

Jornal Oficial

da União Europeia

C 122 E

51.º ano

Edição em língua
portuguesa

Comunicações e Informações

20 de Maio de 2008

<u>Número de informação</u>	Índice	Página
	III <i>Actos preparatórios</i>	
	CONSELHO	
2008/C 122 E/01	Posição Comum (CE) n.º 11/2008, de 28 de Fevereiro de 2008, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a aprovação da directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a certos aspectos da mediação em matéria civil e comercial	1
2008/C 122 E/02	Posição Comum (CE) n.º 12/2008, de 3 de Março de 2008, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a aprovação da directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 2004/49/CE relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade («directiva relativa à segurança ferroviária») ⁽¹⁾	10
2008/C 122 E/03	Posição Comum (CE) n.º 13/2008, de 18 de Abril de 2008, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a aprovação da directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 2003/87/CE de modo a incluir as actividades da aviação no regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade	19



⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

III

(Actos preparatórios)

CONSELHO

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 11/2008

adoptada pelo Conselho em 28 de Fevereiro de 2008

tendo em vista a aprovação da Directiva 2008/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ...,
relativa a certos aspectos da mediação em matéria civil e comercial

(2008/C 122 E/01)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente a alínea c) do artigo 61.º e o segundo travessão do n.º 5 do artigo 67.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

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

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

Considerando o seguinte:

- (1) A Comunidade estabeleceu como objectivo manter e desenvolver um espaço de liberdade, de segurança e de justiça no qual seja assegurada a livre circulação de pessoas. Para este efeito, a Comunidade deverá aprovar, nomeadamente, medidas no domínio da cooperação judiciária em matéria civil necessárias para o correcto funcionamento do mercado interno.
- (2) O princípio do acesso à justiça é fundamental e, no intuito de facilitar um melhor acesso à justiça, o Conselho Europeu, na sua reunião de Tampere de 15 e 16 de Outubro de 1999, solicitou aos Estados-Membros que criassem procedimentos extrajudiciais alternativos.
- (3) Em Maio de 2000, o Conselho aprovou conclusões sobre modos alternativos de resolução de litígios, declarando que o estabelecimento de princípios fundamentais neste

domínio constitui uma etapa essencial para o desenvolvimento e funcionamento adequado dos procedimentos extrajudiciais para a resolução dos litígios em matéria civil e comercial, de forma a simplificar e melhorar o acesso à justiça.

- (4) Em Abril de 2002, a Comissão apresentou um Livro Verde sobre os modos alternativos de resolução dos litígios em matéria civil e comercial na União Europeia no qual fez o ponto da situação nesse domínio e através do qual lançou consultas alargadas com os Estados-Membros e os interessados sobre medidas possíveis para promover o recurso à mediação.
- (5) O objectivo de assegurar um melhor acesso à justiça, como parte da política da União Europeia para estabelecer um espaço de liberdade, de segurança e de justiça, deverá incluir o acesso a modos de resolução de litígios tanto judiciais como extrajudiciais. A presente directiva deverá contribuir para o correcto funcionamento do mercado interno, em especial no que diz respeito à disponibilidade de serviços de mediação.
- (6) A mediação pode proporcionar uma solução extrajudicial rápida e pouco onerosa para litígios em matéria civil e comercial através de procedimentos adaptados às necessidades das partes. É mais provável que os acordos obtidos por via de mediação sejam cumpridos voluntariamente e preservem uma relação amigável e estável entre as partes. Estas vantagens tornam-se ainda mais evidentes em situações que apresentam aspectos transfronteiriços.
- (7) Para promover o recurso à mediação e garantir que as partes que a ela recorrem possam confiar num quadro jurídico previsível, é necessário prever um enquadramento normativo que aborde, em especial, aspectos fundamentais do processo civil.

⁽¹⁾ JO C 268 de 17.11.2005, p. 1.

⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 29 de Março de 2007 (JO C 27 E de 31.1.2008, p. 129), posição comum do Conselho de 28 de Fevereiro de 2008 e posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

