um enquadramento financeiro que constitui para a autoridade orçamental a referência privilegiada, na acepção do ponto 33 do Acordo Interinstitucional de 6 de Maio de 1999 do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão, sobre a disciplina orçamental e a melhoria do processo orçamental⁽²⁾, no âmbito do processo orçamental anual,

DECIDEM:

Artigo 1.º

Objectivo do programa

1. A presente decisão institui um programa de acção comunitária, adiante designado «programa», destinado a promover organizações que operam ao nível europeu no domínio da igualdade entre homens e mulheres.
2. O objectivo geral do presente programa consiste em apoiar as actividades destas organizações cujo programa de trabalho permanente ou acções pontuais visem o interesse geral europeu no domínio da igualdade entre homens e mulheres ou prossigam um objectivo que se inscreva na política da União Europeia neste domínio.
3. O programa tem início em 1 de Janeiro de 2004 e terminará em 31 de Dezembro de 2005.

Artigo 2.º

Acesso ao programa

1. Para poderem beneficiar de uma subvenção, as organizações que operam ao nível europeu no domínio da igualdade entre homens e mulheres devem respeitar as disposições constantes do anexo e as suas actividades devem:
 - a) Contribuir para o desenvolvimento e a implementação de acções comunitárias que promovam a igualdade entre homens e mulheres;
 - b) Respeitar os princípios subjacentes e as disposições legais que regem a acção comunitária no domínio da igualdade entre homens e mulheres;
 - c) Ter um potencial impacto de dimensão transnacional.
2. As organizações em questão devem ter sido legalmente constituídas há mais de um ano, funcionando de forma isolada ou em associações coordenadas.

Artigo 3.º

Participação de países terceiros

Para além das organizações estabelecidas nos Estados-Membros, a participação no programa está aberta às organizações que operam ao nível europeu no domínio da igualdade entre homens e mulheres com sede:

- a) Nos Estados aderentes que assinaram o Tratado de Adesão em 16 de Abril de 2003;
- b) Nos países da EFTA/EEE, nas condições definidas no Acordo EEE;
- c) Na Roménia e na Bulgária, devendo as condições da sua participação ser fixadas em conformidade com os Acordos Europeus, os seus Protocolos Complementares e as decisões dos respectivos Conselhos de Associação;

⁽¹⁾ JO L 61 de 2.3.2002, p. 29.

⁽²⁾ JO C 172 de 18.6.1999, p. 1. Acordo com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2003/429/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 147 de 14.6.2003, p. 25).

- d) Na Turquia, devendo as condições de participação ser fixadas em conformidade com o Acordo-Quadro entre a Comunidade Europeia e a República da Turquia sobre os princípios gerais da participação da República da Turquia nos programas comunitários.

Artigo 4.º

Seleccção dos beneficiários

1. São directamente concedidas subvenções de funcionamento aos beneficiários referidos no ponto 2.1 do anexo.
2. A concessão de uma subvenção de funcionamento com base no programa de trabalho permanente ou de uma subvenção a uma acção pontual de uma organização que prossiga um objectivo de interesse geral europeu que se enquadre na política da União Europeia de promoção da igualdade entre homens e mulheres obedece aos critérios globais constantes do anexo. As organizações susceptíveis de beneficiar de tais subvenções de funcionamento concedidas ao abrigo dos pontos 2.2 e 2.3 do anexo serão seleccionadas na sequência de um convite à apresentação de propostas.

Artigo 5.º

Concessão da subvenção

1. As subvenções de funcionamento concedidas ao abrigo dos pontos 2.1 e 2.2 do anexo a organizações que operam ao nível europeu no domínio da igualdade entre homens e mulheres só podem financiar um máximo de 80 % do total das despesas elegíveis da organização em questão correspondentes ao ano civil para o qual é concedida a subvenção.
2. Por força do disposto no n.º 2 do artigo 113.º do Regulamento Financeiro e dada a natureza das organizações abrangidas por esta decisão, o princípio da degressividade não se aplica às subvenções concedidas ao abrigo do programa.

Artigo 6.º

Disposições financeiras

1. O enquadramento financeiro para a execução do programa, para o período de 2004-2005, é de 2,2 milhões de euros.
2. As dotações anuais são autorizadas pela autoridade orçamental, no limite das perspectivas financeiras.

Artigo 7.º

Acompanhamento e avaliação

A Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 31 Dezembro de 2006, um relatório sobre a realização dos objectivos do programa. O relatório em questão deve assentar nos resultados obtidos pelos beneficiários e avaliar, entre outros aspectos, a eficácia demonstrada pelos mesmos na consecução dos objectivos definidos no artigo 1.º e no anexo.

Artigo 8.º

Entrada em vigor

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

A presente decisão é aplicável com efeitos desde 1 de Janeiro de 2004.

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO

1. Actividades a apoiar

O objectivo geral definido no artigo 1.º visa reforçar a acção comunitária no domínio da igualdade entre homens e mulheres e conferir maior eficácia a esta acção, através de apoio financeiro a organizações que operam ao nível europeu no domínio da igualdade entre homens e mulheres, incluindo o Lóbi Europeu das Mulheres.

1.1. As actividades das organizações activas na promoção da igualdade entre homens e mulheres susceptíveis de contribuir para o reforço e a eficácia da acção comunitária incluirão nomeadamente:

- a representação de partes interessadas ao nível comunitário,
- acções de sensibilização destinadas a promover a igualdade entre homens e mulheres, designadamente através de estudos, campanhas e seminários,
- a divulgação de informações sobre a acção comunitária no domínio da igualdade entre homens e mulheres,
- acções destinadas a promover, nomeadamente, a conciliação da vida profissional e familiar, a participação das mulheres nos processos decisórios, o combate à violência contra as mulheres, aos estereótipos de género e à discriminação no local de trabalho,
- medidas de incentivo à cooperação com organizações de mulheres em países terceiros e de sensibilização para a situação da mulher à escala mundial.

1.2. As actividades empreendidas pelo Lóbi Europeu das Mulheres para desempenhar as suas funções de representação e de coordenação das organizações não governamentais de mulheres e veicular informação sobre as mulheres junto das instituições europeias e das organizações não governamentais consistirão nomeadamente em:

- acompanhar a execução da Plataforma de Acção de Pequim (Nações Unidas),
- contribuir para melhorar a legislação europeia sobre igualdade entre homens e mulheres e para reforçar a inclusão das mulheres em todos os domínios de intervenção política,
- participar em reuniões e conferências no domínio da igualdade entre homens e mulheres,
- empreender acções destinadas a garantir a integração das posições e dos interesses das mulheres nas políticas nacionais e europeias, encorajando nomeadamente a sua participação nos processos decisórios,
- reforçar a igualdade entre homens e mulheres no processo de alargamento da União Europeia e desenvolver a cooperação com organizações de mulheres nos Estados aderentes.

2. Realização das acções a apoiar

As actividades empreendidas por organizações elegíveis para receber uma subvenção comunitária no âmbito do programa deverão ser do seguinte tipo:

2.1. *Vertente 1:* actividades permanentes do Lóbi Europeu das Mulheres, que são, nomeadamente, organizações de mulheres dos países da União Europeia, que respeitem os seguintes princípios:

- independência do Lóbi Europeu das Mulheres na selecção das organizações que o integram,
- autonomia do Lóbi Europeu das Mulheres no exercício das suas actividades, no cumprimento do disposto no ponto 1.2.

2.2. *Vertente 2:* actividades permanentes de uma organização que prossiga um objectivo de interesse geral europeu no domínio da igualdade entre homens e mulheres ou um objectivo que se enquadre na política da União Europeia neste domínio.

Trata-se, em conformidade com o artigo 2.º, de organismos sem fins lucrativos que desenvolvam actividades exclusivamente na perspectiva da igualdade entre homens e mulheres ou de uma organização de âmbito mais vasto que realize uma parte das respectivas actividades exclusivamente na perspectiva da promoção da igualdade entre homens e mulheres.

Poderá ser concedida uma subvenção anual de funcionamento para apoiar a realização do programa de trabalho corrente de uma tal organização.

- 2.3. *Vertente 3*: actividades pontuais de uma organização que prossiga um objectivo de interesse geral europeu no domínio da igualdade entre homens e mulheres ou um objectivo que se enquadre na política da União Europeia neste domínio.

3. **Seleção dos beneficiários**

- 3.1. Pode ser concedida directamente uma subvenção de funcionamento ao Lóbi Europeu das Mulheres a título da vertente 1 do programa com base na aprovação de um plano de trabalhos e de um orçamento apropriados.
- 3.2. As organizações susceptíveis de beneficiar de uma subvenção de funcionamento a título da vertente 2 do programa serão seleccionadas com base em convites à apresentação de propostas.
- 3.3. As organizações susceptíveis de beneficiar de uma subvenção a uma acção pontual a título da vertente 3 do programa serão seleccionadas com base em convites à apresentação de propostas.

4. **Controlos e auditorias**

- 4.1. O beneficiário de uma subvenção deverá manter à disposição da Comissão, durante cinco anos a contar da data do último pagamento, todos os documentos comprovativos de despesas efectuadas no ano a que corresponde a subvenção concedida, designadamente a demonstração financeira auditada. O beneficiário de uma subvenção assegurar-se-á de que os documentos comprovativos que se encontrem na posse dos parceiros ou membros das organizações, se for caso disso, sejam postos à disposição da Comissão.
- 4.2. A Comissão poderá, quer directamente através de agentes seus, quer por intermédio de qualquer organismo externo qualificado da sua escolha, efectuar uma auditoria à utilização da subvenção. Estas auditorias poderão realizar-se durante a vigência da convenção, bem como nos cinco anos subsequentes à data do pagamento do saldo da subvenção. Se for caso disso, os resultados destas auditorias poderão conduzir a decisões de recuperação por parte da Comissão.
- 4.3. O pessoal da Comissão, bem como o pessoal externo por esta mandatado, terá direito de acesso, em especial, aos escritórios do beneficiário e a todas as informações, incluindo em formato electrónico, que sejam necessárias para levar a bom termo as auditorias.
- 4.4. O Tribunal de Contas, bem como o Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF), gozará dos mesmos direitos da Comissão, designadamente o de acesso.
- 4.5. A fim de proteger os interesses financeiros das Comunidades Europeias contra fraudes e outras irregularidades, a Comissão está habilitada a efectuar controlos e inspecções *in loco*, no âmbito do presente programa, em conformidade com o Regulamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 do Conselho⁽¹⁾. As investigações, se as houver, serão realizadas pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF), sendo reguladas no Regulamento (CE) n.º 1073/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho⁽²⁾.

⁽¹⁾ JO L 292 de 15.11.1996, p. 2.

⁽²⁾ JO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

1. Em 5 de Junho de 2003, a Comissão apresentou ao Conselho uma proposta relativa à decisão em epígrafe, baseada no n.º 2 do artigo 13.º do Tratado.
2. O Parlamento Europeu aprovou o seu parecer em primeira leitura em 20 de Novembro de 2003.
3. A Comissão apresentou a sua proposta alterada em 19 de Janeiro de 2004.
4. Em conformidade com o artigo 251.º do Tratado, o Conselho aprovou a sua posição comum em 6 de Fevereiro de 2004

II. OBJECTIVO

O objectivo da presente decisão consiste em estabelecer um acto de base para a concessão de uma subvenção de funcionamento para 2004 e 2005 a organizações que operam a nível europeu no domínio da igualdade entre homens e mulheres. A obrigação de adoptar tal instrumento de base para o financiamento do programa de acção decorre do Regulamento (CE, Euratom) n.º 1605/2002 do Conselho, de 25 de Junho de 2002, que institui o Regulamento Financeiro aplicável ao orçamento geral das Comunidades Europeias.

Assim, é possível continuar a financiar as organizações que operam a nível europeu no domínio da igualdade entre homens e mulheres, incentivando, desse modo, este importante objectivo.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

1. Observações gerais

O Conselho aprovou a sua posição comum a fim de salvaguardar o apoio permanente a estas organizações nos anos de 2004 e 2005.

O Conselho aceitou os objectivos principais da proposta da Comissão, bem como diversas alterações do Parlamento Europeu.

Relativamente à duração do programa e ao montante global das despesas com esse mesmo programa, a posição comum observa o acordo alcançado entre o Parlamento Europeu, a Comissão e o Conselho no trólogo de 24 de Novembro de 2003.

2. Alterações do Parlamento Europeu

O Parlamento Europeu aprovou 20 alterações em primeira leitura.

2.1. *Alterações do Parlamento Europeu não aceites pela Comissão*

Na sua proposta alterada, a Comissão não aceitou oito alterações do Parlamento, a saber: as alterações 6 a 11, 19 e 20.

O Conselho não aceitou essas alterações pelos mesmos motivos indicados pela Comissão.

2.2. *Alterações do Parlamento Europeu aceites pela Comissão*

A Comissão aceitou na íntegra 12 das alterações do Parlamento Europeu, a saber: as alterações 2 a 5, 12 a 14, 16 a 18, 22 e 27.

Destas alterações, o Conselho aceitou oito na íntegra (as alterações 2 a 5, 12, 14, 16 e 27), se não literalmente pelo menos quanto ao espírito, e uma parcialmente (a alteração 22), pelos mesmos motivos indicados pela Comissão. O Conselho rejeitou três das alterações aceites pela Comissão (13, 17 e 18) pelos seguintes motivos:

- a alteração 13, por considerar que o termo «conciliação» da vida profissional e familiar é mais forte e apropriado do que «interligação». Quanto à segunda parte da alteração, o Conselho não aditou as referências a sectores específicos da integração da perspectiva da igualdade entre homens e mulheres dado o carácter restritivo dessa enumeração;
- a alteração 17, por motivos puramente técnicos, dado que a estrutura do Anexo foi alterada, e o Lóbi Europeu das Mulheres foi referido no ponto 1.2;
- a alteração 18, pelo facto de a definição de organizações «sem fins lucrativos» ser difícil e poder dar lugar à exclusão indesejada de determinadas organizações. Além disso, foi mantida a referência, no final da frase, a um objectivo que se enquadra no âmbito da política da União Europeia neste domínio, dado que o financiamento é importante na perspectiva do impulso a imprimir aos objectivos políticos da União Europeia.

3. Outras alterações introduzidas pelo Conselho na proposta da Comissão

A principal alteração efectuada pelo Conselho na proposta da Comissão diz respeito às referências específicas ao Lóbi Europeu das Mulheres, suprimidas nos artigos 1.º, 2.º, 4.º e 5.º O motivo de tal supressão prende-se com o facto de ser preferível que a decisão defina os critérios de selecção das organizações elegíveis para o financiamento em termos abstractos.

Por outro lado, o Conselho reconheceu o importante trabalho realizado pelo Lóbi, pelo que manteve referências específicas a esta organização no Anexo, embora em termos alterados, por forma a evitar a impressão de lhe dar um tratamento exclusivo.

Algumas alterações ao articulado e ao anexo resultam dessa estrutura modificada.

Outra alteração do Conselho, feita em benefício da transparência, foi a transferência, para o novo n.º 3 do artigo 1.º, da referência à duração do programa.

O Conselho alterou igualmente o ponto 3.1 do Anexo, a fim de subordinar a concessão de uma subvenção de funcionamento ao Lóbi Europeu das Mulheres à aprovação de um plano de trabalhos e de um orçamento apropriados.

IV. CONCLUSÃO

O Conselho, que incluiu no texto da posição comum todos os elementos em relação aos quais se chegou a acordo no tríplice de 24 de Novembro de 2003, considera que a posição comum corresponde aos objectivos fundamentais da proposta da Comissão, bem como aos que o Parlamento Europeu tinha em mente ao propor as suas alterações.

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 21/2004**adoptada pelo Conselho em 19 de Fevereiro de 2004****tendo em vista a adopção do Regulamento (CE) n.º .../2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativo à promoção da igualdade entre homens e mulheres na cooperação para o desenvolvimento**

(2004/C 95 E/02)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 179.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A igualdade entre homens e mulheres e a autonomia das mulheres figuram entre os objectivos de desenvolvimento da Organização das Nações Unidas para o milénio, que estabelecem objectivos específicos claramente definidos em matéria de educação, a realizar até 2015.
- (2) Dois terços das crianças que não frequentam uma escola são raparigas. As taxas de escolarização das raparigas continuam a ser inferiores às dos rapazes, e as respectivas taxas de abandono escolar são também superiores.
- (3) O n.º 2 do artigo 3.º do Tratado estabelece que, na realização de todas as acções previstas nesse artigo, incluindo no domínio da cooperação para o desenvolvimento, a Comunidade terá por objectivo eliminar as desigualdades e promover a igualdade entre homens e mulheres.
- (4) As mulheres representam uma maioria esmagadora dos pobres de todo o mundo. Por isso, para atingir o objectivo global de redução da pobreza até 2015, é indispensável promover a igualdade entre homens e mulheres.
- (5) A igualdade entre os homens e as mulheres de todas as faixas etárias é reconhecida como um factor essencial para lutar eficazmente contra a pobreza. Para atingir o objectivo da igualdade entre homens e mulheres mediante uma estratégia de integração da perspectiva de género, é necessário acompanhar essa integração de medidas específicas em favor das mulheres de todos os grupos etários.
- (6) A contribuição das mulheres para o desenvolvimento é condicionada por numerosos entraves, que limitam os resultados da sua actividade e reduzem os benefícios para

elas próprias e para a sociedade no seu conjunto. A importância de que se reveste o papel económico, social e ambiental desempenhado pelas mulheres ao longo da vida nos países em desenvolvimento fez com que a comunidade internacional tomasse consciência de que a participação plena e sem discriminações das mulheres é indispensável para um desenvolvimento sustentável e eficaz.

- (7) A Comunidade e os seus Estados-Membros assinaram a Declaração e a Plataforma de Acção da Quarta Conferência Mundial sobre as Mulheres, realizada em Pequim em 1995, que salientam a necessidade de lutar contra os entraves que se levantam à igualdade entre homens e mulheres e que fazem da integração da perspectiva de género uma estratégia para fomentar essa igualdade.
- (8) A Convenção das Nações Unidas sobre a Eliminação de todas as Formas de Discriminação contra as Mulheres considera a discriminação contra estas um obstáculo ao desenvolvimento, e as partes signatárias comprometem-se a eliminar essa discriminação através de todos os meios apropriados.
- (9) O Regulamento (CE) n.º 2836/98 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1998, relativo à integração das questões de género na cooperação para o desenvolvimento ⁽³⁾, tem por objecto apoiar a integração da análise das questões de género em todas as áreas da cooperação para o desenvolvimento e apoiar e fomentar a inclusão de acções destinadas a resolver os principais problemas resultantes das disparidades existentes entre os homens e as mulheres. O referido regulamento prevê que a igualdade entre homens e mulheres seja promovida nos planos nacionais destinados a pôr em prática os principais elementos da Plataforma de Acção de Pequim. Esse regulamento caducou em 31 de Dezembro de 2003.
- (10) A declaração do Conselho e da Comissão sobre a política de desenvolvimento da Comunidade Europeia, aprovada em 10 de Novembro de 2000, define a igualdade entre homens e mulheres como uma questão transversal.
- (11) A comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu, de 21 de Junho de 2001, relativa ao programa de acção para a integração da igualdade entre as mulheres e os homens na cooperação para o desenvolvimento da Comunidade, estabelece o quadro de execução da referida integração. Esse programa de acção foi aprovado pelo Conselho nas suas conclusões de 8 de Novembro de 2001.

⁽¹⁾ JO C ...

⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 18 de Dezembro de 2003 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 19 de Fevereiro de 2004 e posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽³⁾ JO L 354 de 30.12.1998, p. 5. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

(12) Na sua resolução de 25 de Abril de 2002 ⁽¹⁾ sobre aquele programa de acção, o Parlamento Europeu salientou a importância de que se reveste a integração das questões de género para atingir o objectivo da igualdade entre homens e mulheres e melhorar a situação das mulheres nos países em desenvolvimento.

(13) O presente regulamento deve estabelecer, para toda a duração do programa, um enquadramento financeiro que constitui a referência privilegiada, na acepção do ponto 33 do Acordo Interinstitucional entre o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão, de 6 de Maio de 1999, sobre a disciplina orçamental e a melhoria do processo orçamental ⁽²⁾, para a autoridade orçamental no decurso do processo orçamental anual. Em termos gerais, o financiamento comunitário relativo ao desenvolvimento deve também contribuir para a igualdade dos géneros enquanto questão transversal.

(14) As medidas necessárias para a execução do presente regulamento devem ser adoptadas em conformidade com o disposto na Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽³⁾.

(15) Atendendo a que o objectivo da acção encarada, nomeadamente promover a igualdade entre homens e mulheres na cooperação para o desenvolvimento, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, e pode, pois, devido à dimensão e aos efeitos da acção prevista, ser melhor alcançado a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Capítulo I

OBJECTIVO

Artigo 1.º

1. O presente regulamento tem por objectivo aplicar medidas destinadas a promover a igualdade entre homens e mulheres nas políticas, estratégias e intervenções da Comunidade em matéria de cooperação para o desenvolvimento.

Para o efeito, a Comunidade proporcionará ajuda financeira e experiência técnica adequada tendo em vista fomentar a igualdade entre homens e mulheres em todas as suas políticas e intervenções no domínio da cooperação para o desenvolvimento nos países em desenvolvimento.

⁽¹⁾ JO C 131 E de 5.6.2003, p. 153.

⁽²⁾ JO C 172 de 18.6.1999, p. 1. Acordo com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2003/429/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 147 de 14.6.2003, p. 25).

⁽³⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

2. O apoio da Comunidade destina-se a completar e reforçar as políticas e as capacidades dos países em desenvolvimento, assim como a assistência prestada através de outros instrumentos da cooperação para o desenvolvimento.

Artigo 2.º

Para os efeitos do presente regulamento:

- a) «Integração da perspectiva de género» abrange a planificação, a (re)organização, a melhoria e a avaliação dos processos políticos por forma a que as pessoas competentes incorporem uma perspectiva de igualdade entre homens e mulheres em todas as políticas, estratégias e intervenções no domínio do desenvolvimento, a todos os níveis e em todas as fases;
- b) Podem ser tomadas ou mantidas medidas específicas destinadas a evitar ou compensar as desvantagens relacionadas com o sexo, tendo em vista assegurar, na prática, a igualdade entre os homens e as mulheres; tais medidas devem, antes do mais, ter como objectivo melhorar a situação das mulheres no domínio abrangido pelo presente regulamento.

Artigo 3.º

Os objectivos prosseguidos pelo presente regulamento, em conformidade com os objectivos gerais da promoção da igualdade entre homens e mulheres e da autonomia das mulheres, que fazem parte dos objectivos de desenvolvimento das Nações Unidas para o milénio, a Convenção das Nações Unidas sobre a Eliminação de todas as Formas de Discriminação contra as Mulheres, a Declaração e a Plataforma de Acção de Pequim, adoptadas na Quarta Conferência Mundial sobre as Mulheres, e o documento final da Sessão Especial da Assembleia Geral das Nações Unidas «Mulheres 2000: igualdade, desenvolvimento e paz no século XXI», são os seguintes:

- a) Apoiar a integração da perspectiva de género em todas as áreas da cooperação para o desenvolvimento, em articulação com a adopção de medidas específicas em favor das mulheres de todas as idades tendo em vista promover a igualdade entre homens e mulheres, enquanto contribuição importante para a luta contra a pobreza;
- b) Apoiar o desenvolvimento de capacidades endógenas, públicas e privadas, nos países em desenvolvimento que possam assumir a responsabilidade e tomar a iniciativa de promover a igualdade entre homens e mulheres.

Artigo 4.º

1. Entre as actividades no domínio da promoção da igualdade entre homens e mulheres que podem beneficiar de financiamento figuram, nomeadamente:

- a) Apoio a medidas específicas relacionadas com o acesso e o controlo dos recursos e serviços destinados às mulheres, nomeadamente nos domínios da educação, da formação, da saúde, das actividades económicas e sociais, das oportunidades de emprego e das infra-estruturas, e com a participação no processo de decisão política;

- b) Apoio à recolha, à difusão, à análise e à melhoria das estatísticas ventiladas por sexo e idade, ao desenvolvimento e divulgação de metodologias, linhas directrizes, avaliações *ex ante* e *ex post* do impacto sobre a igualdade entre homens e mulheres, estudos temáticos, indicadores qualitativos e quantitativos e outros instrumentos operacionais;
- c) Apoio a campanhas de sensibilização e de defesa e à criação de redes de parcerias no domínio da igualdade dos géneros;
- d) Apoio a acções destinadas a reforçar as capacidades institucionais e operacionais dos principais parceiros dos países que participam no processo de desenvolvimento, tais como a colocação à disposição de especialistas na matéria, acções de formação e prestação de assistência técnica.

2. Os instrumentos a financiar no decurso da realização das acções referidas no n.º 1 podem assumir as seguintes formas:

- a) Estudos metodológicos e organizacionais sobre a integração da perspectiva de género relativos a todas as faixas etárias;
- b) Prestação de assistência técnica, incluindo avaliações do impacto sobre a igualdade entre homens e mulheres, a educação, as acções de formação, a sociedade da informação ou outros serviços;
- c) Fornecimentos, auditorias, missões de avaliação e de controlo.