- (8) O disposto na presente directiva deverá aplicar-se apenas à mediação em litígios transfronteiriços, mas nada deverá impedir os Estados-Membros de aplicar igualmente estas disposições a processos de mediação internos.
- (9) A presente directiva não deverá obstar de modo algum à utilização das modernas tecnologias da comunicação no processo de mediação.
- (10) A presente directiva deverá aplicar-se aos processos em que duas ou mais partes num litígio transfronteiriço procurem voluntariamente chegar a um acordo amigável sobre a resolução do seu litígio, com a assistência de um mediador. A presente directiva deverá ser aplicável em matéria civil e comercial. Todavia, não se deverá aplicar aos direitos e obrigações sobre os quais as partes, nos termos do direito aplicável, não sejam livres de decidir por si só. Esses direitos e obrigações são particularmente frequentes em questões de direito da família e de direito do trabalho.
- (11) A presente directiva não se deverá aplicar às negociações pré-contratuais nem aos processos de natureza quase-judicial, como determinados regimes de conciliação judicial, regimes relativos a queixas de consumidores, arbitragem e avaliações de peritos, ou a processos em que certas pessoas ou instâncias emitem uma recomendação formal, juridicamente vinculativa ou não, para resolver o litígio.
- (12) A presente directiva deverá aplicar-se aos casos em que um tribunal remete as partes para a mediação ou em que o direito nacional impõe a mediação. Além disso, na medida em que um juiz possa actuar como mediador nos termos do direito nacional, a presente directiva deverá igualmente aplicar-se à mediação conduzida por um juiz que não seja responsável por qualquer processo judicial relacionado com o litígio ou litígios em causa. No entanto, a presente directiva não deverá estender-se às tentativas realizadas pelo tribunal ou pelo juiz do processo para dirimir um litígio no contexto do processo judicial relativo ao litígio em causa, nem aos casos em que o tribunal ou o juiz do processo solicitem a ajuda ou o parecer de uma pessoa competente.
- (13) A mediação prevista na presente directiva deverá ser um processo voluntário, na medida em que as próprias partes são as responsáveis pelo processo, podendo organizá-lo como quiserem e terminá-lo a qualquer momento. Todavia, os tribunais deverão ter a possibilidade, nos termos do direito nacional, de estabelecer prazos máximos para os processos de mediação. Os tribunais deverão também poder chamar a atenção das partes para a possibilidade de mediação, sempre que tal for oportuno.
- (14) Nada na presente directiva deverá afectar a legislação nacional que preveja o recurso obrigatório à mediação ou a sujeite a incentivos ou sanções, desde que tal legislação não impeça as partes de exercerem o seu direito de acesso ao sistema judicial. Nada na presente directiva deverá afectar os sistemas de mediação auto-reguladores já existentes, na medida em que estes se apliquem a aspectos não abrangidos pela presente directiva.
- (15) No interesse da segurança jurídica, a presente directiva deverá indicar qual a data relevante para determinar se tem ou não carácter transfronteiriço um litígio que as partes procuram resolver com recurso à mediação. Na ausência de um acordo escrito, deverá considerar-se que as partes acordam em recorrer à mediação no momento em que tomam medidas específicas para dar início ao processo de mediação.
- (16) Para assegurar a necessária confiança mútua no que diz respeito à confidencialidade, aos efeitos nos prazos de prescrição e caducidade e ao reconhecimento e execução dos acordos obtidos por via de mediação, os Estados-Membros deverão incentivar, por todos os meios que considerem adequados, a formação de mediadores e a criação de mecanismos eficazes de controlo da qualidade relativamente à prestação de serviços de mediação.
- (17) Os Estados-Membros deverão definir esses mecanismos, que podem incluir o recurso a soluções com base no mercado, e não lhes deverá ser exigido qualquer financiamento para este efeito. Tais mecanismos deverão ter por finalidade preservar a flexibilidade do processo de mediação e a autonomia das partes e garantir que a mediação seja conduzida de modo eficaz, imparcial e competente. Dever-se-á chamar a atenção dos mediadores para a existência do Código de Conduta Europeu para Mediadores, que deverá estar também acessível ao público em geral na Internet.
- (18) No domínio da defesa do consumidor, a Comissão aprovou uma recomendação ⁽¹⁾ que estabelece os critérios mínimos de qualidade que os organismos extrajudiciais envolvidos na resolução consensual de litígios de consumo deverão oferecer aos seus utilizadores. Qualquer mediador ou organismo abrangido pelo âmbito de aplicação da recomendação deverá ser incentivado a respeitar os seus princípios. Para facilitar a divulgação das informações relativas a tais organismos, a Comissão deverá criar uma base de dados dos sistemas extrajudiciais que os Estados-Membros consideram respeitar os princípios consagrados nessa recomendação
- (19) A mediação não deverá ser considerada uma alternativa inferior ao processo judicial pelo facto de o cumprimento dos acordos resultantes da mediação depender da boa vontade das partes. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão assegurar que as partes de um acordo escrito, obtido por via de mediação, possam solicitar que o conteúdo do seu acordo seja declarado executório. Os
- ⁽¹⁾ Recomendação 2001/310/CE da Comissão, de 4 de Abril de 2001, relativa aos princípios aplicáveis aos organismos extrajudiciais envolvidos na resolução consensual de litígios do consumidor (JO L 109 de 19.4.2001, p. 56).

- Estados-Membros só deverão poder recusar declarar esse acordo executório se o seu conteúdo for contrário ao direito interno, incluindo o direito internacional privado, ou se o seu direito não prever o carácter executório do conteúdo do acordo específico. Tal poderá acontecer se a obrigação especificada no acordo não tiver, pela sua natureza, carácter executório.
- (20) O conteúdo de um acordo obtido por via de mediação e declarado executório num Estado-Membro deverá ser reconhecido e declarado executório nos outros Estados-Membros, nos termos do direito comunitário ou interno aplicável. Tal seria possível, por exemplo, com base no Regulamento (CE) n.º 44/2001 do Conselho, de 22 de Dezembro de 2000, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial ⁽¹⁾, ou no Regulamento (CE) n.º 2201/2003 do Conselho, de 27 de Novembro de 2003, relativo à competência, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria matrimonial e em matéria de responsabilidade parental ⁽²⁾.
- (21) O Regulamento (CE) n.º 2201/2003 prevê especificamente que os acordos entre as partes têm imperativamente que gozar de força executória no Estado-Membro em que foram celebrados para poderem ter força executória noutro Estado-Membro. Por conseguinte, se o conteúdo de um acordo em matéria de direito da família, obtido por via de mediação, não tiver força executória no Estado-Membro onde foi celebrado e se for solicitada a sua executoriedade, a presente directiva não deverá incentivar as partes a contornar o direito desse Estado-Membro, conseguindo que esse acordo seja dotado de força executória noutro Estado-Membro.
- (22) A presente directiva não deverá afectar as regras em vigor nos Estados-Membros relativas à execução de acordos resultantes da mediação.
- (23) A confidencialidade no processo de mediação é importante e a presente directiva deverá, por conseguinte, prever um nível mínimo de compatibilidade das normas processuais civis no que diz respeito à forma de proteger a confidencialidade da mediação em subsequentes processos judiciais ou de arbitragem em matéria civil e comercial.
- (24) A fim de incentivar as partes a recorrerem à mediação, os Estados-Membros deverão assegurar que as suas regras relativas aos prazos de prescrição e caducidade não impeçam as partes de recorrer ao tribunal ou à arbitragem se a sua tentativa de mediação falhar. Os Estados-Membros deverão assegurar que este resultado seja alcançado, apesar de a presente directiva não harmonizar as regras nacionais relativas aos prazos de prescrição e caducidade. Não deverão ser afectadas pela presente directiva as disposições relativas aos prazos de prescrição e caducidade em acordos internacionais, tal como aplicadas nos Estados-Membros, por exemplo no domínio do direito dos transportes.
- (25) Os Estados-Membros deverão incentivar a comunicação de informações ao público em geral sobre a forma de contactar mediadores e organizações que prestam serviços de mediação. Deverão também incentivar os profissionais do direito a informar os seus clientes acerca da possibilidade de recurso à mediação.
- (26) Nos termos do ponto 34 do Acordo interinstitucional «Legislar melhor» ⁽³⁾, os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as respectivas medidas de transposição, e a publicá-los.
- (27) A presente directiva pretende promover os direitos fundamentais e tem em conta os princípios consagrados, em especial, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.
- (28) Atendendo a que o objectivo da presente directiva não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à dimensão ou aos efeitos da acção prevista, ser mais bem 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.
- (29) Nos termos do artigo 3.º do Protocolo relativo à posição do Reino Unido e da Irlanda, anexo ao Tratado da União Europeia e ao Tratado que institui a Comunidade Europeia, o Reino Unido e a Irlanda notificaram a sua intenção de participar na aprovação e na aplicação da presente directiva.
- (30) Nos termos dos artigos 1.º e 2.º do Protocolo relativo à posição da Dinamarca, anexo ao Tratado da União Europeia e ao Tratado que institui a Comunidade Europeia, a Dinamarca não participa na aprovação da presente directiva e não fica a ela vinculada nem sujeita à sua aplicação,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objectivo e âmbito de aplicação