3. O financiamento comunitário pode cobrir:

- a) Projectos de investimento, com a excepção da compra de bens imóveis;
- b) Despesas de funcionamento de um organismo beneficiário, nomeadamente despesas administrativas e de manutenção correntes, que não devem exceder os custos previstos para as despesas administrativas.

As subvenções para despesas de funcionamento serão concedidas numa base gradualmente decrescente.

Artigo 5.º

Na selecção e execução das acções referidas no n.º 1 do artigo 4.º, procurar-se-á, em especial:

- a) Aproveitar a possibilidade de as intervenções e programas tendo em vista a integração a grande escala da perspectiva de género nas intervenções comunitárias terem um efeito catalisador e multiplicador;
- b) Reforçar parcerias estratégicas e lançar acções de cooperação transnacionais que intensifiquem nomeadamente a cooperação regional no domínio da igualdade entre homens e mulheres;
- c) Conceber e programar as intervenções de forma a obter uma boa relação custo-eficácia e um impacto sustentável;
- d) Definir claramente e controlar os objectivos e indicadores;

- e) Fomentar as sinergias com as políticas e programas nos domínios da saúde reprodutiva e sexual e dos direitos conexos, das doenças relacionadas com a pobreza, em particular, os programas relativos ao VIH/SIDA, das medidas de combate à violência, das questões relativas à situação das raparigas, da educação e formação das mulheres de todas as idades, dos idosos, do ambiente, dos direitos humanos, da prevenção de conflitos, da democratização e da participação das mulheres no processo de decisão política, económica e social;
- f) Integrar a perspectiva do género nos seis sectores prioritários da política comunitária de desenvolvimento;
- g) Ter em conta a necessidade de prestar especial atenção à educação das raparigas e à possibilidade de começar a corrigir a desigualdade de oportunidades para as raparigas, recrutando e formando professores locais.

Capítulo II

EXECUÇÃO DA AJUDA

Artigo 6.º

1. A assistência financeira concedida ao abrigo do presente regulamento assumirá a forma de subvenções ou contratos.

2. As subvenções só poderão financiar o custo total de uma acção se esse financiamento se revelar indispensável à sua execução, com excepção das acções decorrentes da aplicação de acordos de financiamento celebrados com países terceiros ou acções geridas por organizações internacionais. Nos restantes casos, deverá ser solicitada uma contribuição financeira aos parceiros definidos no artigo 7.º Na fixação do montante dessa contribuição, deverá ter-se em conta as capacidades dos parceiros em causa e a natureza da acção em questão.

3. Os contratos com beneficiários podem abranger o financiamento das respectivas despesas de funcionamento, em conformidade com a alínea b) do n.º 3 do artigo 4.º

4. A prestação de assistência financeira ao abrigo do presente regulamento pode implicar um co-financiamento com outros doadores, nomeadamente, os Estados-Membros, as Nações Unidas e os bancos de desenvolvimento ou as instituições financeiras internacionais ou regionais.

Artigo 7.º

1. Podem beneficiar de assistência financeira ao abrigo do presente regulamento os seguintes parceiros:

- a) As autoridades administrativas e os organismos administrativos a nível nacional, regional e local;
- b) As comunidades locais, as ONG, nomeadamente as que operam no domínio da igualdade entre géneros, as associações de mulheres, as organizações comunitárias de base, os sindicatos e outras pessoas singulares ou colectivas sem fins lucrativos;
- c) O sector privado local;

- d) As organizações regionais;
- e) As organizações internacionais, tais como as Nações Unidas e as suas agências, fundos e programas, bem como os bancos de desenvolvimento, as instituições financeiras, as iniciativas globais e as parcerias internacionais entre os sectores público/privado;
- f) Os institutos e as universidades que efectuem investigação no domínio do desenvolvimento.

2. Sem prejuízo da alínea e) do n.º 1, podem beneficiar da assistência financeira da Comunidade sob a forma de subvenções os parceiros cuja sede se situe num Estado-Membro ou num país parceiro que beneficia ou pode beneficiar de assistência financeira comunitária ao abrigo do presente regulamento, desde que essa sede corresponda ao centro efectivo de direcção das actividades. A título excepcional, a sede pode situar-se noutro país terceiro. Será dada prioridade às estruturas endógenas que possam desempenhar um papel no reforço das capacidades locais no que diz respeito às questões de género.

Artigo 8.º

1. Sempre que as acções forem objecto de acordos de financiamento entre a Comunidade e o país beneficiário, esses acordos devem prever que o pagamento de impostos, direitos e encargos não é financiado pela Comunidade.

2. Os acordos de financiamento, bem como os acordos ou contratos de subvenção concluídos ao abrigo do presente regulamento devem prever que a Comissão e o Tribunal de Contas possam proceder a controlos no local em conformidade com os procedimentos habituais previstos pela Comissão por força das disposições em vigor, nomeadamente, as disposições do Regulamento Financeiro aplicável ao Orçamento Geral da Comunidade Europeia ⁽¹⁾.

3. Serão adoptadas as medidas necessárias para sublinhar o carácter comunitário das ajudas concedidas ao abrigo do presente regulamento.

Artigo 9.º

1. A participação nos concursos e a adjudicação de contratos públicos está aberta em igualdade de condições a todas as pessoas singulares e colectivas dos Estados-Membros, dos países assimilados e de todos os países em desenvolvimento. Está também aberta a outros países terceiros sob reserva de reciprocidade. A título excepcional e em circunstâncias devidamente justificadas, pode ser alargada a outros países terceiros.

2. Os fornecimentos devem ser originários dos Estados-Membros, do país beneficiário, ou de outros países em desenvolvimento. Nos casos mencionados no n.º 1, os fornecimentos podem ser originários de outros países terceiros.

Artigo 10.º

1. A fim de garantir a observância dos objectivos de coerência e de complementaridade referidos no Tratado e de assegurar a eficácia máxima do conjunto das acções, a Comissão

pode tomar todas as medidas de coordenação necessárias, nomeadamente:

- a) Criação de um sistema de intercâmbio e de análise sistemáticas de informações sobre as acções financiadas, bem como sobre as acções cujo financiamento é proposto pela Comunidade e pelos Estados-Membros;
- b) Coordenação no local da execução das acções através de reuniões periódicas e da troca de informações regular entre os representantes da Comissão e dos Estados-Membros no país beneficiário, as autoridades locais e outros órgãos descentralizados.

2. A Comissão deveria levantar a questão do género como ponto permanente da ordem de trabalhos durante as reuniões entre representante da Comissão, dos Estados-Membros e dos países parceiros, tendo em vista promover a sensibilização para as questões de género nos novos domínios da cooperação para o desenvolvimento.

3. A Comissão deverá aproveitar as experiências dos Estados-Membros, de outros doadores e dos países parceiros nos domínios da integração da perspectiva de género e da emancipação das mulheres.

4. A Comissão, em consulta com os Estados-Membros, pode tomar todas as iniciativas que se afigurem necessárias para assegurar uma coordenação adequada com os outros doadores envolvidos, nomeadamente os que fazem parte do sistema das Nações Unidas.

Capítulo III

DISPOSIÇÕES FINANCEIRAS E PROCEDIMENTOS DE DECISÃO APLICÁVEIS

Artigo 11.º

1. O enquadramento financeiro para a execução do presente regulamento para o período compreendido entre 2004 e 2006 é fixado em 9 milhões de euros.

2. As dotações anuais serão autorizadas pela autoridade orçamental dentro dos limites das perspectivas financeiras.

Artigo 12.º

1. A Comissão é responsável pela definição de directrizes para a programação estratégica, que devem definir a cooperação da Comunidade em termos de objectivos mensuráveis, de prioridades, de prazos aplicáveis a domínios de acção específicos, de pressupostos e de resultados previstos. A programação é plurianual e indicativa.

2. Proceder-se-á anualmente a uma troca de pontos de vista com base na apresentação, pelo representante da Comissão, das orientações gerais aplicáveis às acções a realizar, no âmbito de uma reunião conjunta dos comités referidos no n.º 1 do artigo 14.º

⁽¹⁾ Regulamento (CE, Euratom) n.º 1605/2002 do Conselho (JO L 248 de 16.9.2002, p. 1).

Artigo 13.º

1. A Comissão é responsável pela avaliação, pela selecção e pela gestão das acções cobertas pelo presente regulamento, de acordo com os procedimentos orçamentais e outros procedimentos em vigor, nomeadamente os previstos no Regulamento Financeiro.

2. Os programas de trabalho serão adoptados em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 14.º

Artigo 14.º

1. A Comissão é assistida pelo comité competente em matéria de desenvolvimento para a zona geográfica em questão.

2. Sempre que seja feita referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 4.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 3 do artigo 4.º da Decisão 1999/468/CE é de 45 dias.

3. O comité aprovará o seu regulamento interno.

Capítulo IV**RELATÓRIOS***Artigo 15.º*

1. Após cada exercício orçamental, a Comissão apresentará, no seu relatório anual ao Parlamento Europeu e ao Conselho

sobre a política de desenvolvimento da Comunidade, informações relativas às operações financiadas no decurso desse exercício, bem como as suas conclusões sobre a execução do presente regulamento no decurso do exercício precedente.

Do resumo, devem constar informações, designadamente, sobre os aspectos positivos e negativos das acções e respectivos resultados, sobre as pessoas ou organismos com quem tenham sido concluídos contratos e sobre os resultados de eventuais avaliações independentes de acções concretas.

2. Um ano antes da caducidade do presente regulamento, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de avaliação independente sobre a respectiva execução, a fim de determinar se os objectivos fixados foram cumpridos e de definir directrizes para melhorar a eficácia das acções futuras. Com base nesse relatório de avaliação, a Comissão pode apresentar propostas quanto ao seguimento a dar ao presente regulamento, e, se necessário, a sua alteração.

Artigo 16.º

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

O presente regulamento é aplicável até 31 de Dezembro de 2006.

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

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

1. Em 31 de Julho de 2003, a Comissão apresentou ao Conselho e ao Parlamento Europeu uma proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à promoção da igualdade entre homens e mulheres na cooperação para o desenvolvimento ⁽¹⁾. Essa proposta baseia-se no artigo 179.º do Tratado CE, que prevê o processo de co-decisão estabelecido no artigo 251.º do Tratado CE.
2. Em 18 de Dezembro de 2003, o Parlamento Europeu emitiu o seu parecer em primeira leitura, tendo aprovado 21 alterações à proposta da Comissão ⁽²⁾.
3. Em 26 de Janeiro de 2004, o Conselho chegou a acordo político sobre uma posição comum que integra 20 das 21 alterações do PE. Em 19 de Fevereiro de 2004, o Conselho aprovou formalmente essa posição comum.

II. OBJECTIVO

O *regulamento tem por objectivo geral* aplicar medidas destinadas a promover a igualdade entre homens e mulheres nas políticas, estratégias e intervenções da Comunidade em matéria de cooperação para o desenvolvimento. Em especial, destina-se a precisar o objectivo da política comunitária em matéria de questões de género no domínio da cooperação para o desenvolvimento. A adopção de uma orientação mais marcada tornará o processo mais claro e mais visível e facilitará a introdução das mudanças necessárias para promover a igualdade entre homens e mulheres na cooperação para o desenvolvimento. Esta abordagem é necessária para se poder aplicar efectivamente a estratégia de integração das questões de género no contexto da luta contra a pobreza, em conformidade com a comunicação da Comissão relativa ao Programa de Acção de 2001 para a integração da igualdade entre as mulheres e os homens na cooperação para o desenvolvimento da Comunidade ⁽³⁾.

Os *objectivos específicos do regulamento*, em conformidade com os objectivos gerais da promoção da igualdade entre homens e mulheres e da autonomia das mulheres, que fazem parte dos objectivos de desenvolvimento das Nações Unidas para o Milénio, são:

- a) Apoiar a integração da perspectiva de género em todas as áreas da cooperação para o desenvolvimento, em articulação com a adopção de medidas específicas a favor das mulheres, tendo em vista promover a igualdade entre homens e mulheres, enquanto contribuição importante para a luta contra a pobreza;
- b) Apoiar o desenvolvimento de capacidades endógenas, públicas e privadas, nos países em desenvolvimento que possam assumir a responsabilidade e tomar a iniciativa de promover a igualdade entre homens e mulheres.

As *acções a realizar ao abrigo deste regulamento* fazem parte integrante da política comunitária global em matéria de questões de género e de pobreza no âmbito da cooperação para o desenvolvimento. Neste contexto, é primordial assegurar a coordenação, a coerência e a complementaridade com outros instrumentos de ajuda à disposição da CE, assim como com as políticas seguidas a nível nacional, regional e internacional.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

1. Antecedentes

- O Parlamento Europeu e o Conselho saudaram ambos a abordagem geral seguida na proposta da Comissão e acordaram na necessidade de tentar chegar a acordo em primeira leitura, a fim de que o regulamento seja aprovado o mais rapidamente possível, uma vez que se destina a substituir o Regulamento (CE) n.º 2836/98 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1998, relativo à integração das questões de género na cooperação para o desenvolvimento ⁽⁴⁾, que caducou em 31 de Dezembro de 2003.

⁽¹⁾ Doc. 11923/03 DEVGEN 110 SOC 318 CODEC 1083 — COM(2003) 465 final.

⁽²⁾ Doc. 16168/03 CODEC 1838 DEVGEN 166 SOC 530.

⁽³⁾ Doc. 10576/01 — COM(2001) 295 final.

⁽⁴⁾ JO L 354 de 30.12.1998, p. 5.

- Em conformidade com o disposto na Declaração comum sobre as modalidades práticas do processo de co-decisão ⁽¹⁾, foram estabelecidos diversos contactos informais entre o Conselho, o Parlamento e a Comissão, tendo em vista chegar a acordo em primeira leitura.
- Neste contexto, todas as alterações que o Conselho desejava introduzir na proposta da Comissão, e que foram também consideradas aceitáveis pela Comissão e pelo Parlamento Europeu, foram transformadas em 20 alterações de compromisso do PE. A posição comum não contém outras alterações em relação à proposta da Comissão.
- Por conseguinte, a Comissão aceitou a posição comum acordada a nível político pelo Conselho a 26 de Janeiro de 2004.

2. Alterações do Parlamento Europeu

- O Parlamento Europeu aprovou 21 alterações apresentadas pela Comissão para o desenvolvimento e a cooperação. Conforme acima referido, 20 destas alterações haviam sido acordadas durante os contactos informais realizados com a Comissão e o Conselho, tendo sido integralmente incorporadas na posição comum.
- A única alteração que não foi integrada na posição comum foi a alteração 21, ou seja, a proposta de aumento de 2 milhões de euros do orçamento, que fixaria um quadro financeiro de 11 milhões de euros, em vez de 9 milhões de euros. O Conselho rejeitou esta alteração por unanimidade e fez questão de manter o orçamento de 9 milhões de euros proposto pela Comissão, que também rejeitou a alteração 21. Os motivos invocados para a manutenção do quadro financeiro de 9 milhões de euros são os seguintes:
 1. O montante de 9 milhões de euros foi proposto pela Comissão com base numa previsão realista do que se poderá razoavelmente gastar no período de 2004 a 2006 (isto é, 3 milhões de euros por ano) e tendo em conta a avaliação da implementação do Regulamento (CE) n.º 2836/98.
 2. A proposta de aumento de 2 milhões de euros não se justifica, uma vez que não iria permitir a integração da perspectiva de género — algo que exigiria um montante muito superior. Nos termos da ficha financeira legislativa da Comissão, a rubrica orçamental consagrada à integração das questões de género destina-se a «desempenhar um papel de catalisador, tal como previsto no programa de acção, valorizando iniciativas-piloto, elaborando boas práticas e divulgando-as».
 3. Tal como a Comissão declarou firmemente em várias ocasiões, não é possível financiar os 2 milhões de euros suplementares a partir da rubrica orçamental B7-6220, em relação à qual a Comissão já se depara com sérias dificuldades para cumprir os seus actuais compromissos financeiros.

3. Principais inovações introduzidas pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho através das alterações de compromisso

As alterações de compromisso acordadas pelas três instituições melhoram, reforçam e clarificam a proposta da Comissão, ao:

- darem maior destaque à redução da pobreza e à dimensão da integração da perspectiva de género,
- fazerem da igualdade entre homens e mulheres uma questão transversal,
- salientarem a importância da coordenação entre os diferentes parceiros e o papel dos intervenientes não estatais,
- realçarem a importância da autonomia das mulheres,
- introduzirem critérios mais claros de elegibilidade financeira, dando especial atenção à educação e formação das mulheres.

⁽¹⁾ Declaração comum sobre as modalidades práticas do novo processo de co-decisão (artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia) (JO C 148 de 28.5.1999, p. 1).

IV. CONCLUSÃO

O Conselho entende que a sua posição comum tem muito amplamente em conta o parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura. A posição comum integra todas as alterações acordadas entre as três instituições e representa uma considerável melhoria em relação à proposta da Comissão, pelo que deverá poder ser aceite pelo Parlamento Europeu. Na opinião do Conselho, é essencial que o regulamento proposto seja aprovado e implementado o mais rapidamente possível, a fim de permitir a continuidade do financiamento dos projectos destinados a promover a igualdade entre homens e mulheres nos países em desenvolvimento.

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 22/2004**adoptada pelo Conselho em 19 de Fevereiro de 2004****tendo em vista a adopção do Regulamento (CE) n.º .../2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade**

(2004/C 95 E/03)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que estabelece a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) Na sequência das conclusões do Conselho Europeu realizado em Estocolmo em 23 e 24 de Março de 2001, o presente regulamento constitui um primeiro passo de um processo global de revisão. Para que seja tida em conta a evolução no que respeita, nomeadamente, aos novos operadores e às questões de acesso ao mercado, o presente regulamento deverá ser revisto após um determinado período de aplicação.
- (2) A experiência revelou que o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho ⁽⁴⁾ deve ser reforçado, a fim de garantir a utilização mais completa e mais flexível das capacidades limitadas nos aeroportos congestionados.
- (3) Assim sendo, é necessário alterar o citado regulamento, nos termos do seu artigo 14.º, e clarificar algumas das suas disposições.
- (4) É desejável seguir a terminologia internacional e, por isso, empregar as expressões «aeroporto com horários facilitados» e «aeroporto coordenado» em vez de «coordenado» e «inteiramente coordenado», respectivamente.
- (5) Os aeroportos com sérias limitações de capacidades devem ser designados «coordenados», com base em critérios objectivos, depois de realizada uma análise da capacidade. Em relação aos aeroportos coordenados são necessárias normas pormenorizadas para garantir o respeito integral

dos princípios da transparência, imparcialidade e não discriminação. As actividades específicas, como as operações de helicóptero, não devem estar sujeitas às regras em matéria de atribuição de faixas horárias sempre que estas não sejam necessárias.

- (6) Nos aeroportos com horários facilitados, o facilitador de horários deverá agir de forma independente. Nos aeroportos coordenados, o coordenador tem um papel fulcral no processo de coordenação, pelo que os coordenadores devem estar numa posição totalmente independente, e as suas responsabilidades devem ser especificadas em pormenor.
- (7) É necessário especificar o papel do comité de coordenação estabelecido para desempenhar funções consultivas e de mediação no que respeita à atribuição de faixas horárias. Para as reuniões do comité de coordenação deverão ser convidados representantes dos Estados-Membros, com o estatuto de observadores sem direito a voto. Este estatuto não deverá prejudicar a possibilidade de esses representantes poderem presidir as reuniões do comité. É importante garantir que o comité de coordenação não possa tomar decisões que sejam obrigatórias para o coordenador.
- (8) É igualmente necessário esclarecer que a atribuição de faixas horárias deve ser considerada como conferindo às transportadoras aéreas permissão de aceder às instalações do aeroporto para aterrar e descolar em datas e horários específicos, enquanto decorrer o prazo para o qual essa permissão foi concedida. Deverá ser analisada a necessidade de criar regras e procedimentos para a coordenação das faixas horárias dos aeroportos e dos corredores aéreos.
- (9) No entanto, no interesse da estabilidade das operações, o sistema actual prevê a reatribuição de faixas horárias com precedências historicamente estabelecidas («direitos adquiridos») às transportadoras aéreas titulares. Para encorajar as operações regulares nos aeroportos coordenados, é necessário prever que os direitos adquiridos digam respeito a séries de faixas horárias. Ao mesmo tempo, os Estados-Membros, ao determinarem os parâmetros de capacidade, deverão poder ter em consideração os condicionalismos de carácter operacional e ambiental.

- (10) As faixas horárias com precedência histórica deverão respeitar o cálculo de utilização, bem como as demais disposições pertinentes do Regulamento (CEE) n.º 95/93, para que as transportadoras aéreas possam continuar a exigir estas faixas para o equivalente período de programação seguinte. A situação dos direitos adquiridos no caso de explorações conjuntas, acordos de partilha de códigos ou de franquia, deve ser clarificada.

⁽¹⁾ JO C 270 E de 25.9.2001, p. 131 e JO C ...

⁽²⁾ JO C 125 de 27.5.2002, p. 8.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 11 de Junho de 2002 (JO C 261 E de 30.10.2003, p. 116), posição comum do Conselho de 19 de Fevereiro de 2004 e posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 14 de 22.1.1993, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1554/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 221 de 4.9.2003, p. 1).

- (11) As operações regulares num determinado aeroporto devem ter prioridade, que deverá ser gerida de modo estrito, sem distinção entre serviços regulares e não regulares.
- (12) A definição de novo operador deve reforçar a disponibilidade de serviços aéreos adequados às regiões e possibilitar o aumento da concorrência nas rotas intra-comunitárias.
- (13) De maneira a melhor garantir que, nomeadamente, os países terceiros ofereçam um tratamento semelhante às transportadoras comunitárias, deve ser estabelecido um processo que permita à Comunidade tomar mais eficazmente medidas contra países terceiros que não confirmam tratamento idêntico àquele que é conferido na Comunidade.
- (14) As medidas necessárias à execução do presente regulamento serão aprovadas nos termos da Decisão do Conselho 1999/468/CE, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾.
- (15) Nos aeroportos coordenados, o acesso de uma transportadora aérea apenas é possível se tiver sido atribuída uma faixa horária, pelo que deverão ser introduzidas medidas destinadas a assegurar a aplicação do presente regulamento, nomeadamente quando as transportadoras aéreas desrespeitem repetida e intencionalmente as normas de atribuição de faixas horárias.
- (16) Deverá ser previsto um processo de recurso das decisões tomadas pelo coordenador.
- (17) Para evitar dúvidas, deverá especificar-se que a aplicação do presente regulamento não prejudica as normas de concorrência do Tratado, nomeadamente os seus artigos 81.º e 82.º, e o Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho, de 21 de Dezembro de 1989, relativo ao controlo das operações de concentração de empresas ⁽²⁾.

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CEE) n.º 95/93 é alterado do seguinte modo:

1. O n.º 1 do artigo 1.º passa a ter a seguinte redacção:

«1. O presente regulamento é aplicável aos aeroportos comunitários.».

2. O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) As alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redacção:

«a) “Faixa horária”: a autorização, dada por um coordenador, nos termos do presente regulamento, para utilizar toda a gama de infra-estruturas aeroportuárias necessárias para explorar um serviço aéreo num aeroporto coordenado numa data e horário especí-

ficos, para efeitos de descolagem ou aterragem nas condições atribuídas por um coordenador nos termos do presente regulamento;

b) “Novo operador”:

- i) uma transportadora aérea que solicite, como parte de uma série de faixas, que lhe seja atribuída uma faixa horária num aeroporto para um determinado dia e que, caso o seu pedido seja aceite, disponha no total de menos de cinco faixas horárias nesse mesmo aeroporto e nesse mesmo dia, ou
- ii) uma transportadora aérea que solicite uma série de faixas horárias para um serviço regular de transporte de passageiros sem escala entre dois aeroportos comunitários quando duas outras transportadoras, no máximo, explorem o mesmo serviço regular sem escalas entre esses aeroportos ou sistemas de aeroportos nesse mesmo dia, e que, caso o seu pedido seja aceite, disponha de menos de cinco faixas horárias nesse mesmo aeroporto e nesse mesmo dia, para esse serviço sem escalas, ou
- iii) uma transportadora aérea que solicite uma série de faixas horárias num aeroporto para um serviço regular de passageiros sem escalas entre esse aeroporto e um aeroporto regional, caso nenhuma outra transportadora explore um serviço regular directo de passageiros entre esses aeroportos ou sistemas de aeroportos nesse mesmo dia, e que, caso o seu pedido seja aceite, disponha de menos de cinco faixas horárias nesse mesmo aeroporto e nesse mesmo dia, para esse serviço sem escalas.

Uma transportadora aérea que detenha mais de 5 % do total de faixas horárias disponíveis num dado dia e num dado aeroporto, ou mais de 4 % do total de faixas horárias disponíveis nesse dia num sistema de aeroportos de que esse aeroporto faça parte, não será considerada novo operador nesse aeroporto.»;

b) As alíneas f) e g) passam a ter a seguinte redacção:

- «f) i) “transportadora aérea”: uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida ou equivalente, o mais tardar em 31 de Janeiro para a época de Verão seguinte ou em 31 de Agosto para a época de Inverno seguinte. Para efeitos do disposto nos artigos 4.º, 8.º, 8.º-A e 10.º, a definição de transportadora aérea incluirá também os operadores de voos privados de empresas, sempre que operem serviços regulares; para efeitos dos artigos 7.º e 14.º, a definição de transportadora aérea também incluirá todos os operadores de aeronaves civis,

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO L 395 de 30.12.1989, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1310/97 (JO L 180 de 9.7.1997, p. 1).

ii) “grupo de transportadoras aéreas”: duas ou mais transportadoras aéreas que, entre si, realizem operações conjuntas, operações de franquia ou de partilha de códigos para efeitos de operação de um serviço aéreo específico;

g) “Aeroporto coordenado”: qualquer aeroporto onde, para aterrar ou descolar, uma transportadora aérea ou qualquer outro operador aéreo necessite da atribuição de uma faixa horária por um coordenador, com excepção dos voos estatais, das aterragens de emergência e dos voos humanitários;»

c) São aditadas as seguintes alíneas:

«i) “Aeroporto com horários facilitados”: um aeroporto com riscos potenciais de congestionamento em certos períodos do dia, da semana ou do ano, que poderão ser resolvidos através da cooperação voluntária entre as transportadoras aéreas, e onde foi designado um facilitador de horários para facilitar as operações das transportadoras aéreas que operam ou tencionam operar serviços nesse aeroporto;

j) “Entidade gestora de um aeroporto”: a entidade que, de modo exclusivo, ou a par de outras actividades, tem, nos termos da legislação ou regulamentação nacional em vigor, por missão administrar e gerir as infra-estruturas aeroportuárias e coordenar e controlar as actividades dos diversos operadores presentes no aeroporto ou no sistema de aeroportos em causa;

k) “Série de faixas horárias”: pelo menos cinco faixas horárias que tenham sido pedidas para um período de programação regularmente à mesma hora, no mesmo dia da semana, e atribuídas de acordo com o pedido ou, se tal não for possível, num horário aproximado;

l) “Voos privados das empresas”: o sector da aviação geral que diz respeito à exploração ou à utilização de aeronaves pelas empresas para o transporte de passageiros ou de mercadorias no exercício das suas actividades, realizando-se os voos para fins geralmente considerados não acessíveis ao público, sendo pilotados por indivíduos que possuem, no mínimo, uma licença de piloto comercial de aviões, válida com qualificação de voo por instrumentos;

m) “Parâmetros de coordenação”: a expressão, em termos operacionais, de toda a capacidade disponível de atribuição de faixas horárias num aeroporto durante cada período de coordenação, que tem em conta todos os factores técnicos, operacionais e ambientais que afectam o desempenho da infra-estrutura aeroportuária e os seus vários subsistemas.»

3. O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

«1. a) Os Estados-Membros não serão obrigados a designar um aeroporto como aeroporto com horá-

rios facilitados ou aeroporto coordenado, salvo em aplicação do presente artigo.

b) Os Estados-Membros só designarão um aeroporto como aeroporto coordenado nos termos do n.º 3.»;

b) O termo «aeroporto coordenado» no n.º 2 é substituído por «aeroportos com horários facilitados»;

c) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

«3. O Estado-Membro responsável deve garantir que a entidade gestora do aeroporto, ou qualquer outro organismo competente, efectue uma análise extensiva da capacidade nos aeroportos que não tenham sido designados ou nos aeroportos com horários facilitados, sempre que os Estados-Membros o considerem necessário, após decorridos seis meses:

i) Após um pedido por escrito das transportadoras aéreas que representem mais de metade das operações de um aeroporto ou da entidade gestora do aeroporto quando considerem que, em certos períodos, a capacidade é insuficiente para as operações existentes ou previstas, ou

ii) A pedido da Comissão, nomeadamente no caso de um aeroporto ser de facto unicamente acessível a transportadoras aéreas às quais tenham sido atribuídas faixas horárias ou quando as transportadoras aéreas e, em particular, os novos operadores, tenham sérias dificuldades em garantir a possibilidade de aterragem e descolagem no aeroporto em causa.

A referida análise, efectuada de acordo com métodos geralmente reconhecidos, deverá determinar os problemas de capacidade, tendo em conta as restrições ambientais aplicáveis ao aeroporto em causa. A análise deverá determinar as possibilidades de ultrapassar as referidas limitações através de novas infra-estruturas ou da transformação das infra-estruturas existentes ou de alterações operacionais ou de outro tipo, bem como o prazo previsto para resolver os problemas. A análise será actualizada caso tenha sido invocado o disposto no n.º 5, ou sempre que se registem alterações no aeroporto em causa com efeitos consideráveis na sua capacidade e utilização. Tanto a análise como a metodologia seguida serão facultadas às partes que solicitaram a realização da análise, bem como a outras partes interessadas, a pedido destas. A análise será simultaneamente comunicada à Comissão.»;

d) O n.º 4 é substituído pelos seguintes números:

«4. Com base na referida análise, os Estados-Membros devem consultar a entidade gestora do aeroporto, as transportadoras aéreas que utilizam regularmente o aeroporto, as suas organizações representativas, os representantes da aviação geral que utilizam regularmente o aeroporto e as autoridades de controlo do tráfego aéreo, sobre a situação do aeroporto em termos de capacidade.

5. Sempre que ocorram problemas de capacidade durante, pelo menos, um período de programação, o Estado-Membro garantirá que só seja atribuída ao aeroporto a designação de “coordenado” para os períodos relevantes se:

- a) As limitações forem de natureza de tal modo grave que não possam ser evitados atrasos importantes no aeroporto; e
- b) Não houver possibilidade de resolver estes problemas a curto prazo.

6. Em derrogação do n.º 5, os Estados-Membros podem, em circunstâncias excepcionais, atribuir a designação de “coordenados” aos aeroportos afectados durante o período adequado.»

- e) O actual n.º 5 passa a ser o n.º 7 e o termo «aeroporto inteiramente coordenado» é substituído por «aeroporto coordenado».

4. O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

- a) O título passa a ter a seguinte redacção: «Facilitador de horários e coordenador»;
- b) Os n.ºs 1 a 6 passam a ter a seguinte redacção:

«1. O Estado-Membro responsável por um aeroporto com horários facilitados ou por um aeroporto coordenado garantirá a nomeação de uma pessoa singular ou colectiva qualificada para o cargo, respectivamente, de facilitador de horários ou de coordenador do aeroporto após consulta das transportadoras aéreas que utilizam o aeroporto regularmente, das organizações que as representam, da entidade gestora do aeroporto e do comité de coordenação, caso este exista. Um mesmo facilitador de horários ou coordenador pode ser nomeado para mais do que um aeroporto.

2. O Estado-Membro responsável por um aeroporto com horários facilitados ou por um aeroporto coordenado deve garantir que:

- a) Nos aeroportos com horários facilitados, o facilitador actue nos termos do presente regulamento e de forma independente, imparcial e não discriminatória;
- b) A independência do coordenador num aeroporto coordenado separando o coordenador a nível funcional de qualquer parte interessada singular. O sistema de financiamento das actividades do coordenador será de molde a garantir o estatuto de independência do coordenador.
- c) O coordenador desempenhe as suas funções de acordo com o presente regulamento e de forma imparcial, não discriminatória e transparente.

3. O facilitador de horários e o coordenador participam nas conferências internacionais de programação de horários das transportadoras aéreas que sejam permitidas pela legislação comunitária.

4. O facilitador de horários aconselhará as transportadoras aéreas e recomendará horários alternativos de chegada e/ou partida, quando houver probabilidade de congestionamento.

5. O coordenador será o único responsável pela atribuição de faixas horárias. Atribuirá as faixas de acordo com o disposto no presente regulamento e assegurará que as faixas possam também, em situações de urgência, ser atribuídas fora das horas de expediente.

6. O facilitador de horários fiscalizará a conformidade das operações das transportadoras aéreas com os horários que lhes forem recomendados. O coordenador fiscalizará a conformidade das operações das transportadoras aéreas com as faixas horárias que lhes forem atribuídas. A verificação dessa conformidade será efectuada em estreita cooperação com a entidade gestora do aeroporto e as autoridades de controlo do tráfego aéreo e terá em conta parâmetros temporais e outros parâmetros relevantes relativos ao aeroporto em questão.

O coordenador deve apresentar, a pedido, aos Estados-Membros em causa e à Comissão um relatório de actividade anual designadamente sobre a aplicação dos artigos 8.º-A e 14.º, bem como sobre quaisquer reclamações relativas à aplicação dos artigos 8.º e 10.º apresentadas ao comité de coordenação e sobre as iniciativas tomadas para a sua resolução.

7. Todos os facilitadores de horários e coordenadores cooperarão para detectarem eventuais incompatibilidades de horários.»

- c) O actual n.º 7 passa a ser o n.º 8 e a parte introdutória passa a ter a seguinte redacção:

«O coordenador deve, a pedido e dentro de um prazo razoável, facultar gratuitamente, por escrito ou noutro formato facilmente acessível, às partes interessadas, especialmente aos membros ou observadores do comité de coordenação, as seguintes informações para apreciação:»;

- d) O actual n.º 8 passa a ser o n.º 9 e a ter a seguinte redacção:

«9. As informações a que se refere o n.º 8 serão facultadas o mais tardar por ocasião das conferências pertinentes de programação de horários e, se necessário, durante as conferências, e posteriormente. A pedido, o coordenador fornecerá essas informações numa forma resumida. Pode ser cobrada uma taxa relativa aos custos do fornecimento dessas informações resumidas.»;

- e) É aditado um novo número:

«10. Caso existam normas relevantes e geralmente aceites para as informações sobre horários, o facilitador de horários, o coordenador e as transportadoras aéreas devem aplicá-las, desde que sejam conformes com a legislação comunitária.».

5. Os artigos 5.º a 9.º passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 5.º

Comité de coordenação

1. Os Estados-Membros responsáveis devem assegurar que, nos aeroportos coordenados, seja instituído um comité de coordenação. Um mesmo comité de coordenação pode ser designado para mais do que um aeroporto. A participação neste comité estará aberta pelo menos às transportadoras aéreas que utilizam o aeroporto regularmente e às organizações que as representam, à entidade gestora do aeroporto em causa, às autoridades competentes de controlo do tráfego aéreo e aos representantes da aviação geral que utilizem regularmente o aeroporto.

As atribuições do comité de coordenação consistem em:

a) Fazer propostas ou aconselhar o coordenador e/ou o Estado-Membro relativamente:

- às possibilidades de aumentar a capacidade do aeroporto, determinada em conformidade com o artigo 3.º, ou de melhorar a sua utilização,
- aos parâmetros de coordenação a determinar de acordo com o artigo 6.º,
- aos métodos de fiscalização da utilização das faixas horárias atribuídas,
- a orientações locais para atribuição de faixas horárias ou a fiscalização da utilização das faixas horárias atribuídas, tendo em conta, nomeadamente, eventuais preocupações ambientais, tal como previsto no n.º 5 do artigo 8.º,
- à melhoria das condições de tráfego existentes no aeroporto em questão,
- a sérias dificuldades enfrentadas pelos novos operadores, tal como previsto no n.º 9 do artigo 10.º,
- a todas as questões relativas à capacidade do aeroporto.

b) Servir de mediador entre todas as partes envolvidas no que respeita a reclamações relativas à atribuição de faixas horárias, nos termos do artigo 11.º

2. Os representantes do Estado-Membro e o coordenador serão convocados, na qualidade de observadores, para as reuniões do comité de coordenação.

3. O comité de coordenação elaborará por escrito o regulamento interno, que deverá contemplar, nomeadamente, a participação, as eleições, a periodicidade das reuniões e a(s) língua(s) utilizada(s). Qualquer participante no comité de coordenação pode propor orientações locais, tal como previsto no n.º 5 do artigo 8.º A pedido do coordenador, o comité de coordenação discutirá as orientações

locais sugeridas para a atribuição das faixas horárias, bem como as sugeridas para a fiscalização da utilização das faixas horárias atribuídas. Será enviado ao Estado-Membro em causa um relatório dos debates do comité de coordenação, com a indicação das respectivas posições dentro do comité.

Artigo 6.º

Parâmetros de coordenação

1. Num aeroporto coordenado, o Estado-Membro responsável deve assegurar a definição dos parâmetros para a atribuição de faixas horárias, duas vezes por ano, tendo em conta todos os condicionalismos relevantes de carácter técnico, operacional e ambiental, bem como as eventuais alterações dos mesmos.

Esse exercício deverá basear-se numa análise objectiva das possibilidades de receber o tráfego aéreo, tendo em conta os diversos tipos de tráfego desse aeroporto, o congestionamento do espaço aéreo que possa ocorrer durante o período de coordenação e a situação respeitante à capacidade.

Os parâmetros serão fornecidos em devido tempo ao coordenador do aeroporto, antes da atribuição inicial de faixas horárias, para as conferências de programação de horários.

2. Para efeitos do exercício referido no n.º 1, sempre que tal não seja determinado pelo Estado-Membro, o coordenador deve definir os intervalos relevantes do tempo de coordenação, após consulta ao comité de coordenação e em conformidade com a capacidade estabelecida.

3. A determinação dos parâmetros e a metodologia utilizada, bem como quaisquer alterações destes, serão discutidas em pormenor no comité de coordenação, de modo a aumentar a capacidade e o número de faixas horárias disponíveis para atribuição, antes de ser adoptada uma decisão final sobre os parâmetros de atribuição das faixas horárias. Todos os documentos pertinentes serão colocados à disposição das partes interessadas que o solicitarem.

Artigo 7.º

Informações a fornecer ao facilitador de horários e ao coordenador

1. As transportadoras aéreas que operam ou pretendem operar num aeroporto com horários facilitados ou num aeroporto coordenado devem transmitir, respectivamente, ao facilitador de horários e ao coordenador todas as informações relevantes por eles solicitadas. As informações em causa devem ser apresentadas no formato e no prazo especificados pelo facilitador de horários ou pelo coordenador. No que respeita, nomeadamente, às faixas horárias solicitadas, as transportadoras aéreas devem comunicar ao coordenador, na altura do pedido de atribuição, se beneficiam ou não do estatuto de novo operador tal como previsto na alínea b) do artigo 2.º

Relativamente a todos os demais aeroportos sem designação especial, a entidade gestora do aeroporto fornecerá ao coordenador todas as informações que possuir sobre os serviços programados das transportadoras aéreas sempre que este as solicite.

2. Caso uma transportadora aérea não forneça as informações referidas no n.º 1, a menos que possa satisfatoriamente demonstrar que existem circunstâncias atenuantes, ou forneça informações falsas ou enganosas, o coordenador não terá em consideração o pedido ou pedidos de faixas horárias apresentados pela transportadora aérea a que dizem respeito as informações em falta ou as informações falsas ou enganosas. O coordenador dará à transportadora aérea em questão a oportunidade de apresentar as suas observações.

3. O facilitador de horários ou o coordenador, a entidade gestora do aeroporto e as autoridades de controlo do tráfego aéreo devem partilhar todas as informações necessárias ao exercício das respectivas funções, nomeadamente os dados de voo e as faixas horárias.

Artigo 8.º

Procedimento de atribuição de faixas horárias

1. As séries de faixas horárias são atribuídas a partir da reserva às transportadoras requerentes como autorizações para utilizar as instalações aeroportuárias para efeitos de aterragem ou descolagem durante o período de programação para o qual foram pedidas, devendo, após o termo deste período, ser devolvidas à reserva nos termos do artigo 10.º

2. Sem prejuízo do disposto nos artigos 7.º, 8.º-A, e 9.º, no n.º 1 do artigo 10.º e no artigo 14.º, o n.º 1 do presente artigo não será aplicável quando se verificarem as seguintes circunstâncias:

- uma transportadora aérea utilizou uma série de faixas horárias para a exploração de serviços aéreos regulares e de serviços aéreos não regulares programados, e
- essa transportadora aérea deu prova bastante ao coordenador de que as séries de faixas horárias em questão foram exploradas, nos termos em que foi autorizado pelo coordenador, durante pelo menos 80 % do tempo durante o período para o qual as faixas lhe foram atribuídas.

Neste caso, essa série de faixas horárias conferirá à transportadora aérea em causa o direito à mesma série de faixas horárias no próximo período de programação equivalente, se tal for solicitado por essa transportadora aérea dentro do prazo referido no n.º 1 do artigo 7.º

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo 10.º, caso nenhum pedido de faixas horárias possa ser satisfeito a contento das transportadoras aéreas em causa, será dada preferência aos serviços aéreos comerciais e, em especial, aos serviços regulares e aos serviços não regulares progra-

mados. No caso de pedidos concorrentes dentro da mesma categoria de serviços, será dada prioridade às operações previstas para todo o ano.

4. A reprogramação da série de faixas horárias antes da atribuição das faixas ainda disponíveis na reserva referida no artigo 10.º a outras transportadoras aéreas candidatas apenas será aceite por motivos operacionais ou se a programação das faixas horárias das transportadoras aéreas candidatas melhorar em relação aos horários inicialmente solicitados. Não produz efeitos antes da confirmação expressa do coordenador.

5. O coordenador terá igualmente em conta as demais regras e directrizes estabelecidas pelo sector dos transportes aéreos a nível mundial ou a nível comunitário e as directrizes locais propostas pelo comité de coordenação e aprovadas pelos Estados-Membros ou por quaisquer outros organismos competentes responsáveis pelos aeroportos em causa, desde que tais regras e directrizes não afectem o estatuto de independência do coordenador, sejam conformes à legislação comunitária e tenham por objectivo aumentar a eficiência da utilização da capacidade aeroportuária. Os Estados-Membros devem comunicar essas regras à Comissão das Comunidades Europeias.

6. Caso um pedido de faixa horária não possa ser satisfeito, o coordenador informará a transportadora aérea requerente dos fundamentos da decisão e indicará a faixa horária alternativa disponível mais próxima.

7. Para além da atribuição de faixas horárias planeada para o período de programação horária, o coordenador procurará satisfazer os pedidos de faixas isoladas para qualquer tipo de aviação, incluindo a aviação geral, apresentados em cima do prazo. Para este efeito, podem ser utilizadas as faixas horárias ainda disponíveis na reserva referida no artigo 10.º depois de concluída a distribuição pelas transportadoras candidatas, bem como as faixas horárias recentemente disponibilizadas.

Artigo 8.º-A

Mobilidade das faixas horárias

1. As faixas horárias podem ser:
 - a) Transferidas por uma transportadora aérea de uma ligação ou tipo de serviço para outra ligação ou tipo de serviço explorados pela mesma transportadora;
 - b) Transferidas
 - i) entre uma sociedade-mãe e as suas filiais, e entre filiais da mesma sociedade-mãe,
 - ii) como parte da aquisição do controlo do capital de uma transportadora aérea,
 - iii) no caso de uma aquisição total ou parcial quando as faixas horárias estão directamente relacionadas com a transportadora aérea adquirida;

- c) Trocadas, numa base individual, entre transportadoras aéreas.

2. As transferências ou as trocas referidas no n.º 1 serão notificadas ao coordenador e não produzirão efeitos antes da confirmação expressa deste último. O coordenador recusar-se-á a confirmar as transferências ou trocas se não estiverem em conformidade com os requisitos do presente regulamento e se não tiver a confirmação de que:

- a) As operações aeroportuárias não serão prejudicadas, tendo em conta todos os condicionalismos de ordem técnica, operacional e ambiental;
- b) Os limites impostos em conformidade com o artigo 9.º são respeitados;
- c) A transferência de faixas horárias não é abrangida pelo âmbito de aplicação do n.º 4.
3. a) As faixas horárias atribuídas a um novo operador, na acepção da alínea b) do artigo 2.º do presente artigo, não podem ser transferidas, como previsto na alínea b) do n.º 1, durante dois períodos de programação horária equivalentes, excepto no caso de uma aquisição legalmente autorizada das actividades de uma empresa falida.
- b) As faixas horárias atribuídas a um novo operador, na acepção das subalíneas ii) e iii) da alínea b) do artigo 2.º do presente artigo, não podem ser transferidas para outra ligação, como previsto na alínea a) do n.º 1, durante dois períodos de programação horária equivalentes, a menos que o novo operador tenha sido tratado com a mesma prioridade na nova ligação que na ligação inicial.
- c) As faixas horárias atribuídas a um novo operador, na acepção da alínea b) do artigo 2.º do presente artigo, não podem ser transferidas, como previsto na alínea c) do n.º 1, durante dois períodos de programação horária equivalentes, excepto para melhorar os horários das faixas destes serviços em relação aos horários inicialmente requeridos.

Artigo 8.º-B

Exclusão dos pedidos de indemnização

O direito a uma série de faixas horárias, referido no n.º 2 do artigo 8.º, não confere o direito a nenhum pedido de indemnização relativo a uma limitação, restrição ou eliminação desse direito imposta pelo direito comunitário, nomeadamente em virtude da aplicação das disposições do Tratado sobre transporte aéreo. O presente regulamento não prejudica a faculdade de as autoridades públicas exigirem a transferência de faixas horárias entre transportadoras aéreas e determinarem a forma da respectiva atribuição nos termos da legislação nacional em matéria de concorrência ou dos artigos 81.º ou 82.º do Tratado CE ou do Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho, de 21 de

Dezembro de 1989, relativo ao controlo das operações de concentração de empresas (*). Estas transferências só podem ser realizadas a título gratuito.

Artigo 9.º

Obrigações de serviço público

1. Caso tenham sido impostas obrigações de serviço público numa rota, nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, os Estados-Membros podem reservar, num aeroporto coordenado, as faixas horárias necessárias para as operações previstas nessa rota. No caso de as faixas horárias reservadas para as rotas em questão não serem utilizadas, essas faixas serão postas à disposição de outra transportadora aérea interessada em explorar as rotas de acordo com as obrigações de serviço público nos termos do n.º 2. Se nenhuma outra transportadora estiver interessada em explorar as rotas e o Estado-Membro em causa não lançar um concurso público nos termos do n.º 1, alínea d) do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, as faixas ficarão reservadas para outra rota sujeita a obrigações de serviço público ou serão devolvidas à reserva.

2. Se mais do que uma transportadora aérea comunitária estiver interessada em explorar uma rota e não tiver conseguido a atribuição, pelo coordenador, de faixas horárias no período compreendido entre a hora que antecede e a hora que se segue aos horários solicitados, aplicar-se-á o procedimento de concurso previsto nas alíneas d) a g) do n.º 1 do artigo 4.º e no n.º 1, alínea i), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92.

(*) JO L 395 de 30.12.1989, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º 1310/97 (JO L 180 de 9.7.1997, p. 1).».

6. O artigo 10.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 10.º

Reserva de faixas horárias

1. O coordenador constituirá uma reserva que incluirá todas as faixas horárias não atribuídas em conformidade com os n.ºs 2 e 4 do artigo 8.º Toda a nova capacidade de faixas horárias, determinada nos termos do n.º 3 do artigo 3.º, será colocada na reserva.

2. As séries de faixas horárias atribuídas a uma transportadora aérea para exploração de um serviço regular ou de um serviço não regular programado não conferem a essa transportadora aérea quaisquer direitos à mesma série de faixas horárias durante o próximo período de programação equivalente, a não ser que a transportadora faça prova bastante ao coordenador que as explorou, tal como autorizado pelo coordenador, durante, pelo menos, 80 % do período para o qual foram atribuídas.

3. As faixas horárias atribuídas a uma transportadora aérea antes de 31 de Janeiro para a época de Verão seguinte, ou antes de 31 de Agosto para a época de Inverno seguinte, mas que sejam devolvidas ao coordenador para fins de reatribuição antes dessas datas, não serão tidas em conta para efeitos do cálculo de utilização.

4. Se não puder ser demonstrada a utilização em 80 % da série de faixas, todas as faixas que constituem essa série serão colocadas na reserva, a menos que a não utilização possa ser justificada com base num dos seguintes fundamentos:

a) Circunstâncias imprevisíveis e inevitáveis alheias à capacidade de intervenção da transportadora aérea, que tenham levado:

— à imobilização do tipo de aeronave geralmente utilizado para o serviço aéreo em causa,

— ao encerramento de um aeroporto ou espaço aéreo,

— a sérias perturbações de operações efectuadas nos aeroportos em causa, incluindo nas séries de faixas em outros aeroportos comunitários que tenham sido afectadas por tais perturbações durante uma parte substancial do período de programação pertinente;

b) Interrupção dos serviços aéreos, devido a medidas destinadas a afectar esses serviços, que tornem prática e/ou tecnicamente impossível a realização das operações planeadas pela transportadora aérea;

c) Dificuldades financeiras graves da transportadora aérea comunitária em causa, que tenham determinado a concessão de uma licença temporária pelas autoridades competentes enquanto aguardam a reestruturação financeira da transportadora aérea, nos termos do n.º 5 do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92;

d) Acções judiciais sobre a aplicação do artigo 9.º às rotas a que tenham sido impostas as obrigações de serviço público nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, que tenham como resultado a suspensão temporária da exploração dessas rotas.

5. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão examinará a aplicação do n.º 4 pelo coordenador de um aeroporto abrangido pelo presente regulamento.