1. O objectivo da presente directiva consiste em facilitar o acesso à resolução alternativa de litígios e em promover a resolução amigável de litígios, incentivando o recurso à mediação e assegurando uma relação equilibrada entre a mediação e o processo judicial.

⁽³⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

⁽¹⁾ JO L 12 de 16.1.2001, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1791/2006 (JO L 363 de 20.12.2006, p. 1).

⁽²⁾ JO L 338 de 23.12.2003, p. 1. Regulamento com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2116/2004 (JO L 367 de 14.12.2004, p. 1).

2. A presente directiva é aplicável aos litígios transfronteiriços em matéria civil e comercial, excepto no que se refere aos direitos e obrigações de que as partes não possam dispor ao abrigo do direito aplicável. Não abrange, nomeadamente, as matérias fiscais, aduaneiras ou administrativas, nem a responsabilidade do Estado por actos ou omissões no exercício da autoridade do Estado (*acta jure imperii*).

3. Na presente directiva, o termo «Estado-Membro» designa qualquer Estado-Membro, com excepção da Dinamarca.

Artigo 2.º

Litígios transfronteiriços

1. Para efeitos da presente directiva, entende-se por litígio transfronteiriço um litígio em que pelo menos uma das partes tenha domicílio ou residência habitual num Estado-Membro distinto do de qualquer das outras partes, à data em que:

- a) As partes decidam, por acordo, recorrer à mediação após a ocorrência de um litígio,
- b) A mediação seja ordenada por um tribunal,
- c) A obrigação de recorrer à mediação se constitua ao abrigo do direito interno, ou
- d) Para efeitos do artigo 5.º, seja dirigido um convite às partes.

2. Não obstante o disposto no n.º 1, para efeitos dos artigos 7.º e 8.º, entende-se igualmente por litígio transfronteiriço um litígio em que o processo judicial ou a arbitragem sejam iniciados, na sequência de uma mediação entre as partes, num Estado-Membro distinto daquele onde as partes tenham o seu domicílio ou a sua residência habitual à data referida na alínea a), b) ou c) do n.º 1.

3. Para efeitos dos n.os 1 e 2, o domicílio é determinado nos termos dos artigos 59.º e 60.º do Regulamento (CE) n.º 44/2001.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Mediação», um processo estruturado, independentemente da sua designação ou do modo como lhe é feita referência, através do qual duas ou mais partes em litígio procuram voluntariamente alcançar um acordo sobre a resolução do seu litígio com a assistência de um mediador. Este processo pode ser iniciado pelas partes, sugerido ou ordenado por um tribunal, ou imposto pelo direito de um Estado-Membro.

Abrange a mediação conduzida por um juiz que não seja responsável por qualquer processo judicial relativo ao litígio em questão. Não abrange as tentativas do tribunal ou do juiz

no processo para solucionar um litígio durante a tramitação do processo judicial relativo ao litígio em questão;

- b) «Mediador», uma terceira pessoa a quem tenha sido solicitado que conduza uma mediação de modo eficaz, imparcial e competente, independentemente da denominação ou da profissão dessa pessoa no Estado-Membro em causa e da forma como ela tenha sido designada ou de como tenha sido solicitada a conduzir a mediação.

Artigo 4.º

Garantir a qualidade da mediação

1. Os Estados-Membros devem incentivar, por todos os meios que considerem adequados, o desenvolvimento e a adesão a códigos voluntários de conduta pelos mediadores e organismos que prestem serviços de mediação, bem como outros mecanismos eficazes de controlo da qualidade da prestação de serviços de mediação.

2. Os Estados-Membros devem incentivar a formação inicial e contínua dos mediadores, a fim de garantir que a mediação seja conduzida de modo eficaz, imparcial e competente relativamente às partes.

Artigo 5.º

Recurso à mediação

1. O tribunal perante o qual é proposta uma acção pode, quando tal se revelar adequado e tendo em conta todas as circunstâncias do caso, convidar as partes a recorrerem à mediação para resolverem o litígio. O tribunal pode também convidar as partes a assistir a uma sessão de informação sobre a utilização da mediação, se tais sessões se realizarem e forem facilmente acessíveis.

2. A presente directiva não afecta a legislação nacional que preveja o recurso obrigatório à mediação ou o sujeito a incentivos ou sanções, quer antes, quer depois do início do processo judicial, desde que tal legislação não impeça as partes de exercerem o seu direito de acesso ao sistema judicial.

Artigo 6.º

Executoriedade dos acordos obtidos por via de mediação

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as partes, ou uma das partes com o consentimento expresso das outras, tenham a possibilidade de requerer que o conteúdo de um acordo escrito, obtido por via de mediação, seja declarado executório. O conteúdo de tal acordo deve ser declarado executório salvo se, no caso em questão, o conteúdo desse acordo for contrário ao direito do Estado-Membro onde é feito o pedido ou se o direito desse Estado-Membro não previr a sua executoriedade.