A Comissão tomará uma decisão no prazo de dois meses após a recepção de um pedido nos termos do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 13.º

6. Sem prejuízo do n.º 2 do artigo 8.º do presente regulamento e do n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, as faixas horárias colocadas na reserva devem ser distribuídas pelas transportadoras aéreas requerentes. 50 % dessas faixas serão atribuídas em primeiro lugar aos novos operadores, a menos que os pedidos apresentados pelos novos operadores representem menos de

50 %. O coordenador tratará os pedidos de novos operadores e de outras transportadoras com equidade, de acordo com os períodos de coordenação de cada dia de programação horária.

Nos pedidos dos novos operadores, será dada preferência às transportadoras aéreas candidatas ao estatuto de novo operador nos termos das subalíneas i) e ii) da alínea b) do artigo 2.º ou das subalíneas i) e iii) da alínea b) do artigo 2.º

7. Um novo operador ao qual tenha sido oferecida uma série de faixas horárias para uma hora antes ou depois do horário pedido e que não tenha aceite essa oferta não manterá o estatuto de novo operador para esse período de programação.

8. No caso de os serviços serem explorados por um grupo de transportadoras aéreas, só uma das transportadoras aéreas desse grupo pode requerer as faixas horárias necessárias. A transportadora aérea que explorar este serviço assume a responsabilidade pelo cumprimento dos critérios de exploração exigidos para manter a precedência histórica referida no n.º 2 do artigo 8.º

As faixas horárias atribuídas a uma transportadora aérea para sua exploração podem ser utilizadas por outra ou outras transportadoras aéreas do grupo para exploração conjunta, desde que o código de identificação da transportadora aérea à qual as faixas foram atribuídas se mantenha no voo partilhado para fins de coordenação e acompanhamento. Terminadas essas operações, as faixas horárias assim utilizadas mantêm-se afectas à transportadora aérea à qual foram inicialmente atribuídas. As transportadoras aéreas que participam em operações de exploração conjuntas informarão os coordenadores dos pormenores dessas operações antes do seu início.

9. Se os novos operadores continuarem a ter sérias dificuldades, o Estado-Membro assegurará a convocação de uma reunião do comité de coordenação do aeroporto destinada a estudar as possibilidades de resolver a situação. A Comissão será convidada a participar nessa reunião.»

7. O artigo 11.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 11.º

Reclamações e direito de recurso

1. Sem prejuízo dos direitos de recurso nos termos da legislação nacional, as reclamações relativas à aplicação do n.º 2 do artigo 7.º, dos artigos 8.º, 8.º-A e 10.º e dos n.ºs 1 a 4 e 6 do artigo 14.º, devem ser apresentadas ao comité de coordenação. Este deve examinar o assunto no prazo de um mês a contar da apresentação da reclamação e, se possível, fazer propostas ao coordenador para resolução dos problemas. Caso não possa ser dada satisfação às reclamações, o Estado-Membro responsável poderá, no período suplementar de dois meses, prever a mediação de uma organização representativa das transportadoras aéreas ou dos aeroportos ou ainda de terceiros.

2. Os Estados-Membros tomarão medidas apropriadas, de acordo com a legislação nacional, para proteger os coordenadores relativamente ao pagamento de indemnizações por danos relativos às suas funções nos termos do presente regulamento, excepto em casos de negligência grave ou de conduta dolosa.».

8. O título e o n.º 1 do artigo 12.º passam a ter a seguinte redacção:

«Relações com países terceiros

1. Sempre que se verifique que, no que se refere à utilização das faixas horárias nos seus aeroportos, um país terceiro:

- a) Não concede às transportadoras aéreas comunitárias tratamento comparável ao concedido pelo presente regulamento às transportadoras aéreas desse mesmo país; ou
- b) Não confere “de facto” às transportadoras aéreas comunitárias o mesmo tratamento que confere às transportadoras aéreas nacionais; ou
- c) Confere a transportadoras aéreas de países terceiros tratamento mais favorável que o concedido às transportadoras aéreas comunitárias,

a Comissão poderá, em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 13.º, decidir que um ou mais Estados-Membros tomem medidas, incluindo a suspensão total ou parcial da aplicação do presente regulamento à transportadora ou transportadoras desse país terceiro, com vista a pôr fim ao tratamento discriminatório por parte do país terceiro em causa.».

9. Os artigos 13.º e 14.º passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 13.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, aplicam-se os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão (*), tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. A Comissão pode ainda consultar o comité sobre quaisquer questões respeitantes à aplicação do presente regulamento.

4. O comité aprovará o seu regulamento interno.

Artigo 14.º

Execução

1. O plano de voo de uma transportadora aérea pode ser rejeitado pelas autoridades competentes em matéria de gestão do tráfego aéreo se essa transportadora tencionar aterrar ou descolar num aeroporto coordenado, durante os períodos em que é coordenado, sem que lhe tenha sido atribuída uma faixa horária pelo coordenador.

2. Se em 31 de Janeiro ou 31 de Agosto a empresa não for titular de uma licença de exploração ou equivalente ou se não for declarado pela autoridade licenciadora competente que é provável que uma licença de exploração ou equivalente seja emitida antes do início do período de programação pertinente, o coordenador retirar-lhe-á a série de faixas horárias provisoriamente atribuídas à transportadora aérea durante o período de estabelecimento e colocá-las-á na reserva, respectivamente, para a época do Verão ou do Inverno seguintes.

3. O coordenador retirará as séries de faixas horárias de uma transportadora aérea e colocá-las-á na reserva se a transportadora as tiver recebido na sequência de uma troca nos termos do n.º 1, alínea c), do artigo 8.º-A e não as tiver utilizado como previsto.

4. As transportadoras aéreas que repetida e intencionalmente explorem serviços aéreos em horários significativamente diferentes das faixas atribuídas como parte de uma série de faixas horárias ou utilizem faixas horárias de um modo significativamente diferente do indicado no momento da atribuição, daí resultando prejuízos para as operações aeroportuárias ou de tráfego aéreo, perdem o estatuto referido no n.º 2 do artigo 8.º Após ter ouvido a transportadora aérea em causa e lhe ter enviado um único aviso, o coordenador pode decidir retirar, até ao termo do período de programação, as séries de faixas horárias em questão desta transportadora e colocá-las na reserva.

5. Os Estados-Membros devem garantir a existência de sanções efectivas, proporcionadas e dissuasivas ou de medidas equivalentes para os casos de exploração repetida e intencional de serviços aéreos em horários significativamente diferentes das faixas horárias atribuídas ou de utilização de faixas aéreas de um modo significativamente diferente do indicado no momento da atribuição em que tais causas prejudiquem as operações aeroportuárias ou de tráfego aéreo.

6. a) Sem prejuízo do n.º 4 do artigo 10.º, se uma transportadora aérea não conseguir atingir a taxa de utilização de 80 % definida no n.º 2 do artigo 8.º, o coordenador pode, após ouvir a transportadora aérea em causa, decidir retirar a série de faixas desta transportadora aérea até ao final da época de programação e colocá-las na reserva.

- b) Sem prejuízo do n.º 4 do artigo 10.º, se após um certo tempo correspondente a 20 % do período da validade da série não tiverem sido utilizadas quaisquer faixas horárias desta série, o coordenador, após ouvir a transportadora aérea em questão, colocará a série de faixas em questão na reserva para o resto do período de programação.

(*) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.».

10. É aditado o seguinte artigo:

«Artigo 14.º-A

Relatório e cooperação

1. A Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação do presente regu-

lamento, o mais tardar três anos após a sua entrada em vigor. Este relatório deverá abranger, nomeadamente, a aplicação dos artigos 8.º, 8.º-A e 10.º

2. Os Estados-Membros e a Comissão colaborarão em matéria de aplicação do presente regulamento, nomeadamente no que respeita à recolha de informações para o relatório referido no n.º 1.».

Artigo 2.º

1. O presente regulamento entra em vigor três meses após a sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2. O n.º 2 do artigo 11.º e o n.º 5 do artigo 14.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93 são aplicáveis a partir de ... (*).

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

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

(*) Quinze meses após a data de publicação do presente regulamento.

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

1. Em 20 de Junho de 2001, a Comissão aprovou uma proposta relativa ao regulamento que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de Janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade.
2. O Parlamento Europeu aprovou o seu parecer em primeira leitura na sessão plenária de 10-13 de Junho de 2002, enquanto o parecer do Comité Económico e Social foi aprovado em 20 de Março de 2002. O Comité das Regiões informou o Conselho de que não tenciona emitir parecer sobre este dossier.
3. A Comissão aprovou uma proposta alterada em 7 de Novembro de 2002.
4. Em 19 de Fevereiro de 2004 o Conselho aprovou a sua posição comum nos termos do artigo 251.º do Tratado.

II. OBJECTIVO

A proposta da Comissão tinha em vista melhorar, em termos de clareza e transparência, a actual regulamentação em matéria de faixas horárias. Prestou-se especial atenção ao reforço do estatuto independente do coordenador, e à garantia de que o comité de coordenação não esteja sujeito a influências indevidas. Previu-se a possibilidade de impor sanções e clarificou-se a divisão de tarefas entre o coordenador, o comité de coordenação e os Estados-Membros, a fim de assegurar o tratamento correcto das queixas.

A proposta tinha também em vista outros aperfeiçoamentos e alterações das regras existentes que incluíam a possibilidade de reprogramar as faixas horárias, a proibição explícita de comercialização de faixas horárias e em relação às trocas de faixas horárias, o requisito de as faixas horárias trocadas serem utilizadas. A Comissão considerou que o efeito destas alterações, no seu conjunto, será em termos gerais neutro no que se refere aos conflitos de interesses entre transportadoras aéreas titulares e novos operadores e à capacidade de estes obterem e manterem faixas horárias.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

1. Alterações essenciais

O Conselho aceitou o objectivo de base da Comissão de melhorar o funcionamento técnico do sistema de atribuição de faixas horárias. A este respeito, a posição comum, nomeadamente:

- inclui alterações e aditamentos importantes às definições, tendo em vista elucidar os termos utilizados no regulamento,
- prevê um reforço do estatuto de independência do coordenador de faixas horárias e do comité de coordenação,
- prevê sanções para os casos de utilização abusiva de faixas horárias.

Relativamente a aspectos da proposta da Comissão que podem afectar os mecanismos de acesso ao mercado, o Conselho aceitou algumas das alterações propostas pela Comissão. Foi aceite o alargamento da definição de «novo operador», bem como uma disposição que dá uma maior prioridade aos novos operadores na atribuição de faixas horárias a partir da «reserva horária». No entanto, outras disposições propostas pela Comissão, nomeadamente sobre as trocas de faixas horárias e a proibição da comercialização, não foram aceites pelo Conselho. Ao não incorporar essas disposições, a primeira preocupação do Conselho foi de que a questão do acesso ao mercado no seu todo fosse considerada no contexto mais vasto duma revisão mais profunda das regras em matéria de atribuição de faixas horárias, que poderá ser assunto para uma futura proposta independente da Comissão.

2. Análise do parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura

O Conselho comungou em grande parte das preocupações subjacentes ao parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura. Ao todo, foram aceites na íntegra, parcialmente ou em espírito, 32 das 52 alterações propostas pelo Parlamento. Essas alterações são as seguintes: 3, 4, 5, 6, 9, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 29, 30, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 47, 48, 51 e 52.

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 23/2004**adoptada pelo Conselho em 24 de Fevereiro de 2004****tendo em vista a adopção do Regulamento (CE) n.º .../2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que altera o Regulamento (CE) n.º 2236/95 do Conselho, que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias**

(2004/C 95 E/04)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o primeiro parágrafo do seu artigo 156.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽²⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O grupo de alto nível da rede transeuropeia de transportes, presidido por Karel Van Miert, deplorou o atraso dos troços transfronteiriços dos projectos prioritários da rede transeuropeia de transportes (TEN), que afecta a rentabilidade dos investimentos efectuados pelos Estados-Membros nos troços internos privando-os de um efeito de rendimentos de escala, e preconiza a adequação da taxa de intervenção dos financiamentos comunitários em função dos benefícios retirados por outros países, particularmente os países vizinhos, sublinhando que esta adequação deverá, em primeiro lugar, beneficiar os projectos transfronteiriços utilizados pelos transportes de longa distância.

Além disso, a taxa de financiamento comunitário deveria ser diferenciada em função da medida em que os benefícios económicos do projecto excedem a sua rentabilidade financeira.

- (2) Para o efeito, o grupo de alto nível recomendou o aumento da taxa de intervenção financeira comunitária, a fim de promover a realização das ligações transfronteiriças dos projectos prioritários, e sublinha que o impacto orçamental de uma iniciativa deste tipo seria limitado. Na respectiva implementação dever-se-á ter presente a necessidade de centrar os recursos das redes transeuropeias em projectos-chave, reconhecendo-se simultaneamente a necessidade de

continuar a dar um apoio financeiro a projectos não prioritários.

- (3) Convém prever a possibilidade de proceder a autorizações orçamentais por parcelas anuais, com recurso a um compromisso jurídico global e plurianual.

- (4) Um aumento temporário da taxa de financiamento comunitário poderia constituir um incentivo para que os intervenientes acelerem e tornem mais eficaz a execução dos projectos prioritários abrangidos pelo presente regulamento.

- (5) A implantação de parcerias público — privado (ou de outras formas de cooperação entre estes sectores) exige um compromisso financeiro firme da parte dos investidores institucionais, suficientemente atraente para mobilizar capitais privados. A concessão de um apoio financeiro comunitário numa base plurianual permitiria dissipar incertezas que travam o desenvolvimento destes projectos. Convém, por conseguinte, adoptar disposições para conceder uma contribuição financeira aos projectos seleccionados com base num compromisso jurídico plurianual.

- (6) As ligações transfronteiriças entre as redes energéticas são importantes para assegurar o funcionamento harmonioso do mercado interno, a segurança do abastecimento e a plena utilização das infra-estruturas energéticas. Os projectos prioritários das redes energéticas, que são necessários no interesse da economia europeia mas não rentáveis em termos comerciais e que não causam distorções de concorrência entre empresas, deveriam por isso poder beneficiar de um maior apoio financeiro. Esse apoio diz respeito aos projectos prioritários das redes de energia.

- (7) O Regulamento (CE) n.º 2236/95 do Conselho ⁽⁴⁾ deverá ser adaptado para ter em conta a Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽⁵⁾.

- (8) O Regulamento (CE) n.º 2236/95 deve por isso ser alterado em consequência,

⁽¹⁾ JO C 75 E de 26.3.2002, p. 316 e JO C 151 E de 25.6.2002, p. 291.

⁽²⁾ JO C 125 de 27.5.2002, p. 13.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 2 de Julho de 2002 (JO C 271 E de 12.11.2003, p. 163), posição comum do Conselho de 24 de Fevereiro de 2004 e posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 228 de 23.9.1995, p. 1. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1655/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 197 de 29.7.1999, p. 1).

⁽⁵⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 2236/95 é alterado do seguinte modo:

1. O artigo 5.º passa a ter a seguinte redacção:

a) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

«3. Independentemente da forma de intervenção escolhida, o montante total de apoio comunitário a título do presente regulamento não poderá ultrapassar 10 % do custo total dos investimentos. No entanto, a título excepcional, o montante total do apoio comunitário poderá atingir 20 % do custo total dos investimentos para:

- a) Projectos relativos a sistemas de determinação da posição e de navegação por satélite, nos termos do artigo 17.º 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 transportes (*);
- b) Projectos prioritários no domínio das redes de energia;
- c) Troços dos projectos de interesse europeu, desde que os projectos tenham início até 2010, identificados no anexo III da Decisão n.º 1692/96/CE e que visem eliminar pontos de estrangulamento e/ou completar troços incompletos, se esses troços atravessarem fronteiras ou barreiras naturais, e contribuírem para a integração do mercado interno numa Comunidade alargada, e privilegiarem a segurança, garantirem a interoperabilidade das redes nacionais e/ou contribuírem fortemente para reduzir os desequilíbrios entre os modos de transporte, favorecendo os modos mais ecológicos. Essa taxa será diferenciada em função dos benefícios para outros países, em especial para os Estados-Membros vizinhos.

(*) JO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisão alterada pela Decisão n.º 1346/2001 (JO L 185 de 6.7.2001, p. 1).»;

b) É acrescentado o seguinte número:

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

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

«5. No caso dos projectos referidos no n.º 3, e nos limites do presente regulamento, o compromisso jurídico será plurianual e as autorizações orçamentais serão fracionadas anualmente».

2. É acrescentado o seguinte n.º 4 ao artigo 13.º:

«4. Se, num período máximo de dez anos após a atribuição de um apoio financeiro a uma acção, essa acção ainda não tiver sido concluída, a Comissão poderá solicitar — no respeito do princípio da proporcionalidade — o reembolso do apoio pago, tomando em consideração todos os factores pertinentes».

3. O artigo 17.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 17.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é responsável pela execução do presente regulamento.

2. A Comissão será assistida por um comité. O Banco Europeu de Investimento designará um representante neste comité, que não participa na votação.

3. Sempre que é feita referência ao presente artigo, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE do Conselho de 28 de Junho de 1999 que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão (*), tendo em conta o artigo 8.º da mesma.

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE será fixado em três meses.

4. O comité adoptará o regulamento interno.

(*) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.».

4. É acrescentado o seguinte parágrafo ao artigo 18.º:

«A atribuição de fundos dependerá do nível de execução qualitativo e quantitativo.».

Artigo 2.º

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

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

1. Em 4 de Dezembro de 2001, a Comissão apresentou ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta de aumento do apoio financeiro comunitário a determinados projectos prioritários de redes transeuropeias de transportes para um máximo de 20 %.
2. Em 14 de Março de 2002, a Comissão alterou a sua proposta alargando-a aos projectos prioritários de redes transeuropeias de energia.
3. Em 20 de Março de 2002, o Comité Económico e Social aprovou o parecer em que aprova a proposta.
4. Em 25 de Março de 2002, o Comité das Regiões decidiu não dar parecer sobre a proposta.
5. Em 2 de Julho de 2002, o Parlamento Europeu deu parecer em primeira leitura sobre a proposta alterada tal como referido no ponto 2 aprovando a proposta e propondo diversas alterações.
6. Em 28 de Janeiro de 2003, a Comissão modificou a sua proposta já alterada, seguindo o parecer do Parlamento Europeu.
7. Em 6 de Outubro de 2003, a Comissão alterou de novo o ponto 6 da proposta alterada de forma a aumentar a taxa do apoio comunitário a estes projectos RTE para um máximo de 30 %.
8. Em 25 de Novembro de 2003, o Conselho e o representante da Comissão chegaram a acordo unânime sobre um compromisso de posição comum tal como consta do documento 15280/03 e respectivas declarações para a acta do Conselho que constam da adenda 1 ao documento 5644/04.
9. Em 24 de Fevereiro de 2004 o Conselho adoptou a sua posição comum, nos termos do artigo 251.º do Tratado.

II. TEOR

1. O teor da posição comum do Conselho assenta grandemente na proposta alterada (ponto I.6 *supra*), apresentada pela Comissão na sequência do parecer emitido em 2 de Julho de 2002 pelo Parlamento Europeu.
2. O Conselho anuiu assim, em princípio, a um aumento para um máximo de 20 % da taxa de apoio comunitário aos seguintes projectos prioritários de RTE:
 - a) Sistemas de determinação da posição e de navegação por satélite, nos termos do artigo 17.º da Decisão n.º 1692/96/CE (projectos tipo «Galileo»);
 - b) Projectos prioritários no domínio das redes de energia;
 - c) Troços que atravessassem fronteiras ou barreiras naturais previstos nos projectos seleccionados de RTE de energia referidos no anexo III da Decisão n.º 1692/96/CE, sob condição nomeadamente de tais projectos serem iniciados antes de 2010.
3. Por conseguinte, a fracção principal do apoio comunitário prevista na posição comum destinar-se-á, conforme proposto pela Comissão e aprovado pelo Parlamento Europeu, a contribuir decisivamente para a realização de projectos prioritários pendentes de RTE de transportes.
4. O apoio comunitário será ao mesmo tempo dirigido, embora com bastante menor impacto orçamental, a projectos prioritários de RTE de energia e a projectos tipo «Galileo».
5. A posição comum não incide sobre projectos prioritários de RTE electrónicas (Telecom), para as quais a Comissão apresentou uma proposta separada ainda em análise [doc. 9099/03, dossier interinstitucional 2003/0086 (COD)].

6. As restantes disposições da posição comum prendem-se principalmente com os procedimentos orçamental e comitológico.
7. No que se refere à comitologia, cabe destacar nomeadamente que a posição comum conserva o procedimento regulamentar presentemente previsto para as medidas de execução aplicáveis às RTE, pelo que não apoia o procedimento consultivo proposto pelo Parlamento Europeu e pela Comissão.
8. A posição comum prevê todavia que um representante do BEI sem direito de voto possa participar nos trabalhos comitológicos, conforme proposto pelo Parlamento Europeu, permitindo assim ao BEI que contribua para tais deliberações com ao seu saber técnico específico em matéria de financiamento de RTE.

III. ALTERAÇÕES AO TEXTO LEGISLATIVO PROPOSTAS PELO PARLAMENTO EM 2 DE JULHO DE 2002

1. Relativamente aos projectos prioritários de RTE de transportes, a posição comum veicula em grande medida as alterações 8 e 13 apresentadas pelo Parlamento Europeu, pelo que os troços que atravessassem fronteiras ou barreiras naturais previstos nos projectos terão efectivamente de ser destinados a suprimir congestionamentos e/ou a colmatar faltas de troços e promover a segurança, como proposto pelo Parlamento.
2. Inversamente, tal como no caso da proposta alterada da Comissão, a posição comum não confirma o processo de informação ao Parlamento Europeu e ao Conselho para a selecção dos projectos prioritários em matéria de energia proposto pelo Parlamento.
3. A Posição Comum confirma contudo a alteração 9, relativa ao reembolso obrigatório dos fundos comunitários caso determinado projecto não seja concluído no prazo de 10 anos após a concessão do apoio financeiro (novo n.º 4 para o artigo 13.º), bem como a alteração 10, relativa à participação de um representante do BEI no procedimento de comitologia, conforme já foi referido.
4. A posição comum confirma além disso o segundo parágrafo da alteração 11, relativo à atribuição dos fundos (novo segundo parágrafo para o artigo 18.º).

IV. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

1. Como já referido, a posição comum é muito próxima da proposta alterada, apresentada pela Comissão na sequência do parecer emitido pelo Parlamento Europeu.
2. Consequentemente, reitera em larga medida as alterações do Parlamento Europeu aceites pela Comissão, razão pela qual as alterações que não foram aceites por esta última foram na generalidade rejeitadas pelo Conselho, que sobre elas seguiu o parecer negativo formulado pela Comissão na sua proposta alterada subsequentemente ao parecer do Parlamento Europeu (ponto I.6 *supra*).
3. A posição comum assenta além disso na última proposta alterada da Comissão, na qual é previsto um aumento máximo de 30 % para o apoio comunitário (ponto I.7 *supra*).

Contudo, um tão elevado aumento do apoio não suscitou suficiente adesão no Conselho, que aceitou a título de compromisso o aumento máximo para 20 % igualmente aprovado pelo Parlamento Europeu no seu parecer.

4. Como acima recordado, a posição comum não incide sobre a proposta separada apresentada pela Comissão para os projectos prioritários de RTE de telecomunicações [doc. 9099/03, dossier interinstitucional 2003/0086 (COD)], ainda em fase de análise.

V. CONCLUSÕES

Pelos motivos acima expostos, o Conselho comunica ao Parlamento Europeu a sua posição comum transcrita no documento 5633/1/04 Rev 1.

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 24/2004**adoptada pelo Conselho em 26 de Fevereiro de 2004****tendo em vista a aprovação da Directiva 2004/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ... ,
relativa aos requisitos mínimos de segurança para os túneis da rede rodoviária transeuropeia**

(2004/C 95 E/05)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia
e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social
Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) No seu Livro Branco de 12 de Setembro de 2001, intitulado «A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções», a Comissão anunciou que iria propor requisitos mínimos de segurança para os túneis pertencentes à rede rodoviária transeuropeia.
- (2) A rede de transportes, nomeadamente a rede rodoviária transeuropeia, definida na 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 transportes ⁽⁴⁾, reveste-se de especial importância como apoio à integração europeia e garantia de um elevado nível de bem-estar entre os cidadãos europeus. A Comunidade Europeia tem a responsabilidade de garantir um nível de segurança, de serviço e de conforto elevado, uniforme e constante na rede rodoviária transeuropeia.
- (3) Os túneis longos com mais de 500 metros de extensão são estruturas importantes, que facilitam a comunicação entre grandes zonas da Europa e desempenham um papel decisivo no funcionamento e desenvolvimento das economias regionais.
- (4) O Conselho Europeu sublinhou por diversas vezes, nomeadamente na sua reunião de 14 e 15 de Dezembro de 2001, em Laeken, a urgência de tomar medidas para aumentar a segurança nos túneis.

- (5) Em 30 de Novembro de 2001, os ministros dos Transportes da Áustria, França, Alemanha, Itália e Suíça reuniram-se em Zurique e adoptaram uma declaração comum recomendando o alinhamento das legislações nacionais pelos requisitos harmonizados mais recentes, a fim de reforçar a segurança nos túneis longos.
- (6) Como os objectivos da acção proposta, que consistem em assegurar um nível de protecção uniforme, constante e elevado nos túneis rodoviários para todos os cidadãos europeus, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, e podem, pois, devido ao nível de harmonização necessário, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode adoptar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.
- (7) Os recentes acidentes ocorridos em túneis realçaram a importância destes em termos humanos, económicos e culturais.
- (8) Na Europa, alguns túneis, em serviço há muitos anos, foram concebidos numa altura em que as possibilidades técnicas e as condições de transporte eram muito diferentes das actuais. Existem, por conseguinte, níveis de segurança variáveis que urge melhorar.
- (9) A segurança nos túneis exige uma série de medidas relacionadas, entre outras coisas, com a geometria do túnel e a sua concepção, os equipamentos de segurança, incluindo a sinalização, a gestão do tráfego, a formação do pessoal dos serviços de emergência, a gestão dos incidentes, as informações a fornecer aos utentes sobre o comportamento mais adequado a assumir nos túneis e a melhor comunicação entre as autoridades responsáveis e os serviços de emergência, como polícia, bombeiros e equipas de salvamento.
- (10) Como ficou já claro do trabalho da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE), o comportamento dos utentes é um aspecto decisivo da segurança dos túneis.
- (11) As medidas de segurança deverão possibilitar o auto-salvamento das pessoas envolvidas no incidente, permitir a intervenção imediata dos utentes rodoviários para prevenir maiores consequências, garantir a eficácia da acção dos serviços de emergência, proteger o ambiente e limitar os danos materiais.

⁽¹⁾ JO C 220 de 16.9.2003, p. 26.

⁽²⁾ JO C 256 de 24.10.2003, p. 64.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 9 de Outubro de 2003 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 26 de Fevereiro de 2004 e posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisão alterada pela Decisão n.º 1346/2001/CE (JO L 185 de 6.7.2001, p. 1).

- (12) Os aperfeiçoamentos introduzidos pela presente directiva melhorarão as condições de segurança de todos os utentes, incluindo as pessoas com deficiência. No entanto, como estas últimas têm mais dificuldade em pôr-se a salvo em situações de emergência, deverá prestar-se especial atenção à sua segurança.
- (13) Para implementar uma abordagem equilibrada e atendendo ao elevado custo das medidas, devem prever-se equipamentos mínimos de segurança, tendo em conta o tipo de túnel e o volume de tráfego previsto para cada um deles.
- (14) Organismos internacionais como a Associação Rodoviária Mundial e a UNECE têm formulado, desde há muito tempo, recomendações valiosas para melhorar e harmonizar os equipamentos de segurança e as regras de circulação nos túneis rodoviários. No entanto, tratando-se de recomendações não-vinculativas, o seu potencial só poderá ser plenamente explorado se os requisitos definidos forem tornados obrigatórios através de legislação.
- (15) Para manter um elevado nível de segurança, é necessário que se faça uma manutenção adequada dos dispositivos de segurança nos túneis. Há que organizar sistematicamente um intercâmbio de informações entre os Estados-Membros sobre as modernas técnicas de segurança e de dados relativos a acidentes/incidentes.
- (16) Para garantir que os requisitos da presente directiva sejam devidamente aplicados pelos gestores dos túneis, os Estados-Membros deverão designar uma ou várias entidades responsáveis a nível nacional, regional ou local que assegurarão o respeito por todos os aspectos da segurança dos túneis.
- (17) O calendário de execução da presente directiva deve ser flexível, progressivo e deve permitir a conclusão das obras mais urgentes sem criar grandes perturbações no sistema de transportes ou estrangulamentos a nível das obras públicas nos Estados-Membros.
- (18) O custo da renovação dos túneis existentes varia consideravelmente de um Estado-Membro para outro, especialmente por razões geográficas, e os Estados-Membros devem ser autorizados a prolongar as obras de renovação necessárias para cumprir os requisitos da presente directiva nos casos em que a densidade dos túneis nos respectivos territórios seja bastante superior à média europeia.
- (19) Relativamente aos túneis já em serviço ou aos túneis com projecto aprovado mas que não tenham sido abertos à circulação pública nos 24 meses seguintes à data de entrada em vigor da presente directiva, deve ser permitido aos Estados-Membros aceitar a adopção de medidas de redução dos riscos como alternativa aos requisitos da directiva, caso o túnel não permita a aplicação de soluções estruturais a um custo razoável.
- (20) Há ainda que realizar progressos a nível técnico para melhorar a segurança nos túneis. Deverá prever-se um procedimento que permita à Comissão adaptar os requisitos da presente directiva ao progresso técnico. Deverá igualmente utilizar-se esse procedimento para a adopção de um método harmonizado de análise de riscos.
- (21) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾.
- (22) Os Estados-Membros devem apresentar à Comissão um relatório sobre as medidas que tencionam adoptar para cumprir os requisitos da presente directiva, a fim de sincronizar as obras a nível comunitário e reduzir assim as perturbações de circulação.
- (23) Quando os requisitos da presente directiva obrigarem à construção de uma segunda galeria num túnel em fase de projecto ou construção, essa segunda galeria será considerada como um novo túnel. O mesmo se aplica caso os requisitos da presente directiva imponham a abertura de novos procedimentos de planeamento juridicamente vinculativos, incluindo a realização de audiências para obtenção de autorizações de planeamento relativamente a todas as medidas correlativas.
- (24) Há que prosseguir os trabalhos nas instâncias apropriadas no sentido de se chegar a um elevado grau de harmonização no que se refere aos sinais e pictogramas usados em painéis ou sinais de mensagem variável nos túneis. Os Estados-Membros deverão ser incentivados a harmonizar a interface dos utentes para todos os túneis nos respectivos territórios.
- (25) Os Estados-Membros devem ser incentivados a desenvolver níveis de segurança comparáveis para os túneis rodoviários situados nos seus territórios que não façam parte da rede rodoviária transeuropeia e que, por isso, não são abrangidas pela presente directiva.
- (26) Os Estados-Membros devem ser incentivados a desenvolver medidas nacionais com vista a um grau de segurança mais elevado nos túneis,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objecto e âmbito de aplicação

1. A presente directiva tem por objecto assegurar um nível mínimo de segurança dos utentes nos túneis da rede rodoviária transeuropeia através da prevenção de situações críticas que possam pôr em perigo a vida humana, o meio ambiente e as instalações dos túneis, bem como através da protecção em caso de acidente.

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação: JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).

2. A presente directiva é aplicável a todos os túneis da rede rodoviária transeuropeia com extensão superior a 500 metros, quer se encontrem em serviço, quer estejam em construção ou na fase de projecto.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

1. «Rede rodoviária transeuropeia», a rede rodoviária identificada na secção 2 do anexo I da Decisão n.º 1692/96/CE e ilustrada por mapas e/ou descrita no anexo II da referida decisão;
2. «Serviços de emergência», todos os serviços locais, públicos ou privados, ou parte do pessoal afecto ao túnel, que intervêm em caso de acidente, incluindo os serviços de polícia, os bombeiros e as equipas de salvamento;
3. «Extensão do túnel», a extensão da faixa de circulação mais longa medida na parte inteiramente fechada do túnel.

Artigo 3.º

Medidas de segurança

1. Os Estados-Membros devem garantir que os túneis situados no seu território abrangidos pela presente directiva cumpram os requisitos mínimos de segurança previstos no anexo I.
2. Sempre que determinados requisitos estruturais fixados no anexo I só possam ser cumpridos através de soluções técnicas que não possam ser concretizadas ou apenas o possam ser com custos desproporcionados, a autoridade administrativa referida no artigo 4.º poderá aceitar a aplicação de medidas de redução dos riscos como alternativa a esses requisitos, desde que as medidas alternativas tenham como resultado uma protecção equivalente ou superior. A eficácia dessas medidas deve ser demonstrada através de uma análise de riscos que cumpra o disposto no artigo 13.º. Os Estados-Membros devem informar a Comissão das medidas de redução dos riscos aceites como alternativa e fornecer a respectiva justificação. O disposto no presente número não se aplica aos túneis em fase de projecto a que se refere o artigo 9.º
3. Os Estados-Membros podem especificar requisitos mais rigorosos, desde que não colidam com os requisitos da presente directiva.

Artigo 4.º

Autoridade administrativa

1. Os Estados-Membros devem designar uma ou mais autoridades administrativas, a seguir designadas por «autoridade administrativa», responsáveis por garantir o respeito de todos os aspectos da segurança de um túnel e por tomar as disposições necessárias para garantir o cumprimento da presente directiva.

2. A autoridade administrativa pode ser criada a nível nacional, regional ou local.

3. Cada túnel da rede transeuropeia situado no território de um único Estado-Membro é da responsabilidade de uma única autoridade administrativa. Para cada túnel situado no território de dois Estados-Membros, cada um desses Estados designa uma autoridade administrativa ou, em alternativa, ambos os Estados-Membros designam uma autoridade administrativa conjunta. Se existirem duas autoridades administrativas distintas, as decisões relacionadas com a segurança do túnel tomadas por cada autoridade, no exercício das respectivas competências e responsabilidades, serão tomadas com o acordo prévio da outra autoridade.

4. A autoridade administrativa coloca em serviço os túneis nos termos previstos no anexo II.

5. Sem prejuízo de outras disposições nacionais sobre este assunto, a autoridade administrativa deve ter poderes para suspender ou restringir a exploração de um túnel se não forem respeitadas os requisitos de segurança. A mesma autoridade deve especificar as condições em que poderão ser restabelecidas as condições normais de circulação.

6. A autoridade administrativa deve garantir o desempenho das seguintes funções:

- a) Realização de testes e inspecções regulares dos túneis e elaboração dos respectivos requisitos de segurança;
- b) Instituição de programas de organização e funcionamento (incluindo planos de resposta de emergência) para a formação e o equipamento dos serviços de emergência;
- c) Definição do procedimento a seguir para o encerramento imediato de um túnel em caso de emergência;
- d) Aplicação das medidas de redução dos riscos necessárias.

7. Quando um organismo designado como autoridade administrativa já existir antes da designação referida no presente artigo, poderá continuar a exercer as suas actividades anteriores, desde que estas cumpram o disposto na presente directiva.

Artigo 5.º

Gestor do túnel

1. Para cada túnel no território de um Estado-Membro, na fase de projecto, de construção ou de serviço, a autoridade administrativa deve identificar como gestor do túnel o organismo público ou privado responsável pela gestão do túnel na fase em questão. A autoridade administrativa pode, ela própria, desempenhar essa função.

2. Para cada túnel situado no território de dois Estados-Membros, as duas autoridades administrativas ou a autoridade administrativa conjunta devem reconhecer uma única instância encarregada da exploração do túnel.

3. Qualquer incidente ou acidente importante ocorrido num túnel deve ser objecto de um relatório da ocorrência preparado pelo gestor do túnel. Esse relatório deve ser transmitido, no prazo máximo de um mês, ao agente da segurança previsto no artigo 6.º, à autoridade administrativa e aos serviços de emergência.

4. Sempre que seja elaborado um relatório de investigação, que analise as circunstâncias do incidente ou do acidente referido no n.º 3 ou as conclusões a extrair dele, o gestor do túnel deve transmitir esse relatório ao agente da segurança, à autoridade administrativa e aos serviços de emergência no prazo máximo de um mês a contar da sua recepção.

Artigo 6.º

Agente da segurança

1. Para cada túnel, o gestor do túnel deve nomear um agente da segurança, que deve ser previamente aceite pela autoridade administrativa e que deve coordenar todas as medidas preventivas e de salvaguarda para garantir a segurança dos utentes e do pessoal operacional. O agente da segurança pode ser um membro do pessoal afecto ao túnel ou aos serviços de emergência, deve ser independente em todas as questões relacionadas com a segurança dos túneis rodoviários e não deve depender de instruções da entidade patronal em relação a essas mesmas questões. Um agente da segurança pode desempenhar tarefas e funções em vários túneis de uma região.

2. O agente da segurança desempenha as seguintes tarefas/funções:

- a) Assegurar a coordenação com os serviços de emergência e participar na preparação dos programas operacionais;
- b) Participar na planificação, execução e avaliação das operações de emergência;
- c) Participar na definição dos planos de segurança e na especificação da estrutura, dos equipamentos e da exploração, quer em relação aos novos túneis quer em relação às modificações a introduzir nos túneis existentes;
- d) Verificar que o pessoal operacional e dos serviços de emergência recebe formação e participa na organização dos exercícios realizados periodicamente;
- e) Dar parecer sobre a entrada em serviço da estrutura, os equipamentos e a exploração dos túneis;
- f) Verificar a manutenção e reparação da estrutura e dos equipamentos dos túneis;
- g) Participar na avaliação de qualquer incidente ou acidente importante, tal como referido nos n.ºs 3 e 4 do artigo 5.º

Artigo 7.º

Entidade inspectora

Os Estados-Membros devem assegurar que as inspecções, avaliações e ensaios sejam efectuados por entidades inspectoras. A autoridade administrativa pode desempenhar essa função. Qualquer entidade que efectue as inspecções, avaliações e ensaios deve possuir um elevado nível de competência e de qualidade de procedimento e deve ser funcionalmente independente do gestor do túnel.

Artigo 8.º

Notificação da autoridade administrativa

Os Estados-Membros devem notificar a Comissão dos nomes e endereços da autoridade administrativa até ... (*). Qualquer alteração dessas informações deve ser notificada no prazo de três meses.

Artigo 9.º

Túneis sem projecto aprovado

1. Qualquer túnel cujo projecto não tenha sido aprovado pela autoridade competente até ... (*), deve ficar sujeito aos requisitos da presente directiva.
2. Esse túnel deve ser colocado em serviço nos termos do anexo II.

Artigo 10.º

Túneis com projecto aprovado mas ainda não abertos à circulação

1. No caso dos túneis cujos projectos tenham sido aprovados mas que não tenham sido abertos à circulação pública até ... (*), a autoridade administrativa avaliará a sua conformidade com os requisitos da presente directiva, com referência específica à documentação de segurança prevista no anexo II.
2. Se verificar que um túnel não cumpre o disposto na presente directiva, a autoridade administrativa deve notificar o gestor do túnel da necessidade de tomar as medidas pertinentes para aumentar a segurança e disso informará o agente da segurança.
3. O túnel deve então ser colocado em serviço nos termos do anexo II.

Artigo 11.º

Túneis já em serviço

1. No caso dos túneis que tenham sido abertos à circulação pública até ... (*), a autoridade administrativa pode avaliar a conformidade do túnel com os requisitos da presente directiva até (**), com referência específica à documentação de segurança prevista no anexo II e com base numa inspecção.

(*) Vinte e quatro meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

(**) Trinta meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

2. Se necessário, o gestor do túnel proporá à autoridade administrativa um plano para adaptar o túnel às disposições da presente directiva e as medidas correctoras que tenciona aplicar.

3. A autoridade administrativa aprova a essas medidas correctoras ou pede a sua alteração.

4. Tomadas as medidas correctoras — e no caso de estas incluírem modificações substanciais da construção ou exploração —, é então aplicado o procedimento previsto no anexo II.

5. Até ...(*), os Estados-Membros devem apresentar um relatório à Comissão sobre o modo como prevêem cumprir os requisitos da presente directiva, sobre as medidas planeadas e, se adequado, sobre as consequências da abertura ou do encerramento das principais rodovias de acesso aos túneis. Para reduzir ao mínimo as perturbações da circulação a nível europeu, a Comissão pode formular observações sobre o calendário das obras destinadas a garantir a conformidade dos túneis com os requisitos da presente directiva.

6. A renovação dos túneis deve realizar-se de acordo com um plano e estar concluída até ...(**).

7. Se a extensão total das galerias dos túneis actuais dividida pela extensão total da parte da rede rodoviária transeuropeia situada nos seus territórios for superior à média europeia, os Estados-Membros podem prorrogar o prazo fixado no n.º 6 por cinco anos.

Artigo 12.º

Inspecções periódicas

1. A autoridade administrativa deve certificar-se de que a entidade inspectora efectua inspecções regulares para garantir que todos os túneis abrangidos pela presente directiva cumprem as disposições nela contidas.

2. O período compreendido entre duas inspecções consecutivas de um dado túnel não pode ser superior a seis anos.

3. Se, com base no relatório da entidade inspectora, a autoridade administrativa considerar que um túnel não cumpre o disposto na presente directiva, deve notificar o gestor do túnel e o agente da segurança da necessidade de tomar medidas para melhorar a segurança do túnel. A autoridade administrativa deve definir as condições para a continuação do funcionamento ou a reabertura do túnel que serão aplicáveis até estarem concluídas as medidas correctoras, e quaisquer outras restrições ou condições pertinentes.

4. Tomadas as medidas correctoras — e no caso de estas incluírem modificações substanciais da construção ou exploração —, o túnel será objecto de uma nova autorização de exploração, nos termos do anexo II.

Artigo 13.º

Análises de risco

1. As análises de risco, se necessárias, devem ser efectuadas por um organismo funcionalmente independente do gestor do túnel. O conteúdo e os resultados das análises de risco devem ser incluídos na documentação de segurança apresentada à autoridade administrativa. A análise de risco é uma análise dos riscos apresentados por um determinado túnel, tendo em conta todos os factores de concepção e as condições de circulação que afectam a segurança, nomeadamente as características do tráfego, a extensão do túnel, o tipo de tráfego e a geometria do túnel, bem como o número de veículos pesados de mercadorias previsto por dia.

2. Os Estados-Membros devem garantir a utilização, a nível nacional, de uma metodologia detalhada e bem definida, que corresponda às melhores práticas disponíveis, e devem informar a Comissão da metodologia aplicada; esta última porá essas informações à disposição dos restantes Estados-Membros, em formato electrónico.

3. Até ...(**), a Comissão deve publicar um relatório sobre as práticas seguidas nos Estados-Membros, podendo, se necessário, apresentar propostas para a adopção de uma metodologia comum harmonizada para as análises de risco, nos termos do n.º 2 do artigo 17.º

Artigo 14.º

Derrogação para técnicas inovadoras

1. Para permitir a instalação e utilização de equipamentos de segurança inovadores ou a utilização de procedimentos de segurança inovadores que ofereçam um nível de protecção igual ou superior ao das tecnologias actuais, previstas na presente directiva, a autoridade administrativa pode conceder uma derrogação dos requisitos da directiva com base num pedido devidamente documentado do gestor do túnel.

2. Se a autoridade administrativa tencionar conceder a derrogação, o Estado-Membro deve apresentar à Comissão um pedido prévio de derrogação, contendo o pedido inicial e o parecer da entidade inspectora.

3. A Comissão deve notificar os Estados-Membros do pedido, no prazo de um mês a contar da data da sua recepção.

4. Se, no prazo de três meses, nem a Comissão nem nenhum Estado-Membro formularem objecções, a derrogação é considerada aceite e a Comissão informará todos os Estados-Membros nesse sentido.

5. Se forem formuladas objecções, a Comissão apresentará uma proposta nos termos do n.º 2 do artigo 17.º. Se a decisão for negativa, a autoridade administrativa não concederá a derrogação.

6. Após análise realizada nos termos do n.º 2 do artigo 17.º, a decisão de conceder uma derrogação pode permitir que a derrogação seja aplicada a outros túneis.

(*) Trinta e seis meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

(**) Dez anos a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

(***) Cinco anos a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

7. Sempre que os pedidos de derrogação apresentados o justifiquem, a Comissão publicará um relatório sobre as práticas aplicadas pelos Estados-Membros e apresentará, se necessário, propostas de alteração da presente directiva.

Artigo 15.º

Relatórios

1. De dois em dois anos, os Estados-Membros devem compilar relatórios sobre os incêndios ocorridos nos túneis e os acidentes que afectem claramente a segurança dos utentes dos túneis rodoviários, bem como sobre a frequência e as causas desses incidentes, avaliá-los, e fornecer informações sobre o papel e a eficácia reais dos meios e medidas de segurança. Esses relatórios devem ser transmitidos pelos Estados-Membros à Comissão antes do final de Setembro do ano seguinte ao período a que se referem. A Comissão põe esses relatórios à disposição de todos os Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem elaborar um plano que inclua um calendário para a aplicação gradual das disposições da presente directiva aos túneis já operacionais, como referido no artigo 11.º, e comunicá-lo à Comissão até ... (*). Subsequentemente, e de dois em dois anos, os Estados-Membros devem informar a Comissão sobre a situação da execução do plano e sobre as suas eventuais adaptações, até ao final do prazo previsto nos n.ºs 6 e 7 do artigo 11.º

Artigo 16.º

Adaptação ao progresso técnico

A Comissão deve adaptar os anexos da presente directiva ao progresso técnico, nos termos do n.º 2 do artigo 17.º

Artigo 17.º

Comitologia

1. A Comissão é assistida por um comité.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. O comité aprovará o seu regulamento interno.

Artigo 18.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até ... (**). e devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições, bem como um quadro de correspondência entre elas e a presente directiva.

2. Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser dela acompanhadas aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

Artigo 19.º

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 20.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente

(*) Trinta meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

(**) Vinte e quatro meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

ANEXO I

MEDIDAS DE SEGURANÇA REFERIDAS NO ARTIGO 3.º

1. Base de decisão em matéria de medidas de segurança

1.1. *Parâmetros de segurança*

1.1.1. As medidas de segurança a aplicar num túnel devem assentar numa ponderação sistémica de todos os aspectos do sistema composto pela infra-estrutura, o funcionamento, os utentes e os veículos.

1.1.2. Devem ser tidos em conta os seguintes parâmetros:

- extensão do túnel,
- número de galerias,
- número de faixas,
- geometria do corte transversal,
- alinhamento horizontal e vertical,
- tipo de construção,
- existência de tráfego num sentido ou nos dois sentidos,
- volume de tráfego por galeria (e sua distribuição no tempo),
- risco de congestionamento (diário ou sazonal),
- tempo de acesso dos serviços de emergência,
- presença e percentagem de veículos pesados de mercadorias,
- presença, percentagem e tipo de tráfego de mercadorias perigosas,
- características das rodovias de acesso,
- largura das faixas,
- considerações relacionadas com a velocidade,
- ambiente geográfico e meteorológico.

1.1.3. Sempre que um túnel apresente uma característica específica no que se refere aos parâmetros acima referidos, deve ser feita uma análise de riscos de acordo com o artigo 13.º, a fim de determinar se são necessárias medidas de segurança adicionais e/ou equipamentos suplementares para assegurar um elevado nível de segurança no túnel. A análise de riscos tomará em consideração os eventuais acidentes que afectem claramente a segurança dos utentes nos túneis e que possam ocorrer durante a fase de funcionamento e a natureza e amplitude das suas eventuais consequências.

1.2. *Requisitos mínimos*

1.2.1. Pelo menos as medidas de segurança requeridas pelos pontos que se seguem devem ser implementadas a fim de assegurar um nível mínimo de segurança em todos os túneis abrangidos pela directiva. Poderão ser autorizados desvios limitados em relação a esses requisitos, desde que seja completado com êxito o seguinte procedimento. Os Estados-Membros ou a autoridade administrativa enviarão à Comissão informações sobre:

- o(s) desvio(s) limitado(s) previsto(s),
- as razões imperativas subjacentes ao desvio limitado previsto,
- medidas alternativas de redução de riscos que deverão ser utilizadas ou reforçadas, a fim de assegurar pelo menos um nível de segurança equivalente, incluindo provas, sob a forma de uma análise dos riscos relevantes.

A Comissão transmite o mais rapidamente possível aos Estados-Membros esse pedido de desvio limitado e, em qualquer caso, no prazo de um mês a contar da data da recepção do pedido.

Se, num prazo de três meses a contar da data da recepção do pedido pela Comissão, nem esta nem o Estado-Membro formularem objecções, o desvio limitado é considerado aceite e a Comissão informará todos os Estados-Membros em conformidade. Se forem formuladas objecções, a Comissão apresentará uma proposta nos termos do n.º 2 do artigo 17.º. Se a decisão for negativa, o desvio limitado não será autorizado.

- 1.2.2. Para proporcionar uma *interface* unificada em todos os túneis a que é aplicável a presente directiva, não será permitido nenhum desvio em relação aos requisitos previstos nos pontos que se seguem no que se refere à concepção dos dispositivos de segurança à disposição dos utentes do túnel (postos de emergência, sinalização, áreas de paragem de emergência, saídas de emergência, retransmissão radiofónica, quando requeridos).

1.3. *Volume de tráfego*

- 1.3.1. Quando se faz referência ao «volume de tráfego» no presente anexo, tem-se em mente o tráfego diário médio anual por faixa dentro de um túnel. Para efeitos de determinação do volume de tráfego, cada veículo a motor conta como uma unidade.

- 1.3.2. Sempre que o número de veículos pesados de mercadorias de massa superior a 3,5 t exceder 15 % do tráfego diário médio anual, ou que o tráfego diário sazonal exceder significativamente o tráfego diário médio anual, o risco suplementar será apreciado e tido em conta mediante o aumento do volume de tráfego do túnel para efeitos da aplicação dos pontos que se seguem.