2. O conteúdo de um acordo pode ser dotado de força executória mediante sentença, decisão ou acto autêntico de um tribunal ou de outra autoridade competente, de acordo com o direito do Estado-Membro em que o pedido é apresentado.

3. Os Estados-Membros informam a Comissão dos tribunais ou das outras autoridades competentes para receber os pedidos nos termos dos n.ºs 1 e 2.

4. O presente artigo em nada prejudica as regras aplicáveis ao reconhecimento e à execução noutro Estado-Membro de um acordo que tenha sido declarado executório, nos termos do n.º 1.

Artigo 7.º

Confidencialidade da mediação

1. Dado que se pretende que a mediação decorra de uma forma que respeite a confidencialidade, os Estados-Membros devem assegurar que, salvo se as partes decidirem em contrário, nem os mediadores, nem as pessoas envolvidas na administração do processo de mediação sejam obrigadas fornecer provas em processos judiciais ou arbitragens civis ou comerciais, no que se refere a informações decorrentes ou relacionadas com um processo de mediação, excepto:

- a) Caso tal seja necessário por razões imperiosas de ordem pública do Estado-Membro em causa, em especial para assegurar a protecção do superior interesse das crianças ou para evitar que seja lesada a integridade física ou psíquica de uma pessoa, ou
- b) Caso a divulgação do conteúdo do acordo obtido por via de mediação seja necessária para efeitos da aplicação ou execução desse acordo.

2. Nada no n.º 1 obsta a que os Estados-Membros apliquem medidas mais rigorosas para proteger a confidencialidade da mediação.

Artigo 8.º

Efeitos da mediação nos prazos de prescrição e caducidade

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as partes que optarem pela mediação numa tentativa de resolver um litígio não fiquem impedidas de, posteriormente, instaurarem um processo judicial ou iniciarem um processo de arbitragem relativo a esse litígio por terem expirado os prazos de prescrição ou de caducidade durante o processo de mediação.

2. O n.º 1 não prejudica as disposições relativas aos prazos de prescrição e caducidade em acordos internacionais em que os Estados-Membros sejam partes.

Artigo 9.º

Informação do público em geral

Os Estados-Membros incentivam, pelos meios que considerem adequados, a disponibilização ao público em geral, em particular em sítios Internet, de informações sobre a forma de contactar os mediadores ou as organizações que prestam serviços de mediação.

Artigo 10.º

Informações sobre os tribunais e as autoridades competentes

A Comissão disponibiliza ao público, pelos meios adequados, as informações sobre os tribunais e as autoridades competentes, comunicadas pelos Estados-Membros nos termos do n.º 3 do artigo 6.º.

Artigo 11.º

Revisão

Até ... (*), a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu, ao Conselho e ao Comité Económico e Social Europeu um relatório sobre a aplicação da presente directiva. Este relatório deve estudar o desenvolvimento da mediação em toda a União Europeia e o impacto da presente directiva nos Estados-Membros. Se necessário, o relatório deve ser acompanhado de propostas destinadas a adaptar a presente directiva.

Artigo 12.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva, antes de ... (**), com excepção do artigo 10.º, ao qual deve ser dado cumprimento até ... (***), e informar imediatamente a Comissão desse facto.

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

(*) 8 anos após a data de aprovação da presente directiva.

(**) 3 anos após a data de aprovação da presente directiva.

(***) 30 meses após a data de aprovação da presente directiva.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 14.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Artigo 13.º

Feito em ...

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor no vinte dias após a sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Pelo Parlamento Europeu

Pelo Conselho

O Presidente

O Presidente

...

...

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

1. Em 22 de Outubro de 2004, a Comissão apresentou uma proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a certos aspectos da mediação em matéria civil e comercial.
2. Na sua sessão de 1 e 2 de Dezembro de 2005, o Conselho (Justiça e Assuntos Internos) tomou nota de um entendimento comum obtido no Comité das Questões de Direito Civil (RAL) ⁽¹⁾.
3. Em 29 de Março de 2007, o Parlamento Europeu emitiu parecer sobre a proposta em primeira leitura ⁽²⁾.
4. Em 13 de Abril de 2007, o Comité das Questões de Direito Civil (RAL) analisou as alterações introduzidas pelo Parlamento Europeu. À luz dessa análise, foi elaborada uma versão consolidada da proposta, que foi subsequentemente debatida durante várias reuniões e reformulada quanto a um certo número de pontos.
5. Em 3 de Outubro de 2007, o Coreper subscreveu um texto de compromisso ⁽³⁾ resultante dos debates do Comité, como ponto de partida para as negociações com o Parlamento Europeu com vista a chegar a acordo em segunda leitura.
6. Durante os contactos subsequentes com o Parlamento Europeu foram acordadas algumas alterações ao texto de compromisso. Na sua sessão de 8 e 9 de Novembro de 2007, o Conselho (Justiça e Assuntos Internos) chegou a acordo político sobre este novo texto ⁽⁴⁾. O Parlamento Europeu confirmou nessa ocasião que poderia aceitar o texto.
7. O Conselho aprovou por unanimidade a sua posição comum em 28 de Fevereiro de 2008.

II. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

8. A posição comum do Conselho corresponde ao texto do acordo político de Novembro de 2007, que reflectia o resultado das negociações entre o Conselho, a Comissão e o Parlamento Europeu, na sequência da adopção do parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura.

A. Alterações 1 a 11 relativas aos considerandos

9. O Conselho retomou o conteúdo das alterações 1-11 na medida do possível, mas muitas destas alterações foram reformuladas e inseridas numa sequência diferente, a fim de respeitar a redacção final e a estrutura do projecto de directiva.
10. O Conselho não aceitou a alteração 2, mas manteve no considerando 18 uma referência à Recomendação da Comissão mencionada naquela alteração. A alteração 4 encontra-se reflectida no considerando 8, mas de uma forma mais sucinta. A última frase da alteração 6 foi omitida, visto que o Conselho manteve o texto do artigo 7.º-A do entendimento comum de Dezembro de 2005 (artigo 8.º da posição comum). A alteração 10 foi incorporada em termos de conteúdo no considerando 17, mas as referências específicas às Recomendações da Comissão foram omitidas, bem como a referência à publicação do Código Europeu de Conduta para Mediadores.
11. O Conselho aditou alguns novos considerandos a fim de explicar melhor certos aspectos do projecto de directiva. O Conselho quis sublinhar que as modernas tecnologias de comunicação estão votadas a serem cada vez mais utilizadas no processo de mediação, e nesse sentido inseriu o considerando 9 sobre este aspecto. O Conselho procurou também deixar claro que o projecto de directiva não estabelece regras de execução e que as regras em vigor nos Estados-Membros relativas à execução não são assim afectadas pela directiva (considerando 22). Finalmente, a fim de seguir o Acordo Interinstitucional «Legislar melhor», o Conselho inseriu o considerando 26, que encoraja os Estados-Membros a elaborarem quadros de concordância quando implementarem a directiva.

⁽¹⁾ 15043/05 JUSTCIV 217 CODEC 1102.

⁽²⁾ 8117/1/07 REV 1 CODEC 312 JUSTCIV 76.

⁽³⁾ 13290/07 JUSTCIV 243 CODEC 1000.

⁽⁴⁾ 14316/07 JUSTCIV 278 CODEC 1130.

B. Alterações 12 a 34 relativas aos artigos

12. O Conselho aceitou as alterações 12, 13 e 14 relativas ao artigo 1.º, que reflectiam em grande medida o texto do entendimento comum de Dezembro de 2005. No entanto, não foi aceite a supressão proposta de parte da primeira frase do n.º 2, mas a excepção foi redigida de outra forma, lendo-se agora no texto da posição comum: «excepto no que se refere aos direitos e obrigações de que as partes não possam dispor ao abrigo do direito aplicável». Além disso, foi introduzido um esclarecimento desta disposição no considerando 10.
13. O Conselho incorporou o conteúdo da alteração 15 referente a um novo artigo sobre o carácter transfronteiriço da directiva, mas reformulou parcialmente a disposição. Inseriu também um novo considerando (considerando 15) para melhor esclarecer o n.º 1.
14. As alterações 16 e 17 encontram-se reflectidas no texto do actual artigo 3.º. O Conselho aceitou mencionar especificamente no texto o carácter voluntário do processo de mediação, e sublinhou também este aspecto no considerando 13. Assim sendo, o Conselho considerou desnecessário inserir um novo ponto sobre este aspecto, como fora sugerido pelo Parlamento Europeu na alteração 21. Quanto ao texto da alínea b) do actual artigo 3.º, o Conselho decidiu manter o texto do seu entendimento comum de Dezembro de 2005, considerando que este texto deixa suficientemente claros os requisitos a que um mediador deverá responder ao conduzir uma mediação.
15. O Conselho incorporou a alteração 18 no artigo 4.º da posição comum, com excepção do n.º 3 sugerido, que o Conselho não pôde aceitar.
16. As alterações 19 e 20 relativas ao artigo 3.º (artigo 5.º da posição comum), que correspondiam ao texto do entendimento comum de Dezembro de 2005, foram aceites na totalidade. Foram igualmente aceites as alterações 22 e 27, relativas à supressão de disposições.
17. As alterações 23 a 26 relativas ao artigo 5.º (artigo 6.º da posição comum) foram aceites pelo Conselho, mediante uma ligeira reformulação do n.º 1 destinada a tornar o texto mais claro.
18. Quanto à alteração 28, o Conselho aceitou a sua maior parte, que se encontra reflectida no texto do artigo 7.º da posição comum. O Conselho decidiu no entanto manter a disposição tal como se encontrava redigida no entendimento comum de Dezembro de 2005. Tal significa que o Conselho não aceitou que fosse também impossível para as partes numa mediação revelar informação relativa ao processo de mediação, nem que a proibição de divulgação abrangesse também a divulgação a terceiros. Ao manter o texto do entendimento comum, o Conselho decidiu não submeter os Estados-Membros à obrigação de assegurar que as pessoas envolvidas num processo de mediação não gozem sequer do direito de apresentar provas.
19. O Conselho não pôde aceitar a alteração 29, que em sua opinião continha disposições demasiado pormenorizadas para uma directiva. Assim, no artigo 8.º da posição comum manteve o texto do entendimento comum de Dezembro de 2005. No entanto, a fim de salientar a importância desta disposição e de responder às preocupações do Parlamento Europeu, o Conselho inseriu um novo considerando (considerando 24), que torna bastante claro que pela mesma disposição os Estados-Membros estão sujeitos à obrigação de assegurar um resultado. A alteração 30 relativa ao n.º 2 do mesmo artigo foi aceite pelo Conselho, mas a última parte da disposição foi considerada desnecessária e portanto omitida no texto final.
20. O Conselho aceitou a alteração 31, que se encontra reflectida no novo artigo 9.º da posição comum e no considerando correspondente (considerando 25).
21. A alteração 32 foi rejeitada pelo Conselho devido ao facto de ser impossível publicar o Código de Conduta Europeu para Mediadores no Jornal Oficial, visto o Código de Conduta não ser um texto adoptado oficialmente. No entanto, como se indicou no ponto 10, o Conselho inseriu uma referência ao Código de Conduta no considerando 17.

22. A alteração 33 que previa uma cláusula de revisão foi aceite pelo Conselho quanto ao conteúdo, e figura agora no artigo 11.º da posição comum uma disposição nesse sentido, embora com uma diferente redacção. O Conselho não pôde aceitar a última parte da cláusula de revisão sugerida, relativa a uma harmonização dos prazos de caducidade e prescrição, tal como não pôde aceitar a alteração 29 relativa ao artigo sobre a mesma questão. Esta disposição específica foi parte das negociações com o Parlamento Europeu, tendo o texto actual sido acordado assim.
23. O Conselho não pôde aceitar a alteração 34 visto que a implementação sugerida mediante acordos voluntários seria impossível por razões jurídicas. No entanto, para deixar claro que os sistemas de mediação auto-reguladores já existentes podem ser mantidos, na medida em que se apliquem a aspectos não abrangidos pela directiva, foi introduzida uma frase neste sentido no considerando 14. Quanto às datas previstas para o cumprimento da directiva, o Conselho apresentou datas diferentes das sugeridas na alteração 34. Os Estados-Membros dispõem agora de 36 meses após a data de aprovação para darem cumprimento à directiva, mas deverão comunicar à Comissão no prazo de 30 meses as informações sobre os tribunais e as autoridades competentes.