2. **Medidas de infra-estrutura**

2.1. *Número de galerias e de faixas*

- 2.1.1. Os principais critérios para optar pela construção de um túnel de galeria simples ou de galeria dupla devem ser o volume de tráfego previsto e a segurança, tendo em conta aspectos tais como a percentagem de veículos pesados de mercadorias, o declive e a extensão.

- 2.1.2. De qualquer modo, no caso de túneis em fase de projecto, se uma previsão a 15 anos indicar que o volume de tráfego irá exceder 10 000 veículos por dia e por faixa, deverá estar operacional, no momento em que este valor for ultrapassado, um túnel de galeria dupla com um só sentido em cada galeria.

- 2.1.3. Com excepção da faixa de emergência, deve manter-se o mesmo número de faixas dentro e fora do túnel. Qualquer alteração do número de faixas deverá ocorrer a uma distância suficiente a montante da entrada do túnel; esta distância deve corresponder, pelo menos, à distância percorrida em 10 segundos por um veículo a circular à velocidade máxima autorizada. Quando as circunstâncias geográficas não permitirem respeitar este valor, devem ser tomadas medidas suplementares e/ou reforçadas para aumentar a segurança.

2.2. *Geometria do túnel*

- 2.2.1. Há que prestar especial atenção à segurança ao conceber a geometria da secção transversal do túnel e o alinhamento horizontal e vertical do mesmo e das respectivas rodovias de acesso, dado que estes parâmetros têm grande influência na probabilidade e gravidade dos acidentes.

- 2.2.2. Não devem ser permitidos declives longitudinais superiores a 5 % nos novos túneis, salvo se não for geograficamente possível nenhuma outra solução.

- 2.2.3. Nos túneis com declives superiores a 3 %, serão tomadas medidas adicionais e/ou reforçadas para melhorar a segurança com base numa análise de riscos.

- 2.2.4. Quando a largura da faixa dos lentos for inferior a 3,5 metros e a circulação de veículos pesados de mercadorias for autorizada, serão tomadas medidas adicionais e/ou reforçadas para melhorar a segurança com base numa análise de riscos.

2.3. *Vias de evacuação e saídas de emergência*

- 2.3.1. Nos novos túneis que não possuam faixas de emergência, devem ser previstas passadeiras de emergência para peões, elevadas ou não, para utilização pelos utentes do túnel em caso de avaria ou acidente. A presente disposição não é aplicável caso as características de construção do túnel não o permitam, ou apenas o permitam a um custo excessivo, e o túnel seja de sentido único e esteja equipado com um sistema de vigilância permanente e de encerramento das faixas.

- 2.3.2. Nos túneis existentes que não possuam faixas de emergência nem passadeiras de emergência para peões, devem ser tomadas medidas suplementares e/ou reforçadas para garantir a segurança.

- 2.3.3. As saídas de emergência devem permitir que os utentes do túnel o abandonem sem os seus veículos e alcancem um local seguro em caso de acidente ou incêndio, e devem proporcionar também o acesso a pé ao túnel para os serviços de emergência. Como exemplos de saídas de emergência, citem-se os seguintes:
- saídas directas do túnel para o exterior,
 - ligações transversais entre galerias do túnel,
 - saídas para uma galeria de emergência,
 - abrigos com uma via de evacuação independente da galeria do túnel.
- 2.3.4. Não devem ser construídos abrigos sem uma saída que conduza a vias de evacuação para o exterior.
- 2.3.5. Devem ser previstas saídas de emergência caso uma análise dos riscos pertinentes, que inclua a extensão do fumo e velocidade de alastramento nas condições locais, revele que a ventilação e as outras disposições de segurança são insuficientes para garantir a segurança dos utentes.
- 2.3.6. De qualquer modo, nos novos túneis devem ser previstas saídas de emergência quando o volume de tráfego for superior a 2 000 veículos por faixa.
- 2.3.7. Nos túneis existentes com extensão superior a 1 000 metros e volume de tráfego superior a 2 000 veículos por faixa, deve ser avaliada a viabilidade e eficácia da construção de novas saídas de emergência.
- 2.3.8. Quando existirem saídas de emergência, a distância entre duas saídas de emergência não deve ser superior a 500 metros.
- 2.3.9. Devem ser utilizados meios adequados, como portas, para impedir a propagação do fumo e do calor para dentro das vias de evacuação por trás das saídas de emergência, por forma a que os utentes do túnel alcancem o exterior e os serviços de emergência possam aceder ao túnel.
- 2.4. *Acesso dos serviços de emergência*
- 2.4.1. Nos túneis de galeria dupla em que as galerias se situem ao mesmo nível ou quase, devem existir, pelo menos de 1 500 em 1 500 metros, ligações transversais apropriadas para serem utilizadas pelos serviços de emergência.
- 2.4.2. Sempre que geograficamente exequível, deve ser possibilitada a travessia do separador central (faixa mediana) pelo exterior de cada entrada dos túneis de galeria dupla ou múltipla. Deste modo, os serviços de emergência terão acesso imediato a qualquer das galerias.
- 2.5. *Áreas de paragem de emergência*
- 2.5.1. Nos novos túneis com dois sentidos de extensão superior a 1 500 metros e com um volume de tráfego superior a 2 000 veículos por faixa, devem ser previstas áreas de paragem de emergência, a intervalos não superiores a 1 000 metros, se não estiverem previstas faixas de emergência.
- 2.5.2. Nos túneis existentes com dois sentidos de extensão superior a 1 500 metros e com um volume de tráfego superior a 2 000 veículos por faixa em que não existam faixas de emergência, deve ser avaliada a viabilidade e eficácia da construção de áreas de paragem de emergência.
- 2.5.3. Caso as características de construção do túnel não permitam a instalação de áreas de paragem de emergência ou apenas a permitam a um custo excessivo, não é obrigatória a instalação de tais áreas se a largura total do túnel destinada à circulação de veículos, excluídas as zonas sobrelevadas e as faixas de trânsito normal, for de largura igual ou superior à de uma faixa de trânsito normal.
- 2.5.4. As áreas de paragem de emergência devem possuir um posto de emergência.
- 2.6. *Drenagem*
- 2.6.1. Quando for permitido o transporte de mercadorias perigosas, deve ser prevista a drenagem de líquidos inflamáveis e tóxicos através de sarjetas ou de outros meios devidamente concebidos dentro da secção transversal do túnel. Além disso, o sistema de drenagem deve ser concebido e mantido por forma a impedir que o fogo e os líquidos inflamáveis e tóxicos se espalhem dentro de uma galeria e entre galerias.
- 2.6.2. Se, nos túneis existentes, estes requisitos não puderem ser cumpridos, ou apenas puderem sê-lo a um custo excessivo, tal deverá ser tido em conta no momento de decidir, com base numa análise dos riscos previsíveis, se deverá ou não ser permitido o transporte de mercadorias perigosas.

2.7. *Resistência da estrutura aos incêndios*

A estrutura principal de todos os túneis em que um colapso local da estrutura possa ter consequências catastróficas, por exemplo túneis subaquáticos ou túneis que possam dar origem ao colapso de estruturas vizinhas importantes, deve apresentar um nível suficiente de resistência a incêndios.

2.8. *Iluminação*

2.8.1. Deve ser prevista iluminação normal para assegurar aos condutores uma visibilidade diurna e nocturna adequada na zona da entrada e no interior do túnel.

2.8.2. Deve ser prevista iluminação de segurança por forma a garantir uma visibilidade mínima para que os utentes do túnel o possam evacuar nos seus veículos em caso de corte do fornecimento de energia.

2.8.3. Uma iluminação de evacuação, por exemplo luzes de marcação, a uma altura não superior a 1,5 metros, deve ser prevista para guiar os utentes do túnel em caso de evacuação a pé, em situação de emergência.

2.9. *Ventilação*

2.9.1. A concepção, construção e funcionamento do sistema de ventilação devem ter em conta:

- o controlo das emissões poluentes dos veículos rodoviários, em condições de tráfego normal e de tráfego muito intenso,
- o controlo das emissões poluentes dos veículos rodoviários no caso de o tráfego parar devido a incidente ou acidente,
- o controlo do calor e do fumo em caso de incêndio.

2.9.2. Deve ser instalado um sistema de ventilação mecânico em todos os túneis de extensão superior a 1 000 metros com um volume de tráfego superior a 2 000 veículos por faixa.

2.9.3. Nos túneis com tráfego em ambos os sentidos e/ou tráfego congestionado num único sentido, só será autorizada a ventilação longitudinal se uma análise de risco de acordo com o artigo 13.º demonstrar que a mesma é aceitável e/ou se forem tomadas medidas específicas, tais como uma gestão adequada do tráfego, menores distâncias entre as saídas de emergência, ou extractores de fumo a intervalos regulares.

2.9.4. Nos túneis em que seja necessário um sistema de ventilação mecânico e não seja autorizada a ventilação longitudinal de acordo com o ponto 2.9.3 devem ser usados sistemas de ventilação transversal ou semi-transversal. Esses sistemas devem ser capazes de extrair o fumo em caso de incêndio.

2.9.5. Nos túneis de extensão superior a 3 000 metros com tráfego em ambos os sentidos, um volume de tráfego superior a 2 000 veículos por faixa, um centro de controlo e ventilação transversal ou semi-transversal, devem ser tomadas as seguintes medidas mínimas no que se refere à ventilação:

- instalação de registos de extracção de ar e fumo que possam funcionar separadamente ou em grupos,
- monitorização permanente da velocidade longitudinal do ar e ajuste do processo de comando do sistema de ventilação (registos, ventiladores, etc.) em conformidade.

2.10. *Postos de emergência*

2.10.1. Os postos de emergência destinam-se a fornecer vários tipos de equipamento de emergência, em especial telefones e extintores, mas não a proteger os utentes dos efeitos do fogo.

2.10.2. Os postos de emergência podem consistir em caixas na parede lateral ou, de preferência, em nichos na parede lateral. Deverão estar equipados, pelo menos, com um telefone e dois extintores.

2.10.3. Serão previstos postos de emergência nas entradas e no interior de todos os túneis, a intervalos não superiores a 150 metros para os novos túneis e não superiores a 250 metros para os túneis existentes.

2.11. *Alimentação de água*

Todos os túneis deverão dispor de alimentação de água. Serão previstas bocas de incêndio perto das entradas e, no interior dos túneis, a intervalos não superiores a 250 metros. Caso não exista alimentação de água, é obrigatório verificar se existem outros meios que permitam dispor de água suficiente.

2.12. Sinalização rodoviária

Deve ser utilizada sinalização específica para todas as instalações de segurança destinadas aos utentes dos túneis. No anexo III é fornecida uma lista dos sinais e painéis para utilização nos túneis.

2.13. Centro de controlo

2.13.1. Deve ser previsto um centro de controlo para todos os túneis de extensão superior a 3 000 metros e volume de tráfego superior a 2 000 veículos por faixa.

2.13.2. A vigilância de diversos túneis pode ser centralizada num único centro de controlo.

2.14. Sistemas de vigilância

2.14.1. Devem ser instalados em todos os túneis que possuam um centro de controlo sistemas de vigilância por vídeo e um sistema capaz de detectar automaticamente incidentes de trânsito (por exemplo, imobilização de veículos) e/ou incêndios.

2.14.2. Devem ser instalados em todos os túneis que não possuam centro de controlo sistemas automáticos de detecção de incêndios, caso o funcionamento da ventilação mecânica para controlo do fumo seja independente do funcionamento automático da ventilação para controlo das emissões poluentes.

2.15. Equipamento de encerramento do túnel

2.15.1. Em todos os túneis de extensão superior a 1 000 metros devem ser instalados semáforos antes da entrada, por forma a permitir encerrar o túnel em caso de emergência. Podem ainda ser previstos meios adicionais, como painéis ou sinais de mensagem variável e barreiras, a fim de assegurar o respeito pelas instruções.

2.15.2. No interior dos túneis de extensão superior a 3 000 metros que possuam um centro de controlo e com um volume de tráfego superior a 2 000 veículos por faixa, recomenda-se a instalação de equipamento destinado a fazer parar os veículos em caso de emergência a intervalos não superiores a 1 000 metros. Esse equipamento deve ser constituído por semáforos e, eventualmente, por meios adicionais, como altifalantes, painéis ou sinais de mensagem variável e barreiras.

2.16. Sistemas de comunicação

2.16.1. Deve ser instalado equipamento de retransmissão de radiodifusão em todos os túneis de extensão superior a 1 000 metros com um volume de tráfego superior a 2 000 veículos por faixa, para uso do serviço de emergência.

2.16.2. Nos casos em que exista um centro de controlo, deve ser possível interromper a retransmissão dos canais destinados aos utentes do túnel, se a houver, para transmitir mensagens de emergência.

2.16.3. Os abrigos e outras instalações onde os utentes do túnel a evacuar devem esperar antes de poderem chegar ao exterior devem ser equipados com altifalantes para transmitir informações aos utentes.

2.17. Alimentação de energia e circuitos eléctricos

2.17.1. Todos os túneis devem possuir um sistema de alimentação de energia de emergência capaz de assegurar o funcionamento do equipamento de segurança indispensável à evacuação, até que todos os utentes tenham evacuado o túnel.

2.17.2. Os circuitos eléctricos, de medição e de comando devem ser concebidos e construídos por forma a que uma avaria local (devida, por exemplo, a um incêndio) não afecte os circuitos que se encontrem ainda em funcionamento.

2.18. Resistência do equipamento aos incêndios

O grau de resistência ao fogo de todo o equipamento dos túneis deve atender às possibilidades tecnológicas e ter em vista manter as funções de segurança necessárias em caso de incêndio.

2.19. Quadro com o sumário informativo dos requisitos mínimos

O quadro que se segue dá um resumo informativo dos requisitos mínimos dos números anteriores. Os requisitos mínimos são os que constam do dispositivo do presente anexo.

RESUMO INFORMATIVO DE REQUISITOS MÍNIMOS

- Obrigatório para todos os túneis
- * Obrigatório com excepções
- Não obrigatório
- ◐ Recomendado

			Tráfego ≤ 2 000 veículos por faixa		Tráfego > 2 000 veículos por faixa			Condições suplementares para a obrigatoriedade da implementação, ou comentários
			500 a 1 000 m	> 1 000 m	500 a 1 000 m	1 000 a 3 000 m	> 3 000 m	
Medidas estruturais	Duas ou mais galerias	2.1						Obrigatório sempre que uma previsão a 15 anos preveja um tráfego > 10 000 veículos/faixa
	Declive ≤ 5 %	2.2	*	*	*	*	*	Obrigatório excepto quando for geograficamente impossível
	Passadeiras de emergência para peões	2.3.1 2.3.2	*	*	*	*	*	Obrigatório quando não existir uma faixa de emergência a não ser que a condição enunciada no ponto 2.3.1 seja respeitada. Nos túneis existentes em que não existam nem uma faixa de emergência nem passadeiras de emergência para peões deverão ser tomadas medidas adicionais/reforçadas
	Saídas de emergência, pelo menos todos os 500 m	2.3.3- -2.3.9	○	○	*	*	*	A implementação das saídas de emergência nos túneis existentes deverá ser avaliada caso-a-caso
	Ligações transversais para os serviços de emergência pelo menos todos os 1 500 m	2.4.1	○	○/●	○	○/●	●	Obrigatório nos túneis de duas galerias com extensão superior a 1 500 m
	Passagem do separador central fora de cada entrada	2.4.2	●	●	●	●	●	Obrigatório fora dos túneis com duas ou mais galerias sempre que seja geograficamente possível
	Áreas de paragem de emergência pelo menos todos os 1 000 m	2.5	○	○	○	○/●	○/●	Obrigatório nos novos túneis com dois sentidos > 1 500 m sem faixas de emergência. Nos túneis com dois sentidos existentes > 1 500 m dependendo de uma análise. Tanto para os novos túneis como para os túneis existentes, dependendo da largura suplementar utilizável do túnel
	Drenagem de líquidos inflamáveis e tóxicos	2.6	*	*	*	*	*	Obrigatório sempre que seja permitido o transporte de mercadorias perigosas
Iluminação	Resistência da estrutura aos incêndios	2.7	●	●	●	●	●	Obrigatório sempre que um colapso de estruturas possa ter consequências catastróficas
	Iluminação normal	2.8.1	●	●	●	●	●	
	Iluminação de segurança	2.8.2	●	●	●	●	●	
	Iluminação de evacuação	2.8.3	●	●	●	●	●	

			Tráfego ≤ 2 000 veículos por faixa		Tráfego > 2 000 veículos por faixa			Condições suplementares para a obrigatoriedade da implementação, ou comentários
			500 a 1 000 m	> 1 000 m	500 a 1 000 m	1 000 a 3 000 m	> 3 000 m	
Ventilação	Ventilação mecânica	2.9	○	○	○	●	●	
	Disposições especiais para ventilação (semi-) transversal	2.9.5	○	○	○	○	●	Obrigatório nos túneis com dois sentidos sempre que exista um centro de controlo
Postos de emergência	Pelo menos de 150 em 150 m	2.10	*	*	*	*	*	Equipados com telefone e dois extintores. É autorizado um intervalo não superior a 250 m nos túneis existentes
Alimentação de água	Pelo menos de 250 em 250 m	2.11	●	●	●	●	●	Se não disponível, obrigatório pôr à dis- posição água suficiente por outros meios
Sinalização rodoviária		2.12	●	●	●	●	●	Para todos os equipamentos de segurança à disposição dos utentes dos túneis (ver anexo III)
Centro de controlo		2.13	○	○	○	○	●	A vigilância de vários túneis pode ser centralizada num único centro de con- trolo
Sistemas de vigilância	Vídeo	2.14	○	○	○	○	●	Obrigatório quando não exista um centro de controlo
	Deteção automática de incidentes e/ou de incêndio	2.14	●	●	●	●	●	Pelo menos um dos dois sistemas é obri- gatório nos túneis com um centro de controlo
Equipamento de encerramento do túnel	Semáforos antes das entradas	2.15.1	○	●	○	●	●	
	Semáforos no interior do túnel, pelo menos de 1 000 em 1 000 m	2.15.2	○	○	○	○	⊗	Recomendado se existir um centro de controlo e a extensão exceder 3 000 m
Sistemas de comunicação	Retransmissão de radiodifu- são para serviços de emer- gência	2.16.1	○	○	○	●	●	
	Mensagens de rádio de emergência para os utentes dos túneis	2.16.2	●	●	●	●	●	Obrigatório quando existir retransmissão de radiodifusão para os utentes dos túneis e sempre que exista um centro de con- trolo
	Altifalantes nos abrigos e nas saídas	2.16.3	●	●	●	●	●	Obrigatório quando os utentes a evacuar tiverem que esperar antes de chegar ao exterior
Alimentação de energia de emergência		2.17	●	●	●	●	●	A fim de assegurar o funcionamento do equipamento de segurança indispensável pelo menos durante a evacuação dos utentes dos túneis
Resistência do equipamento aos incêndios		2.18	●	●	●	●	●	A fim de manter as funções de segurança necessárias

3. Medidas respeitantes ao funcionamento

3.1. Meios operacionais

A exploração do túnel deve ser organizada e possuir meios adequados para garantir a continuidade e segurança do tráfego. O pessoal envolvido na exploração, bem como os serviços de emergência, devem receber formação inicial e contínua adequada.

3.2. Planeamento de emergência

Devem ser disponibilizados planos de emergência para todos os túneis. Nos túneis que comecem e acabem em Estados-Membros distintos, deve existir um plano de emergência binacional único que envolva ambos os países.

3.3. Obras nos túneis

O encerramento total ou parcial de faixas devido a obras de construção ou manutenção planeadas de antemão deve sempre ter início fora do túnel. Podem ser utilizados para o efeito painéis ou sinais de mensagem variáveis, semáforos e barreiras mecânicas.

3.4. Gestão de acidentes e de incidentes

Na eventualidade de acidente ou de incidente grave, devem ser imediatamente encerradas à circulação todas as galerias necessárias do túnel.

Esta operação deve ser efectuada accionando simultaneamente não só o equipamento antes das entradas, mas também os painéis ou sinais de mensagem variável, semáforos e barreiras mecânicas disponíveis dentro do túnel, se existirem, por forma a que todo o tráfego possa ser suspenso o mais rapidamente possível no exterior e no interior. Nos túneis com menos de 1 000 metros, o encerramento deverá ser efectuado por outros meios. O tráfego deverá ser gerido por forma a que os veículos não afectados possam sair rapidamente do túnel.

O tempo de acesso para os serviços de emergência, na eventualidade de incidente num túnel, deve ser o mais curto possível e será medido por ocasião de exercícios periódicos. Poderá, além disso, ser medido durante os incidentes. No caso dos grandes túneis com trânsito em ambos os sentidos e um volume de tráfego elevado, deve ser efectuada uma análise de riscos de acordo com o artigo 13.º para determinar se é necessário colocar serviços de emergência nas duas extremidades do túnel.

3.5. Actividade do centro de controlo

Em todos os túneis para os quais seja necessário um centro de controlo, incluindo os que tenham início e termo em Estados-Membros diferentes, o controlo pleno em qualquer momento deve ser assegurado por um único centro de controlo.

3.6. Encerramento do túnel

Na eventualidade de encerramento de um túnel (por período curto ou longo), os utentes devem ser informados dos melhores itinerários alternativos através de sistemas de informação facilmente acessíveis.

Esses itinerários alternativos devem fazer parte de planos de contingência sistemáticos. Devem ter em vista manter tanto quanto possível o fluxo de tráfego e reduzir ao mínimo os efeitos secundários em matéria de segurança nas zonas circundantes.

Os Estados-Membros deverão desenvolver todos os esforços razoáveis para evitar situações em que um túnel situado no território de dois Estados-Membros não possa ser utilizado em virtude das consequências do mau tempo.

3.7. Transporte de mercadorias perigosas

No que respeita ao acesso aos túneis de veículos que transportem mercadorias perigosas, tal como definidas na legislação europeia aplicável ao transporte rodoviário deste tipo de mercadorias, devem ser aplicadas as seguintes medidas:

- realização de uma análise de riscos de acordo com o artigo 13.º antes de serem decididos ou alterados os requisitos aplicáveis à circulação de mercadorias perigosas pelo túnel,
- colocação de sinalização adequada para assegurar a observância da regulamentação antes da última saída possível a montante do túnel e nas entradas do túnel, bem como a uma distância do mesmo que permita aos condutores optar por itinerários alternativos,
- ponderação, caso a caso, e para além da análise de riscos acima referida, de medidas operacionais específicas destinadas a reduzir riscos, aplicáveis à totalidade ou a parte dos veículos que transportem mercadorias perigosas nos túneis, tais como declaração antes da entrada ou passagem em comboios escoltados por veículos de acompanhamento.

3.8. *Ultrapassagem nos túneis*

Deve ser efectuada uma análise de riscos para decidir se os veículos pesados de mercadorias devem ser autorizados a ultrapassar nos túneis com mais de uma faixa em cada sentido.

3.9. *Distâncias entre veículos e velocidade*

A velocidade e a distância de segurança entre os veículos são particularmente importantes nos túneis e deverão ser objecto de atenção especial. Designadamente, os utentes dos túneis deverão ser informados das velocidades e distâncias a respeitar. Deverão ser aplicadas medidas coercivas, na medida do necessário.

Os condutores dos veículos rodoviários de transporte de passageiros devem, em condições normais, manter em relação ao veículo da frente uma distância mínima equivalente à distância percorrida pelo veículo em dois segundos. No caso dos veículos pesados de mercadorias, estas distâncias devem ser duplicadas.

Quando o tráfego parar dentro de um túnel, os condutores devem manter uma distância mínima de cinco metros em relação ao veículo da frente, excepto se tal não for possível devido a uma paragem de emergência.

4. **Campanhas de informação**

Serão regularmente organizadas e realizadas, conjuntamente com as partes interessadas, campanhas de informação sobre a segurança nos túneis, com base no trabalho harmonizado das organizações internacionais. Tais campanhas de informação devem versar o comportamento correcto dos utentes ao conduzir nas proximidades ou no interior de um túnel, especialmente em caso de avaria do veículo, congestionamento, acidente e incêndio.

Devem ser dadas informações sobre o equipamento de segurança disponível e o comportamento adequado dos utentes em locais convenientes para os utentes dos túneis (por exemplo, nas áreas de repouso antes dos túneis, nas entradas dos túneis quando o tráfego estiver parado ou na internet).

ANEXO II

APROVAÇÃO DO PROJECTO, DOCUMENTAÇÃO DE SEGURANÇA, ENTRADA EM SERVIÇO, ALTERAÇÕES E EXERCÍCIOS PERIÓDICOS**1. Aprovação do projecto**

- 1.1. O disposto na presente directiva é aplicável a partir da fase de anteprojecto.
- 1.2. Antes de se iniciarem quaisquer trabalhos de construção, o gestor do túnel deve reunir a documentação de segurança indicada nos pontos 2.2 e 2.3 para um túnel na fase de projecto da estrutura e deverá consultar o agente da segurança. O gestor do túnel deve submeter a documentação de segurança à apreciação da autoridade administrativa, juntamente com o parecer do agente da segurança e/ou da entidade inspectora, se for caso disso.
- 1.3. O projecto será então eventualmente aprovado pela autoridade responsável, que comunicará a sua decisão ao gestor do túnel e à autoridade administrativa.