III. CONCLUSÃO

24. O Conselho considera que a sua posição comum é um texto equilibrado que reflecte fielmente o acordo alcançado nas negociações com o Parlamento Europeu em Outubro de 2007.
-

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 12/2008**adoptada pelo Conselho em 3 de Março de 2008****tendo em vista a aprovação da Directiva 2008/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que altera a Directiva 2004/49/CE relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade («directiva relativa à segurança ferroviária»)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2008/C 122 E/02)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

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

Após consulta ao Comité das Regiões,

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

Considerando o seguinte:

- (1) No intuito de prosseguirem os esforços tendentes à criação de um mercado único dos serviços de transporte ferroviário, o Parlamento Europeu e o Conselho aprovaram a Directiva 2004/49/CE ⁽³⁾, que estabelece um quadro regulamentar comum para a segurança ferroviária.
- (2) Originalmente, os procedimentos de autorização de entrada em serviço de veículos ferroviários eram tratados na Directiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade ⁽⁴⁾, e na Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional ⁽⁵⁾, no que se refere às partes novas ou adaptadas do sistema ferroviário comunitário, e na Directiva 2004/49/CE, no que se refere aos veículos já em serviço. Em conformidade com o Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», e tendo em vista simplificar e modernizar a legislação comunitária, todas as disposições relativas a autorizações para a entrada de veículos ferroviários em serviço deverão ser incorporadas num texto jurídico único. Assim sendo,

deverá revogar-se o actual artigo 14.º da Directiva 2004/49/CE e deverá incluir-se na Directiva 2008/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário comunitário ⁽⁶⁾, a seguir designada «directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário», que substituiu as Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE, uma nova disposição relativa à autorização de entrada em serviço de veículos já em serviço.

- (3) Com a entrada em vigor em 1 de Julho de 2006 da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF) de 1999, passaram a vigorar novas regras para os contratos de utilização de veículos. De acordo com o Apêndice CUV (Regras Uniformes relativas aos Contratos de Utilização de Veículos em Tráfego Internacional Ferroviário) da Convenção referida, os detentores de vagões deixaram de estar obrigados a registar os seus vagões numa empresa ferroviária. O antigo Regulamento para a Utilização Recíproca dos Vagões em Tráfego Internacional (Acordo RIV) entre empresas ferroviárias deixou de ser aplicável e foi parcialmente substituído por um novo acordo privado e voluntário (GCU, *General Contract of Use for Wagons*) entre as empresas ferroviárias e os detentores de vagões, segundo o qual estes últimos são responsáveis pela manutenção dos seus vagões. Para reflectir estas alterações e tornar mais fácil a aplicação da Directiva 2004/49/CE no que diz respeito à certificação de segurança das empresas ferroviárias, deverão ser definidos os conceitos de «detentor» e de «entidade responsável pela manutenção», bem como especificada a relação entre estas entidades e as empresas ferroviárias.
- (4) A definição de detentor deverá ser o mais próxima possível da definição utilizada na Convenção COTIF 1999. Muitas entidades podem ser identificadas como detentor de um veículo, por exemplo, o proprietário, uma empresa que exerça a sua actividade com uma frota de vagões, uma empresa que exerça a actividade de locação financeira de veículos a uma empresa ferroviária, uma empresa ferroviária ou um gestor de infra-estrutura que utilize veículos para manter a sua infra-estrutura. Estas entidades têm controlo sobre o veículo com vista à sua utilização como meio de transporte pelas empresas ferroviárias e pelos gestores de infra-estrutura. Para evitar dúvidas, o detentor deverá estar claramente identificado no Registo de Matrícula Nacional (RMN) previsto no artigo 33.º da directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário.

⁽¹⁾ JO C 256 de 27.10.2007, p. 39.⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 29 de Novembro de 2007 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 3 de Março de 2008 e posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).⁽³⁾ Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade, e que altera a Directiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário e a Directiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança (directiva relativa à segurança ferroviária) (JO L 164 de 30.4.2004, p. 44). Versão rectificada no JO L 220 de 21.6.2004, p. 16.⁽⁴⁾ JO L 235 de 17.9.1996, p. 6. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2007/32/CE da Comissão (JO L 141 de 2.6.2007, p. 63).⁽⁵⁾ JO L 110 de 20.4.2001, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2007/32/CE da Comissão.⁽⁶⁾ JO L ...