2. Documentação de segurança

- 2.1. O gestor do túnel deve reunir e manter permanentemente actualizada documentação de segurança para cada túnel, da qual transmitirá uma cópia ao agente da segurança.
- 2.2. A documentação de segurança deve descrever as medidas de prevenção e salvaguarda necessárias para garantir a segurança dos utentes, tendo em conta as pessoas com mobilidade reduzida e as pessoas com deficiência, a natureza do percurso rodoviário, a configuração da estrutura, o seu entorno, a natureza do tráfego e a capacidade de intervenção dos serviços de emergência definidos no artigo 2.º da presente directiva.
- 2.3. Nomeadamente, a documentação de segurança para um túnel na fase de projecto deve incluir:
 - uma descrição da estrutura prevista e do acesso à mesma juntamente com os desenhos necessários à compreensão da sua concepção e das disposições previstas para o funcionamento,
 - um estudo de previsão do tráfego, especificando e justificando as condições previstas para o transporte de mercadorias perigosas, juntamente com a análise de riscos exigida no ponto 3.7 do anexo I,
 - uma análise específica dos riscos, descrevendo eventuais acidentes que possam ocorrer durante a fase de funcionamento e que possam claramente afectar a segurança dos utentes nos túneis, bem como a natureza e a magnitude das suas possíveis consequências; esta análise deve especificar e fundamentar medidas para reduzir a probabilidade de acidentes e as suas consequências,
 - um parecer sobre segurança elaborado por um perito ou organização especializada neste domínio, que poderá ser a entidade inspectora.
- 2.4. Para um túnel na fase de entrada em serviço, a documentação de segurança deve incluir, além dos elementos relativos à fase de projecto:
 - uma descrição da organização, dos recursos humanos e materiais e das instruções que o gestor do túnel especificar para assegurar o funcionamento e a manutenção do túnel,
 - um plano de resposta de emergência elaborado em conjunto com os serviços de emergência que também tenha em conta as pessoas com mobilidade reduzida e as pessoas com deficiência,
 - uma descrição do sistema de recolha permanente dos dados da experiência que permite registar e analisar incidentes e acidentes significativos.
- 2.5. A documentação de segurança de um túnel em funcionamento deverá também incluir, além dos elementos relativos à fase de entrada em serviço:
 - um relatório de análise sobre os incidentes e acidentes significativos que se tenham verificado desde a entrada em vigor da presente directiva,
 - uma lista dos exercícios de segurança realizados, juntamente com uma análise das suas conclusões.

3. Entrada em serviço

- 3.1. A abertura de um túnel ao tráfego público (entrada em serviço) deve ser sujeita à autorização da autoridade administrativa, segundo o procedimento a seguir exposto.
- 3.2. Este procedimento é igualmente aplicável à abertura dos túneis ao tráfego público depois de qualquer alteração importante na sua construção e funcionamento ou de qualquer modificação substancial que possa alterar significativamente qualquer dos componentes da documentação de segurança.
- 3.3. O gestor do túnel deve transmitir a documentação de segurança referida no ponto 2.4 ao agente da segurança, que dará o seu parecer quanto à abertura do túnel ao tráfego público.
- 3.4. O gestor do túnel deve remeter a documentação de segurança à autoridade administrativa juntamente com o parecer do agente da segurança. A autoridade administrativa decidirá se autoriza ou não a abertura do túnel ao tráfego público, ou se o fará com restrições, e notificará a sua decisão ao gestor do túnel, com cópia para os serviços de emergência.

4. Alterações

- 4.1. Para qualquer alteração substancial da estrutura, equipamento ou funcionamento, susceptível de modificar de forma significativa qualquer dos componentes da documentação de segurança, o gestor do túnel deverá solicitar uma nova autorização de funcionamento segundo o procedimento descrito no ponto 3.
- 4.2. O gestor do túnel deve informar o agente da segurança de qualquer outra modificação a nível da construção e do funcionamento. Além disso, antes de qualquer obra de modificação no túnel, o gestor do túnel deve fornecer ao agente da segurança a documentação descritiva das propostas.
- 4.3. O agente da segurança deve analisar as consequências da modificação e, em qualquer caso, comunicar o seu parecer ao gestor do túnel, que enviará uma cópia à autoridade administrativa e aos serviços de emergência.

5. Exercícios periódicos

O gestor do túnel e os serviços de emergência, em colaboração com o agente da segurança, devem organizar conjuntamente exercícios periódicos destinados ao pessoal do túnel e aos serviços de emergência.

Esses exercícios:

- devem ser tão realistas quanto possível e corresponder aos cenários de incidente definidos,
 - devem produzir resultados de avaliação claros,
 - devem evitar danos no túnel,
 - podem também ser parcialmente realizados por simulação em gabinete ou em computador, para resultados complementares.
- a) Pelo menos de quatro em quatro anos deverão ser realizados exercícios completos em cada túnel em condições tão reais quanto possível. O encerramento do túnel só será exigido se for possível realizar adaptações aceitáveis para o desvio do tráfego. Entretanto, deverão ser realizados anualmente exercícios parciais e/ou de simulação. Em zonas onde existam vários túneis a distâncias muito próximas, o exercício completo deverá ser realizado em pelo menos um desses túneis.
 - b) O agente da segurança e os serviços de emergência avaliarão conjuntamente esses exercícios, redigirão um relatório e, se necessário, apresentarão propostas.

ANEXO III

SINALIZAÇÃO DOS TÚNEIS

1. Requisitos gerais

Apresentam-se seguidamente os sinais e os símbolos a utilizar nos túneis. A sinalização de que trata a presente secção é a abrangida pela Convenção de Viena sobre a sinalização rodoviária de 1968, salvo indicação em contrário.

A fim de facilitar a compreensão dos sinais a nível internacional, o sistema de sinais indicado no presente anexo baseia-se no uso de formas e de cores características de cada sinal e, sempre que possível, de símbolos gráficos em vez de inscrições. Sempre que os Estados-Membros considerem necessário alterar a sinalização e os símbolos indicados, as modificações não deverão alterar as suas características essenciais. No caso de Estados-Membros que não apliquem a Convenção de Viena, a sinalização e os símbolos indicados podem ser modificados, desde que as modificações feitas não alterem o seu objectivo essencial.

1.1. Deve ser utilizada sinalização para indicar as seguintes instalações de segurança nos túneis:

- Áreas de paragem de emergência;
- Saídas de emergência: deve ser usado o mesmo sinal para todos os tipos de saídas de emergência;
- Vias de evacuação: as duas saídas de emergência mais próximas devem ser assinaladas nas paredes laterais, a distâncias não superiores a 25 metros e a uma altura de 1,0 a 1,5 metros acima do nível das vias de evacuação, com indicação das distâncias até às saídas;
- Postos de emergência: sinalização com indicação da presença de um telefone de emergência e de extintores de incêndio.

1.2. Rádio:

Nos túneis onde os utentes podem receber informações através dos rádios dos seus veículos, deve ser colocada sinalização adequada à entrada informando os utentes da forma como podem receber essas informações.

1.3. Os sinais e as marcações devem ser concebidos e colocados de modo a serem claramente visíveis.

2. Descrição dos sinais e painéis

Os Estados-Membros deverão utilizar sinais adequados, se necessário, na área de sinalização prévia, no interior e depois da saída do túnel. Ao conceber a sinalização de um túnel, deverão ser tidos em consideração o tráfego local e as condições de construção, bem como outras condições do local. Serão utilizados sinais conformes com a Convenção de Viena sobre a sinalização rodoviária, excepto nos Estados-Membros que não apliquem a Convenção de Viena.

2.1. Sinal de túnel

Será colocado o seguinte sinal a cada entrada do túnel:



Sinal para túneis rodoviários E11A da Convenção de Viena

A extensão será indicada na parte inferior do painel ou num painel adicional H2.

Para túneis de extensão superior a 3 000 metros, será indicada a extensão restante do túnel de mil em mil metros.

Poderá igualmente ser indicado o nome do túnel.

2.2. Sinalização horizontal

As bermas devem estar assinaladas com linhas horizontais.

No caso dos túneis com dois sentidos, devem ser colocados dispositivos claramente visíveis ao longo da linha mediana (única ou dupla) que separa as duas faixas.

2.3. Sinais e painéis para a sinalização de instalações

Postos de emergência

Os postos de emergência deverão ostentar sinais informativos que serão sinais F nos termos da Convenção de Viena e indicarão o equipamento à disposição dos utentes, por exemplo:

Telefone de emergência



Extintor

Nos postos de emergência que se encontrem separados do túnel por uma porta, um texto claramente legível, redigido nas línguas apropriadas, deve indicar que o posto de emergência não assegura protecção em caso de incêndio. Eis um exemplo:

«ESTA ÁREA NÃO GARANTE PROTECÇÃO EM CASO DE INCÊNDIO»

Siga os sinais que indicam as saídas de emergência»

Áreas de paragem de emergência

Os sinais utilizados para indicar as áreas de paragem de emergência são sinais E nos termos da Convenção de Viena. Os telefones e os extintores deverão ser indicados por um painel adicional ou incorporado no próprio sinal.



Saídas de emergência

Os sinais que indicam «saídas de emergência» devem ser sinais G nos termos da Convenção de Viena. Apresentam-se a seguir alguns exemplos:



É também necessário sinalizar as duas saídas mais próximas nas paredes laterais. Apresentam-se a seguir alguns exemplos:



Sinais nas faixas de rodagem

Estes sinais podem ser circulares ou rectangulares



Sinais de mensagem variável

Os sinais de mensagem variável devem dar indicações claras aos condutores sobre engarrafamentos, avarias, acidentes, incêndios ou qualquer outro perigo.

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

No quadro do processo de co-decisão (artigo 251.º do Tratado CE), após recepção do parecer de 9 de Outubro de 2003 ⁽¹⁾ do Parlamento Europeu, o Conselho elaborou a sua posição comum, que adoptou em 26 de Fevereiro de 2004. Ao adoptar a sua posição, o Conselho teve igualmente em conta os pareceres do Comité Económico e Social Europeu ⁽²⁾ e do Comité das Regiões ⁽³⁾.

O primeiro objectivo do projecto de directiva consiste na prevenção de acidentes graves susceptíveis de pôr em risco a vida humana e o ambiente, bem como de danificar as instalações dos túneis. Como segundo objectivo, a directiva visa a redução das eventuais consequências dos acidentes em túneis.

II. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

Embora apoiando inteiramente o objectivo e âmbito de aplicação da proposta da Comissão, o Conselho considerou, tendo em conta o seu compromisso de incrementar a segurança dos túneis em toda a União, que o sistema de classificação automática proposto pela Comissão seria demasiado rígido para permitir a melhor e mais económica aplicação da directiva a toda a variedade de túneis existentes no território da União. O Conselho optou assim por um sistema mais diferenciado e pragmático, em que cada requisito de segurança para determinado túnel assenta num ou em mais parâmetros pertinentes.

Alterações propostas pelo Parlamento Europeu

— Alterações relativas à estrutura administrativa

Não foi possível ao Conselho aceitar todas as alterações referentes à estrutura administrativa (autoridade administrativa, entidade inspectora, gestor do túnel e agente de segurança), nomeadamente as alterações 2, 10-25, 27-33, 58, 61 e 72-75.

Cabe assinalar relativamente a este aspecto que, embora a estrutura administrativa proposta pela Comissão não tivesse plenamente em conta ou contemplasse as estruturas administrativas já existentes nos Estados-Membros, o Conselho pôde não obstante aceitá-la em termos globais e salvaguardar assim as vantagens de uma definição e demarcação claras das atribuições de cada interveniente. O texto foi ao mesmo tempo alterado quanto a determinados aspectos, a fim de ser adaptado em certa medida aos organismos e outros responsáveis que já intervêm actualmente na segurança dos túneis, podendo assim evitar-se onerosas e desnecessárias alterações nas estruturas existentes.

Além disso, não foi possível aceitar certas alterações relativas a elementos essenciais da estrutura administrativa devido às estreitas interligações entre a estrutura administrativa e os requisitos técnicos descritos nos três anexos técnicos.

Sendo assim, o Conselho considerou que não seria desejável fazer avançar o «pacote» referente à estrutura administrativa. De facto, o Conselho considera que o resultado final do seu trabalho prevê todas as salvaguardas pretendidas em termos de transparência, assim como a divisão das tarefas e responsabilidades.

Todavia, embora mantenha intacta a estrutura administrativa de base da posição comum, o Conselho pôde aceitar, no espírito ou em parte — e algumas vezes na totalidade — as alterações 10, 14, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 72 e 73.

— Alterações relativas às pessoas com deficiências

No que se refere às alterações 9, 70 e 71, que dizem respeito às disposições especiais relativas às pessoas com deficiências, o Conselho concordou plenamente com a necessidade de se conceder uma atenção particular às pessoas com deficiências no contexto da directiva. Por conseguinte, aceitou, com algumas adaptações redaccionais, as alterações 70 e 71, e incluiu um considerando específico n.º 12 relativo às pessoas com deficiências.

⁽¹⁾ Doc. 13381/03 CODEC 1340 TRANS 248.

⁽²⁾ JO C 220 de 16.9.2003, p. 26.

⁽³⁾ JO C 256 de 24.10.2003, p. 64.

— *Alterações relativas aos anexos técnicos I, II e III*

Quanto ao grande número de alterações no que se refere aos anexos técnicos (alterações 7-8, 34 a 56, 62 a 69 para o anexo I, alterações 70 a 75 para o anexo II e alterações 76-78 para o anexo III), o Conselho pôde aceitar um número significativo de entre elas, quer na totalidade, quer em parte ou no seu espírito. O Conselho reconheceu que tal se devia em grande medida ao acordo do Parlamento de recorrer à abordagem mais flexível também defendida pelo Conselho, designadamente a introdução de um sistema segundo o qual cada um dos requisitos de segurança específicos de um túnel será baseado num ou em vários parâmetros pertinentes do túnel em causa.

— *Outras alterações*

Foi aceite a primeira parte da alteração 1, que salienta a importância do comportamento dos utentes rodoviários para a segurança dos túneis (ver considerando 10).

No que se refere à alteração 3, relativa ao financiamento das adaptações estruturais dos túneis através do orçamento TEN, o Conselho considerou que, tendo em conta o processo legislativo em curso sobre a proposta de decisão relativa à revisão das orientações para o desenvolvimento da rede de transportes transeuropeia, por um lado, e a proposta de directiva relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas, por outro lado, não era adequado incorporar este elemento na presente directiva.

Embora apoiando plenamente a alteração 4 quanto ao fundo — que faz uma referência específica à implementação da directiva nos futuros Estados-Membros — o Conselho foi de opinião que tal disposição seria redundante.

Foi aceite a alteração 5, que se refere à implementação de normas de segurança comparáveis nos túneis que não recaem no âmbito de aplicação da presente directiva (ver considerando 25). Neste contexto, o Conselho gostaria ainda de chamar a atenção do Parlamento para o considerando 26 conexo, que incentiva além disso os Estados-Membros a «desenvolver medidas nacionais com vista a um grau de segurança mais elevado nos túneis».

O Conselho não aceitou a alteração 6, que diz respeito ao objecto da directiva, uma vez que considera que o texto da posição comum descreve de forma mais precisa o objectivo da directiva.

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 25/2004**adoptada pelo Conselho em 22 de Março de 2004****tendo em vista a adopção da Directiva 2004/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ...
relativa à interoperabilidade dos sistemas electrónicos de portagem rodoviária na Comunidade**

(2004/C 95 E/06)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia
e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social
Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) Na sua Resolução de 17 de Junho de 1997 relativa à utilização da telemática no sector dos transportes rodoviários, nomeadamente à cobrança electrónica de taxas e portagens (CET) ⁽⁴⁾, o Conselho pediu aos Estados-Membros e à Comissão que elaborassem uma estratégia para assegurar a convergência dos sistemas de CET a fim de se atingir um nível adequado de interoperabilidade a nível europeu. A comunicação da Comissão relativa a sistemas de cobrança electrónica interoperáveis na Europa constituiu a primeira fase desta estratégia.
- (2) A maioria dos Estados-Membros que instalaram sistemas electrónicos de portagem para o financiamento dos custos das infra-estruturas rodoviárias ou para a cobrança de taxas de utilização rodoviária (adiante designados «sistemas electrónicos de portagem») utiliza a tecnologia microondas de curto alcance, numa banda de frequências próxima dos 5,8 GHz. Actualmente, estes sistemas não são totalmente compatíveis entre si. Os trabalhos desenvolvidos pelo Comité Europeu de Normalização (CEN) no domínio da tec-

nologia microondas conduziram, em Janeiro de 2003, à elaboração de normas técnicas para a compatibilidade dos sistemas de portagem electrónica microondas de 5,8 GHz, após a aprovação de pré-normas técnicas em 1997. Todavia essas pré-normas não cobrem todos os sistemas de CDCA (Comunicações Dedicadas de Curto Alcance) de 5,8 GHz em funcionamento na União e incluem duas variantes que não são totalmente compatíveis. Baseiam-se no modelo «Interconexão de sistemas abertos» definido pela Organização Internacional de Normalização para a comunicação entre sistemas informáticos.

- (3) Não obstante, os fabricantes de equipamento e os gestores de infra-estruturas da Comunidade acordaram em desenvolver produtos interoperáveis com base nos sistemas CDCA 5,8 GHz existentes. O equipamento que será necessário disponibilizar aos utentes deverá, por conseguinte, estar apto a comunicar com as tecnologias apenas utilizáveis nos novos sistemas electrónicos de portagem a instalar na Comunidade após 1 de Janeiro de 2007, nomeadamente tecnologias de posicionamento por satélite, tecnologias de comunicações móveis em que é aplicada a norma GSM/GPRS e tecnologias microondas de 5,8 GHz.
- (4) É essencial concluir esses trabalhos de normalização com a maior brevidade, a fim de definir normas técnicas que garantam a compatibilidade técnica entre os sistemas electrónicos de portagem com base na tecnologia microondas de 5,8 GHz e nas tecnologias de comunicações móveis e por satélite, a fim de evitar uma maior fragmentação do mercado.
- (5) É necessário prever a generalização da utilização dos sistemas electrónicos de portagem nos Estados-Membros e países vizinhos, sendo imperativo dispor de sistemas interoperáveis adaptados ao futuro desenvolvimento de uma política de cobrança rodoviária à escala comunitária e à evolução técnica futura.
- (6) Os sistemas electrónicos de portagem devem ser interoperáveis e baseados em normas transparentes, públicas e acessíveis, sem discriminação, a todos os fornecedores de sistemas.
- (7) É indispensável que, aquando da introdução de novos sistemas electrónicos de portagem, haja equipamento suficiente disponível para evitar discriminações entre as empresas interessadas.

⁽¹⁾ JO C 32 de 5.2.2004, p. 36.

⁽²⁾ JO C 73 de 23.3.2004, p. 54.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 18 de Dezembro de 2003 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 22 de Março de 2004 e posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO C 194 de 25.6.1997, p. 5.

- (8) Em especial, a aplicação das novas tecnologias de posicionamento por satélite e de comunicações móveis aos sistemas electrónicos de portagem pode permitir responder aos requisitos das novas políticas de cobrança rodoviária planeadas a nível comunitário e dos Estados-Membros, graças à sua elevada flexibilidade e versatilidade. Além disso, estas tecnologias irão possibilitar a contabilização dos quilómetros percorridos por categoria de estrada, sem que para tal sejam necessários investimentos dispendiosos em infra-estruturas. Estas tecnologias abrem igualmente caminho a novos serviços adicionais de segurança e de informação adicionais dirigidos aos viajantes, como o alerta automático desencadeado por um veículo envolvido num acidente que indicará a sua posição, informações em tempo real sobre as condições de circulação, a intensidade do tráfego ou o tempo de percurso. Quanto ao posicionamento por satélite, o projecto Galileo, lançado pela Comunidade em 2002, foi concebido para prestar, a partir de 2008, serviços de informação de qualidade superior à permitida pelos actuais sistemas de navegação por satélite e que sejam ideais para a telemática rodoviária. O sistema precursor do serviço complementar de navegação geoestacionária, que deverá estar operacional em 2004, permitirá desempenhos semelhantes. No entanto, estes sistemas inovadores poderão levantar problemas em questões como a fiabilidade dos controlos e a prevenção da fraude. Tendo em conta as consideráveis vantagens acima referidas, é no entanto de recomendar, por princípio, a utilização de tecnologias de posicionamento por satélite e de comunicações móveis aquando da introdução de novos sistemas electrónicos de portagem.
- (9) A proliferação das tecnologias de sistemas electrónicos de portagem utilizados ou planeados para os próximos anos (fundamentalmente a tecnologia microondas de 5,8 GHz, o posicionamento por satélite e as comunicações móveis), bem como a proliferação das especificações impostas pelos Estados-Membros e os países vizinhos para os seus sistemas electrónicos de portagem, podem ser prejudiciais ao bom funcionamento do mercado interno e aos objectivos da política de transportes. Essa situação poderá conduzir à multiplicação de caixas electrónicas incompatíveis e dispendiosas no habitáculo dos veículos pesados e aumentar para os motoristas o risco de erros de manipulação que resultem, por exemplo, no não pagamento involuntário. Tal proliferação é inaceitável para os utentes e para os fabricantes de veículos, por razões financeiras, de segurança e jurídicas.
- (10) Devem eliminar-se as barreiras artificiais ao funcionamento do mercado interno, garantindo simultaneamente a possibilidade de os Estados-Membros e a Comunidade adoptarem políticas de cobrança diferentes para todos os tipos de veículos, a nível local, nacional ou internacional. Os equipamentos instalados nos veículos devem permitir a aplicação destas políticas de cobrança no respeito dos princípios de não discriminação entre os cidadãos de todos os Estados-Membros. Por conseguinte, é preciso assegurar o mais rapidamente possível a interoperabilidade dos sistemas electrónicos de portagem a nível comunitário.
- (11) Os condutores têm o desejo legítimo de beneficiar de uma melhor qualidade de serviço nas infra-estruturas rodoviárias, em especial no plano da segurança, e de uma redução significativa do congestionamento nas praças de portagem, particularmente nos dias de grande afluência ou em determinados pontos da rede particularmente congestionados. O serviço electrónico europeu de portagem deve responder a este desejo. Além disso, deve ser tida em conta a possibilidade de, na medida em que for tecnicamente possível, ligar as tecnologias e os componentes previstos a outros componentes do veículo, como, por exemplo, o tacógrafo electrónico e os serviços de comunicações de emergência. Os sistemas intermodais não deverão ser excluídos numa fase posterior.
- (12) Deverá ser garantida, através do equipamento adequado, a possibilidade de acesso a outras aplicações futuras, para além da cobrança de portagem.
- (13) Um serviço electrónico europeu de portagem proporcionará interoperabilidade a nível técnico, contratual e processual, incluindo:
- a) Um contrato único entre os clientes e os operadores que oferecem o serviço, obedecendo a um conjunto de regras contratuais que permitam a todos os operadores e/ou emissores prestar o serviço, dando acesso à totalidade da rede; e
 - b) Um conjunto de normas e requisitos técnicos que permitam à indústria fornecer o equipamento necessário à prestação do serviço.
- (14) A interoperabilidade contratual dá a possibilidade de facilitar significativamente a utilização das vias rodoviárias por alguns utentes, bem como de reduzir consideravelmente os custos administrativos em relação aos utentes profissionais dessas vias.
- (15) Os sistemas electrónicos de portagem contribuem significativamente para a diminuição dos riscos de acidente e, portanto, para o aumento da segurança rodoviária, para a redução das transacções em numerário e para a redução do congestionamento nas praças de portagem, particularmente nos dias de grande afluência; além disso, reduzem o impacto ambiental negativo dos veículos em espera e em arranque, do congestionamento do trânsito, bem como o impacto ambiental relacionado com a instalação de novas barreiras de portagem ou com a ampliação das existentes.
- (16) O Livro Branco sobre a política europeia de transportes no horizonte 2010 contém objectivos em matéria de segurança e fluidez do tráfego rodoviário. Os serviços e sistemas de transportes inteligentes interoperáveis são um instrumento decisivo para alcançar esses objectivos.

(17) A introdução de sistemas electrónicos de portagem implica o tratamento de dados pessoais. Este tratamento deve ser feito no respeito das normas comunitárias previstas, nomeadamente, na Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados ⁽¹⁾, e na Directiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Julho de 2002, relativa ao tratamento de dados pessoais e à protecção da privacidade no sector das comunicações electrónicas ⁽²⁾. O direito à protecção dos dados pessoais é explicitamente reconhecido no artigo 8.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

(18) O débito automático das portagens nas contas bancárias ou nas contas dos cartões de crédito/débito domiciliadas em qualquer ponto da UE (e no seu exterior) depende de uma zona de pagamentos da UE totalmente operacional, com taxas de serviço não discriminatórias.