- (5) Antes de um veículo entrar em serviço ou ser utilizado na rede, a entidade responsável pela sua manutenção deverá ser identificada no RMN. O detentor e a entidade responsável pela manutenção podem ser a mesma pessoa ou organismo. No entanto, em casos excepcionais, como, por exemplo, veículos que tenham entrado em serviço pela primeira vez num país terceiro ou veículos a reboque tendo em vista a sua entrada em serviço noutra local da rede ou destinados a efectuar serviços de transporte especiais, não é possível ou apropriado identificar a entidade responsável pela manutenção. Nesses casos excepcionais, a autoridade nacional de segurança relevante deverá poder aceitar veículos na rede para a qual é competente sem que lhes seja atribuída uma entidade responsável pela manutenção.
- (6) Sempre que essa entidade responsável pela manutenção seja uma empresa ferroviária ou um gestor de infra-estrutura, o seu sistema de gestão da segurança inclui o sistema de manutenção, não necessitando qualquer deles de outra certificação. Se a entidade responsável pela manutenção não for uma empresa ferroviária ou um gestor de infra-estrutura, poderá ser certificada de acordo com um sistema a desenvolver pela Agência Ferroviária Europeia e aprovado pela Comissão. O certificado emitido a essa entidade garantirá que os requisitos de manutenção da presente directiva são cumpridos por qualquer veículo por que aquela seja responsável. O certificado deverá ser válido em toda a Comunidade.
- (7) Os requisitos de manutenção estão a ser desenvolvidos no contexto da directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário, em especial como parte das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) relativas ao «material circulante». Em resultado da entrada em vigor da presente directiva, é necessário garantir a coerência entre essas ETI e os requisitos de certificação da entidade responsável pela manutenção a aprovar pela Comissão. A Comissão conseguirá realizar este objectivo modificando, sempre que necessário e nos termos da directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário, as ETI aplicáveis.
- (8) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, a saber, o desenvolvimento e a melhoria da segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à dimensão da acção prevista, ser melhor alcançado ao 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.
- (9) As medidas necessárias à execução da Directiva 2004/49/CE deverão ser 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⁾.
- (10) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para rever e adaptar os anexos da Directiva 2004/49/CE, para aprovar e rever os métodos de segurança comuns e os objectivos de segurança comuns, e para estabelecer um sistema de certificação da manutenção. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da Directiva 2004/49/CE, nomeadamente completando-a mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (11) Seria desproporcionado e inútil impor aos Estados-Membros que não disponham de um sistema ferroviário, nem prevejam a criação de tal sistema num futuro próximo, a obrigação de transpor e aplicar as disposições da presente directiva. Assim, um Estado-Membro que se encontre nessa situação deverá ser dispensado, enquanto não dispuser de um sistema ferroviário, da obrigação de transpor e aplicar a presente directiva.
- (12) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» ⁽²⁾, os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.
- (13) A Directiva 2004/49/CE deverá, pois, ser alterada em conformidade,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Alterações

A Directiva 2004/49/CE é alterada do seguinte modo:

- 1) Ao artigo 3.º são aditadas as seguintes alíneas:
- «s) “Detentor”, a pessoa ou entidade que explora um veículo enquanto meio de transporte, quer seja proprietário do veículo quer tenha o direito de o utilizar, e que está registada como tal no Registo de Matrícula Nacional (RMN) previsto no artigo 33.º da Directiva 2008/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário comunitário (*), a seguir designada “directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário”;
- t) “Entidade responsável pela manutenção”, a entidade responsável pela manutenção de um veículo, registada como tal no RMN;

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação no JO L 269 de 19.10.1999, p. 45). Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

⁽²⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

u) “Veículo”, um veículo ferroviário que circula com as suas próprias rodas em linhas férreas, com ou sem tracção. Um veículo é composto por um ou mais subsistemas ou partes de subsistemas estruturais e funcionais.

(*) JO L ...;

2) No n.º 4 do artigo 4.º, os termos «funcionário responsável pelas carruagens» são substituídos pelo termo «detentor»;

3) O n.º 2 do artigo 5.º passa a ter a seguinte redacção:

«2. O Anexo I deve ser revisto antes de 30 de Abril de 2009, designadamente para lhe incorporar definições comuns dos ICS e métodos comuns de cálculo dos custos dos acidentes. Esta medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.»;

4) O artigo 6.º é alterado do seguinte modo:

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

«1. A Comissão deve aprovar antes de 30 de Abril de 2008 um primeiro conjunto de MCS que abranja pelo menos os métodos descritos na alínea a) do n.º 3. Estes MCS são publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*.

A Comissão deve aprovar antes de 30 de Abril de 2010 um segundo conjunto de MCS que abranja os restantes métodos referidos no n.º 3. Estes MCS são publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.»;

b) A alínea c) do n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

«c) Na medida em que não estejam ainda cobertos pelas ETI, métodos de verificação de que os subsistemas de carácter estrutural dos sistemas ferroviários são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis.»;

c) O n.º 4 passa ter a seguinte redacção:

«4. Os MCS devem ser revistos periodicamente, tendo em conta a experiência adquirida com a sua aplicação, a evolução global da segurança ferroviária e as obrigações dos Estados-Membros definidas no n.º 1 do artigo 4.º. Esta medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.»;

5) O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 3, o primeiro e o segundo parágrafos passam a ter a seguinte redacção:

«O primeiro conjunto de projectos de OCS deve basear-se numa análise dos objectivos existentes e dos

desempenhos em matéria de segurança nos Estados-Membros e deve assegurar que o actual desempenho do sistema ferroviário em matéria de segurança não seja reduzido em nenhum Estado-Membro. Este conjunto de projectos deve ser aprovado pela Comissão antes de 30 de Abril de 2009 e deve ser publicado no *Jornal Oficial da União Europeia*. Esta medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.

O segundo conjunto de projectos de OCS deve basear-se na experiência adquirida com o primeiro conjunto de OCS e com a sua aplicação. Este conjunto de projectos deve reflectir todos os domínios prioritários em que a segurança ainda deva ser reforçada. Este conjunto de projectos deve ser aprovado pela Comissão antes de 30 de Abril de 2011 e deve ser publicado no *Jornal Oficial da União Europeia*. Esta medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.»;

b) O n.º 5 passa ter a seguinte redacção:

«5. Os OCS devem ser revistos periodicamente, tendo em conta a evolução global da segurança ferroviária. Esta medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.»;

6) O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redacção:

«O objectivo do certificado de segurança é comprovar que a empresa ferroviária criou o seu sistema de gestão da segurança e está apta a cumprir os requisitos previstos nas ETI, noutra legislação comunitária aplicável e nas normas de segurança nacionais, a fim de controlar os riscos e de prestar serviços de transporte na rede de forma segura.»;

b) No n.º 2, a alínea b) passa a ter a seguinte redacção:

«b) A certificação da aceitação das disposições adoptadas pela empresa ferroviária para dar cumprimento aos requisitos específicos necessários à prestação dos seus serviços na rede em causa em condições de segurança. Esses requisitos podem incluir a aplicação das ETI e das normas de segurança nacionais, incluindo as normas de exploração da rede, a aceitação dos certificados do pessoal e a autorização de entrada em serviço dos veículos utilizados pelas empresas ferroviárias. Esta certificação deve basear-se na documentação apresentada pela empresa ferroviária em conformidade com o disposto no Anexo IV.»;

7) O artigo 14.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 14.º

Manutenção de veículos

1. Antes de entrar em serviço ou de ser utilizado na rede, é atribuída a cada veículo uma entidade responsável pela manutenção, a qual deve estar registada no RMN, de acordo com o disposto no artigo 33.º da directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário.