(19) Os sistemas de cobrança electrónica de portagens instalados nos Estados-Membros devem cumprir os seguintes critérios fundamentais: o sistema deve poder incorporar facilmente os futuros aperfeiçoamentos e desenvolvimentos tecnológicos dos sistemas, sem a dispendiosa inutilização dos modelos e métodos mais antigos, que os custos da sua adopção pelos utentes profissionais e particulares das estradas sejam insignificantes em comparação com os benefícios proporcionados a esses utentes e à sociedade no seu conjunto, e que a sua implantação em qualquer Estado-Membro não seja discriminatória, sob nenhum aspecto, entre os utentes nacionais das estradas e os utentes dos outros Estados-Membros.

(20) Atendendo a que os objectivos da presente directiva, nomeadamente a interoperabilidade dos sistemas electrónicos de portagem no mercado interno e a introdução de um serviço electrónico europeu de portagem no conjunto da rede rodoviária comunitária sujeita a portagem, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à sua dimensão europeia, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio de subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.

(21) Convém prever a participação dos interessados (como os operadores de serviços de portagem, gestores de infra-estruturas, indústria electrónica e automóvel, utentes) nas deliberações da Comissão relativas aos aspectos técnicos e contratuais da criação do serviço electrónico europeu de portagem. Sempre que adequado, a Comissão consultará também organizações não governamentais activas em matéria de protecção da vida privada, de segurança rodoviária e de ambiente.

(22) A criação de um serviço electrónico europeu de portagem pressupõe o estabelecimento de orientações pelo Comité da Portagem Electrónica instituído pela presente directiva.

(23) A presente directiva não prejudica a liberdade dos Estados-Membros de fixarem normas de regulamentação referentes à cobrança e à tributação das suas infra-estruturas rodoviárias.

(24) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽³⁾.

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objectivo e âmbito de aplicação

1. A presente directiva estabelece as condições necessárias para assegurar a interoperabilidade dos sistemas electrónicos de portagem rodoviária na Comunidade e é aplicável à cobrança electrónica de todos os tipos de taxas rodoviárias no conjunto da rede rodoviária comunitária, urbana e interurbana, auto-estradas, vias principais ou secundárias, e de diversas estruturas como túneis, pontes e transbordadores.

2. A directiva não é aplicável aos:

- a) Sistemas de portagem rodoviária para os quais não existam meios electrónicos de cobrança;
- b) Sistemas electrónicos de portagem que não exijam a instalação de equipamento a bordo;
- c) Pequenos sistemas de portagem rodoviária, estritamente locais, para os quais os encargos com o cumprimento dos requisitos da presente directiva seriam desproporcionados em relação aos benefícios.

3. Para atingir o objectivo fixado no n.º 1, é criado um serviço electrónico europeu de portagem. Este serviço, que complementa os serviços electrónicos nacionais de portagem dos Estados-Membros, deve garantir, em toda a Comunidade, a interoperabilidade, para o utente, dos sistemas electrónicos de portagem já implantados à escala nacional ou regional pelos Estados-Membros, com os que vierem a ser implantados no futuro, ao abrigo da presente directiva.

Artigo 2.º

Soluções tecnológicas

1. Todos os novos sistemas electrónicos de portagem que entrem em funcionamento em 1 de Janeiro de 2007 ou após essa data, destinados a ser utilizados por todos os veículos nas transacções electrónicas de portagem, devem basear-se na utilização de uma ou várias das tecnologias seguintes:

- a) Posicionamento por satélite;

⁽¹⁾ JO L 281 de 23.11.1995, p. 31. Directiva alterada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

⁽²⁾ JO L 201 de 31.7.2002, p. 37.

⁽³⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação: JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).

b) Comunicações móveis segundo a norma GSM-GPRS (referência GSM TS 03.60/23.060);

c) Tecnologias microondas 5,8 GHz.

2. O serviço electrónico europeu de portagem deve entrar em funcionamento nos termos do n.º 1 do artigo 3.º. Os operadores devem colocar à disposição dos utentes interessados o equipamento a instalar a bordo, adequado a todos os sistemas electrónicos de portagem em funcionamento nos Estados-Membros, que utilizem as tecnologias referidas no n.º 1 e sejam apropriados para utilização em veículos de todos os tipos, de acordo com o calendário previsto no n.º 4 do artigo 3.º. Esse equipamento deve ser pelo menos interoperável e capaz de comunicar com todos os sistemas em funcionamento no território dos Estados-Membros que utilizem uma ou mais das tecnologias indicadas no n.º 1. As disposições pormenorizadas a este respeito são determinadas pelo comité referido no n.º 1 do artigo 5.º, incluindo as respeitantes à instalação dos equipamentos de bordo que satisfaçam as necessidades de todos os utentes interessados.

3. Recomenda-se que os novos sistemas electrónicos de portagem postos em funcionamento após a aprovação da presente directiva utilizem as tecnologias de posicionamento por satélite e de comunicações móveis indicadas no n.º 1. Quanto à possível migração dos sistemas que utilizem outras tecnologias para sistemas que utilizem as tecnologias referidas *supra*, a Comissão, em ligação com o comité referido no n.º 1 do artigo 5.º, deve elaborar um relatório até 31 de Dezembro de 2009. Esse relatório deve incluir um estudo da utilização de cada uma das tecnologias referidas no n.º 1 do presente artigo, bem como uma análise de custos-benefícios. Se necessário, a Comissão fará acompanhar o relatório de uma proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho para uma estratégia de migração.

4. Sem prejuízo do n.º 1, o equipamento de bordo pode ser adequado a outras tecnologias, desde que esse facto não implique um ónus adicional para os utentes nem crie discriminações entre eles. Sempre que necessário, o equipamento de bordo também pode ser ligado ao tacógrafo electrónico do veículo.

5. Os Estados-Membros que possuam sistemas de portagem devem tomar as medidas necessárias para intensificar a utilização dos sistemas electrónicos de portagem e devem esforçar-se para que, o mais tardar até 1 de Janeiro de 2007, pelo menos 50 % do fluxo de tráfego em cada praça de portagem possa utilizar sistemas electrónicos de portagem. As vias utilizadas para cobrança electrónica de portagem podem ser também usadas para cobrança de portagem por outros meios, tendo a segurança devidamente em conta.

6. Os trabalhos destinados a assegurar a interoperabilidade dos sistemas electrónicos de portagem existentes, realizados no âmbito do serviço electrónico europeu de portagem, devem garantir a compatibilidade e a interface dessas tecnologias

com as referidas no n.º 1, bem como dos respectivos equipamentos.

7. Os Estados-Membros devem garantir que os dados pessoais necessários ao funcionamento do serviço electrónico europeu de portagem sejam tratados segundo as normas europeias de protecção das liberdades e direitos pessoais fundamentais, inclusivamente no que se refere à sua vida privada. Será necessário assegurar, em particular, o cumprimento do disposto nas Directivas 95/46/CE e 2002/58/CE.

Artigo 3.º

Criação de um serviço electrónico europeu de portagem

1. É criado um «serviço electrónico europeu de portagem» em todas as redes rodoviárias da Comunidade nas quais sejam cobradas portagens ou taxas de utilização rodoviária por meios electrónicos. O serviço electrónico europeu de portagem é definido por um conjunto de regras contratuais que permitam a todos os operadores e/ou emissores prestar o serviço, por um conjunto de normas e requisitos técnicos e por um contrato de adesão único entre os clientes e os operadores e/ou emissores que ofereçam o serviço. Esse contrato dá acesso ao serviço em toda a rede, e pode ser subscrito junto de um operador de qualquer parte da rede e/ou junto do emissor.

2. O serviço electrónico europeu de portagem é independente das decisões fundamentais tomadas pelos Estados-Membros quanto à cobrança de portagens a determinados tipos de veículos, do nível de tarifação aplicado e da sua finalidade, referindo-se exclusivamente ao modo de cobrança das portagens ou das taxas. O serviço deve permitir a celebração de contratos, independentemente do local de registo do veículo, da nacionalidade das partes no contrato e da zona ou do ponto da rede rodoviária em que a portagem é devida.

3. O sistema deve permitir o desenvolvimento da intermodalidade sem que tal cause prejuízos a outros modos de transporte.

4. Sempre que os Estados-Membros disponham de sistemas electrónicos nacionais de portagem, deverão assegurar que os operadores e/ou os emissores proporcionem o serviço electrónico europeu de portagem aos seus clientes, de acordo com o seguinte calendário:

a) Para todos os veículos com um peso bruto superior a 3,5 toneladas e para todos os veículos que transportem mais de 9 passageiros (motorista + 8), o mais tardar três anos após terem sido tomadas as decisões relativas à definição do serviço electrónico europeu de portagem referido no n.º 4 do artigo 4.º;

b) Para todos os outros tipos de veículos: o mais tardar cinco anos após terem sido tomadas as decisões relativas à definição do serviço electrónico europeu de portagem referido no n.º 4 do artigo 4.º

Artigo 4.º**Características do serviço electrónico europeu de portagem**

1. O serviço electrónico europeu de portagem baseia-se nos elementos enumerados no anexo da presente directiva.
2. Sempre que necessário, esse anexo pode ser alterado por razões técnicas, nos termos do n.º 2 do artigo 5.º
3. O serviço electrónico europeu de portagem baseia-se nas soluções tecnológicas referidas no artigo 2.º e em especificações acessíveis ao público.
4. A Comissão deve tomar as decisões relativas à definição do serviço electrónico europeu de portagem, nos termos do n.º 2 do artigo 5.º, até 1 de Julho de 2006. Essas decisões só serão tomadas se estiverem reunidas todas as condições, avaliadas com base em estudos adequados, susceptíveis de assegurarem o funcionamento da interoperabilidade a todos os níveis, incluindo técnico, jurídico e comercial.
5. Se as decisões referidas no n.º 4 não forem tomadas até 1 de Julho de 2006, a Comissão deve fixar, nos termos do n.º 2 do artigo 5.º, uma nova data até à qual deverão ser tomadas essas decisões.
6. A Comissão deve tomar as decisões técnicas relativas à realização do serviço electrónico europeu de portagem, nos termos do n.º 2 do artigo 5.º
7. A Comissão convida os organismos de normalização pertinentes, em especial o CEN, nos termos do procedimento instituído pela Directiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas ⁽¹⁾, a desenvolver todos os esforços necessários para adoptar rapidamente normas aplicáveis aos sistemas electrónicos de portagem, em relação às tecnologias referidas no n.º 1 do artigo 2.º
8. Os equipamentos para o serviço electrónico europeu de portagem devem preencher, nomeadamente, os requisitos da Directiva 1999/5/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de Março de 1999, relativa aos equipamentos de rádio e equipamentos terminais de telecomunicações e ao reconhecimento mútuo da sua conformidade ⁽²⁾ e da Directiva 89/336/CE do Conselho, de 3 de Maio de 1989, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à compatibilidade electromagnética ⁽³⁾.

Artigo 5.º**Comité**

1. A Comissão é assistida pelo Comité de Portagem Electrónica a seguir designado por «comité».
2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. O comité aprovará o seu regulamento interno.

Artigo 6.º**Execução**

Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva antes de ... (*). Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e as da presente directiva.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser dela acompanhadas aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

Artigo 7.º**Entrada em vigor**

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 8.º**Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente

⁽¹⁾ JO L 204 de 21.7.1998, p. 37. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/48/CE (JO L 217 de 5.8.1998, p. 18).

⁽²⁾ JO L 91 de 7.4.1999, p. 10. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003.

⁽³⁾ JO L 139 de 23.5.1989, p. 19. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 93/68/CEE (JO L 220 de 30.8.1993, p. 1).

(*) Dezoito meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

ANEXO

ELEMENTOS NECESSÁRIOS PARA DEFINIR E REALIZAR O SERVIÇO ELECTRÓNICO EUROPEU DE PORTAGEM

Os elementos a seguir enumerados são essenciais para a definição e realização do serviço electrónico europeu de portagem criado ao abrigo da presente directiva. Estes elementos subdividem-se em questões técnicas, processuais e jurídicas:

Questões técnicas:

- a) Procedimentos operacionais do serviço: assinatura, instruções de utilização, instalação e fixação do equipamento a bordo dos veículos, processamento das transacções em portagens ou em tarifação contínua, procedimentos de recuperação de dados sobre as transacções em caso de avaria ou disfunção do equipamento, sistemas de controlo, facturação e cobrança dos montantes devidos, serviço pós-venda, assistência à clientela, definição do nível dos serviços prestados aos clientes, ao estabelecer estes procedimentos operacionais, devem ser tidos em conta os procedimentos em vigor nos Estados-Membros;
- b) Especificações funcionais do serviço: descrição das funções do equipamento de bordo e do equipamento de terra;
- c) Especificações técnicas dos equipamentos de terra e dos equipamentos de bordo em que assenta o serviço; normas, procedimentos de certificação e limitações a respeitar;
- d) Lançamento e acompanhamento dos trabalhos em que estejam implicados os organismos de normalização pertinentes e eventuais complementos técnicos às normas ou pré-normas utilizadas que permitam garantir a interoperabilidade;
- e) Especificações para a instalação do equipamento no interior dos veículos;
- f) Modelos de transacção: definição precisa dos algoritmos de transacção para cada tipo de portagem (portagem num ponto fixo ou tarifação contínua), definição dos dados comunicados entre os equipamentos de bordo e os equipamentos de terra, e respectivos formatos;
- g) Disposições relativas à instalação de equipamentos de bordo que satisfaçam as necessidades de todos os utentes interessados.

Questões processuais:

- h) Procedimentos de verificação do desempenho técnico do equipamento a bordo dos veículos e nas redes rodoviárias, bem como do modo como o equipamento se encontra instalado nos veículos;
- i) Parâmetros de classificação dos veículos: validação de uma lista europeia de parâmetros técnicos a partir da qual cada Estado-Membro seleccionará os que deseja utilizar para a sua política de tarifação. Os parâmetros devem representar as características físicas, do motor e ambientais dos veículos. O estabelecimento de classes de veículos com base nestes parâmetros será da competência dos Estados-Membros;
- j) Aplicação de procedimentos que assegurem o tratamento dos casos particulares, tais como todo o género de anomalias. Este ponto refere-se, em especial, aos casos em que o operador da portagem rodoviária e o cliente sejam de países diferentes.

Questões jurídicas:

- k) Validação das soluções técnicas adoptadas em relação à regulamentação europeia em matéria de protecção das liberdades e direitos pessoais fundamentais, inclusivamente no que se refere à sua vida privada. Será necessário assegurar, em particular, o cumprimento do disposto nas Directivas 95/46/CE e 2002/58/CE;
- l) Definição de regras comuns e de requisitos mínimos não discriminatórios que deverão ser respeitados pelos prestadores do serviço para poderem desempenhar essas funções;
- m) Avaliação da possibilidade de harmonização das normas de execução relativas às portagens electrónicas rodoviárias;
- n) Um memorando de acordo entre os operadores das portagens rodoviárias, que permita que o serviço electrónico europeu de portagem seja implementado e que inclua procedimentos para a resolução de litígios.

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

Em 5 de Dezembro de 2003, o Conselho definiu uma abordagem geral para a sua posição comum respeitante ao projecto de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade dos sistemas electrónicos de portagem rodoviária na Comunidade.

A directiva tem por objecto assegurar a interoperabilidade dos sistemas electrónicos de portagem rodoviária na Comunidade e a instauração de um serviço electrónico europeu de portagem que englobe toda a rede rodoviária da Comunidade em que são cobradas portagens.

Em 18 de Dezembro de 2003, o Parlamento Europeu aprovou o seu parecer, em primeira leitura. Na sequência desse parecer, o Conselho alterou em diversos pontos o texto da abordagem geral.

Nos seus trabalhos, o Conselho atendeu também ao parecer do Comité Económico e Social e ao parecer do Comité das Regiões.

Em conformidade com o artigo 251.º do Tratado, o Conselho adoptou a sua posição comum em 22 de Março de 2004.

II. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

1. Generalidades

O Conselho pôde concordar com as grandes linhas da proposta da Comissão. Em relação a alguns pontos, contudo, o Conselho decidiu alterar o texto a fim de torná-lo de um modo geral mais claro, simples e fácil de compreender. Um número significativo de alterações resultou das alterações apresentadas pelo Parlamento Europeu.

As duas principais alterações operadas pelo Conselho são as seguintes (salvo indicação em contrário, os artigos referidos são os da posição comum):

1. Enquanto que a Comissão propusera tornar *obrigatória* a partir de determinada data a utilização nos novos sistemas electrónicos de portagem de tecnologias de posicionamento por satélite e de comunicações móveis, o Conselho decidiu que não devia ser imposta qualquer obrigação dessa natureza, e que a utilização dessas tecnologias apenas deveria ser *recomendada* (n.º 3 do artigo 2.º). Portanto, os sistemas que utilizam a tecnologia microondas 5,8 GHz tradicional podem continuar a coexistir com os sistemas que utilizam as novas tecnologias de satélite.
2. O Conselho alterou o calendário proposto pela Comissão para a instauração do serviço electrónico europeu de portagem. O calendário acordado pelo Conselho é o seguinte:
 - a) As decisões respeitantes à definição desse serviço deverão ser tomadas o mais tardar até 1 de Julho de 2006 (n.º 4 do artigo 4.º);
 - b) Os operadores e/ou emissores deverão proporcionar o serviço aos seus clientes de acordo com o seguinte calendário (n.º 4 do artigo 3.º):
 - para todos os veículos com mais de 3,5 toneladas e para todos os veículos autorizados a transportar mais de nove passageiros (condutor + 8), o mais tardar três anos após terem sido tomadas as decisões sobre a definição do serviço (isto é, o mais tardar 1 de Julho de 2009),
 - para todos os outros tipos de veículos, o mais tardar cinco anos após terem sido tomadas as decisões sobre a definição do serviço (isto é, o mais tardar 1 de Julho de 2011).

Outras alterações dizem respeito às seguintes questões:

3. O Conselho sublinhou que a directiva não afecta a liberdade de os Estados-Membros fixarem normas de regulamentação das questões de tarificação e tributação das suas infra-estruturas rodoviárias (considerando n.º 23).

4. O Conselho recordou que a directiva não se aplica a) a sistemas de portagem rodoviária para os quais não existam meios electrónicos de cobrança, e previu além disso que a directiva não se aplica b) a sistemas electrónicos de portagem que não exijam a instalação de equipamento a bordo dos veículos, e c) a pequenos sistemas de portagem rodoviária, estritamente locais, para os quais os encargos com o cumprimento dos requisitos da directiva seriam desproporcionados em relação aos benefícios (n.º 2 do artigo 1.º).
5. O Conselho confirmou que os Estados-Membros que possuem sistemas de portagem deverão tomar as medidas necessárias para aumentar a utilização de sistemas electrónicos de portagem, mas previu que os Estados-Membros apenas têm de *se esforçar* por assegurar que, até 1 de Janeiro de 2007 o mais tardar, pelo menos 50 % do fluxo de tráfego em cada praça de portagem possa utilizar sistemas electrónicos de portagem.
6. Quanto à definição de serviço electrónico europeu de portagem, o Conselho previu não só que as decisões na matéria devem ser tomadas pela Comissão o mais tardar até 1 de Julho de 2006, mas também que essas decisões só devem ser tomadas se estiverem reunidas todas as condições, avaliadas com base em estudos adequados, susceptíveis de assegurar o funcionamento da interoperabilidade sob todos os pontos de vista, incluindo dos pontos de vista técnico, jurídico e comercial. Caso as decisões não sejam tomadas antes de 1 de Julho de 2006, a Comissão deverá fixar uma nova data até à qual essas decisões devem ser tomadas de harmonia com o procedimento de comité de regulamentação.
7. A fim de melhorar a legibilidade do texto, o Conselho decidiu transferir os elementos em que se deverá basear o serviço electrónico europeu de portagem do artigo 4.º para um novo anexo à directiva (n.º 1 do artigo 4.º e anexo).

2. Alterações do Parlamento

O Conselho esforçou-se por integrar, na medida do possível, a totalidade das alterações do Parlamento. Todavia, nalguns casos de menor importância foi impossível fazê-lo dado que os textos pertinentes tinham sido substancialmente alterados ou mesmo suprimidos.

Nessas condições, o Conselho pôde aceitar na sua posição comum, à letra ou quanto ao fundo, parcial ou integralmente, as seguintes alterações (salvo indicação em contrário, os artigos referidos são os da posição comum):

- N.º 1 — ver a alteração do título da directiva;
- N.º 2 — ver as alterações ao considerando n.º 2;
- N.º 3 — ver o novo considerando n.º 23;
- N.º 4 — ver as alterações ao considerando n.º 3;
- N.º 5 — ver as alterações ao considerando n.º 5;
- N.º 6 — ver o novo considerando n.º 7;
- N.º 7 — ver as alterações ao considerando n.º 8 (considerando n.º 6 na proposta da Comissão);
- N.º 8 — ver as alterações ao considerando n.º 9 (considerando n.º 7 na proposta da Comissão);
- N.º 9 — ver as alterações ao considerando n.º 10 (considerando n.º 8 na proposta da Comissão);
- N.º 10 — ver as alterações ao considerando n.º 11 (considerando n.º 9 na proposta da Comissão);
- N.º 11 — ver o novo considerando n.º 12;
- N.º 12 — ver o novo considerando n.º 22;
- N.º 13 — ver o novo considerando n.º 18;
- N.º 14 — ver o novo considerando n.º 19;
- N.º 15 — ver o novo considerando n.º 21;
- N.º 16 — ver as alterações ao n.º 1 do artigo 1.º;
- N.º 17 — ver as alterações ao n.º 1 do artigo 2.º, parte introdutória;
- N.º 18 — ver o novo considerando n.º 6;
- N.º 19 — ver as alterações ao n.º 2 do artigo 2.º;

- N.º 20 — ver as alterações ao n.º 2 do artigo 4.º (n.º 3 do artigo 2.º, na proposta da Comissão);
- N.º 21 — o n.º 4 do artigo 2.º da proposta da Comissão foi suprimido;
- N.º 22 — o n.º 5 do artigo 2.º da proposta da Comissão foi suprimido;
- N.º 25 — ver as alterações ao n.º 5 do artigo 2.º (n.º 7 do artigo 2.º, na proposta da Comissão);
- N.º 27 — ver as alterações ao n.º 2 do artigo 3.º;
- N.º 28 — ver o novo n.º 3 do artigo 3.º;
- N.º 29 — a alteração não pôde ser aceite, mas foram inseridas as palavras e/ou emissores, ver n.º 4 do artigo 3.º (n.º 3 do artigo 3.º, na proposta da Comissão);
- N.º 32 — ver a reformulação da alínea i) no Anexo à directiva [alínea f) do n.º 1 do artigo 4.º na proposta da Comissão];
- N.º 33 — ver a nova alínea m) no Anexo à directiva;
- N.º 34 — ver as alterações ao n.º 3 do artigo 4.º (n.º 2 do artigo 4.º, na proposta da Comissão);
- N.º 36 — a data de transposição da directiva foi protelada de harmonia com a alteração do Parlamento, mas o Conselho decidiu adoptar a regra geral de 18 meses após a entrada em vigor da directiva, ver o primeiro parágrafo do artigo 6.º;
- N.º 39 — a alteração foi tida em conta através da nova redacção do considerando n.º 21;
- N.ºs 41 e 45 — ver as alterações no n.º 3 do artigo 1.º (segundo parágrafo do artigo 1.º na proposta da Comissão);
- N.º 44 — ver o novo n.º 2 do artigo 1.º;
- N.º 46 — ver o novo n.º 6 do artigo 2.º;
- N.º 47 — ver o novo considerando n.º 13;
- N.º 48 — ver o novo n.º 3 do artigo 2.º;
- N.º 49 — ver as alterações ao n.º 1 do artigo 3.º;
- N.º 50 — ver as alterações ao n.º 4 do artigo 3.º (n.º 3 do artigo 3.º, na proposta da Comissão); em consonância com a alteração do Parlamento, o Conselho substituiu as datas fixas até às quais o serviço electrónico europeu de portagem deverá ser oferecido aos clientes por datas que são calculadas adicionando determinados intervalos de tempo (três anos, cinco anos) ao momento em que são tomadas as decisões sobre a definição do serviço; ao aplicar três anos relativamente aos camiões, o Conselho assumiu uma perspectiva ligeiramente diferente da do Parlamento Europeu que sugerira dois anos, porém, com os cinco anos relativamente a todos os outros veículos, o Conselho e o Parlamento situam-se exactamente na mesma linha;
- N.º 51 — ver o novo n.º 4 do artigo 4.º; enquanto que na sua abordagem geral declarava que as decisões respeitantes à definição do serviço electrónico europeu de portagem deverão ser tomadas o mais tardar até 1 de Janeiro de 2006, o Conselho decidiu por fim fixar essa data em 1 de Julho de 2006, a fim de ter em conta a alteração do Parlamento que pedia 1 de Janeiro de 2007.

III. CONCLUSÃO

O Conselho considera o texto da sua posição comum adequado e equilibrado. No tocante às alterações propostas pelo Parlamento Europeu em primeira leitura, o Conselho observa que quase todas as alterações foram integradas — na letra ou no espírito, parcial ou integralmente — na posição comum. O Conselho sustenta pois que o texto da sua posição comum assegura que o objectivo pretendido pelas alterações do Parlamento seja alcançado.