2. As autoridades nacionais de segurança relevantes podem decidir, em casos excepcionais e limitados às respectivas redes, isentar da obrigação prevista no n.º 1.

3. Sem prejuízo da responsabilidade das empresas ferroviárias e dos gestores de infra-estrutura prevista no artigo 4.º, a entidade responsável pela manutenção deve assegurar, mediante um sistema de manutenção, que os veículos se encontram em condições seguras para circular.

4. Sempre que a entidade responsável pela manutenção for uma empresa ferroviária ou um gestor de infra-estrutura, o sistema referido no n.º 3 do presente artigo é estabelecido pelo sistema de gestão de segurança previsto no artigo 9.º.

5. Se a entidade responsável pela manutenção não for uma empresa ferroviária ou um gestor de infra-estrutura, pode ser certificada de acordo com o n.º 6.

6. Com base numa recomendação da Agência, a Comissão aprova, até ... (*), uma medida que estabeleça a certificação da entidade responsável pela manutenção relativamente ao seu sistema de manutenção. Essa medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º. Essa medida deve incluir os requisitos de certificação da entidade responsável pela manutenção baseados na aprovação do seu sistema de manutenção, o formato e a validade do certificado e o organismo ou organismos responsáveis pela sua emissão, bem como os controlos necessários ao funcionamento do sistema de certificação.

7. Os certificados emitidos de acordo com o n.º 6 do presente artigo devem confirmar o cumprimento dos requisitos referidos no n.º 3 do presente artigo e são válidos em toda a Comunidade. Se a entidade responsável pela manutenção não estiver certificada, uma empresa ferroviária ou um gestor de infra-estrutura devem garantir, através do seu sistema de gestão da segurança previsto no artigo 9.º, que todos os procedimentos de manutenção pertinentes sejam adequadamente aplicados.»

(*) Um ano após a entrada em vigor da presente directiva.

8) O n.º 2 do artigo 16.º é alterado do seguinte modo:

a) A alínea a) passa a ter a seguinte redacção:

«a) Autorizar a entrada em serviço dos subsistemas estruturais que constituem o sistema ferroviário de acordo com o artigo 15.º da directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário e verificar se são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis;»

b) É suprimida a alínea b);

c) A alínea g) passa a ter a seguinte redacção:

«g) Assegurar que os veículos estejam devidamente registados no RMN e que as informações de segurança nele constantes sejam exactas e estejam actualizadas.»

9) Ao artigo 18.º é aditada a seguinte alínea:

«e) Sobre as isenções concedidas ao abrigo do n.º 2 do artigo 14.º.»

10) O artigo 26.º passa ter a seguinte redacção:

«Artigo 26.º

Adaptação dos Anexos

Os Anexos devem ser adaptados ao progresso técnico e científico. Esta medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.»

11) O artigo 27.º é alterado do seguinte modo:

a) É inserido o seguinte número:

«2-A. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.»

b) É suprimido o n.º 4;

12) É suprimido o ponto 3 do Anexo II.

Artigo 2.º

Aplicação e transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até ... (**), e comunicar imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições.

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

(**) 24 meses após a data de entrada em vigor da presente directiva.

Enquanto não dispuserem de um sistema ferroviário no respectivo território, as obrigações de transposição e aplicação da presente directiva não se aplicam à República de Chipre nem à República de Malta.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

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

Artigo 4.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

...

Pelo Conselho

O Presidente

...

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

Em 13 de Dezembro de 2006, a Comissão apresentou três propostas legislativas que visavam principalmente facilitar a circulação de veículos ferroviários através da União Europeia:

- uma proposta de directiva que altera a Directiva 2004/49/CE relativa à segurança dos caminhos-de-ferro na Comunidade ⁽¹⁾ (a seguir denominada Directiva sobre Segurança Ferroviária);
- uma proposta de directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário europeu ⁽²⁾ (a seguir denominada Directiva sobre Interoperabilidade Ferroviária);
- uma proposta de regulamento que altera o Regulamento (CE) n.º 881/2004 que institui a Agência Ferroviária Europeia ⁽³⁾ (a seguir denominado Regulamento sobre a Agência).

Em 29 de Novembro de 2007, o Parlamento Europeu aprovou o seu parecer em primeira leitura.

Em 3 de Março de 2008, o Conselho aprovará a sua posição comum. Nos seus trabalhos, o Conselho teve em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽⁴⁾. O Comité das Regiões decidiu não emitir parecer sobre estas propostas.

II. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

1. Generalidades

Para permitir que os caminhos-de-ferro desempenhem o seu importante papel em relação à mobilidade sustentável na União Europeia, o Conselho pretende desenvolver gradualmente uma zona ferroviária europeia integrada. Neste contexto, o Conselho considera que as três propostas legislativas que reformulam as directivas relativas à interoperabilidade do sistema ferroviário convencional e de alta velocidade e alteram a directiva relativa à segurança ferroviária e o regulamento sobre a Agência podem introduzir importantes melhoramentos na vertente técnica do quadro regulamentar dos caminhos-de-ferro europeus.

Estas propostas reduzem os obstáculos existentes à livre circulação de veículos ferroviários na rede ferroviária europeia, facilitando assim a aceitação mútua de autorizações de veículos ferroviários entre os Estados-Membros.

O Conselho e o Parlamento chegaram a acordo em primeira leitura sobre a proposta de Directiva «Interoperabilidade Ferroviária», pelo que o Conselho pode aprovar o acto proposto assim alterado. Pelo contrário, o Conselho e o Parlamento não puderam alinhar as suas posições em primeira leitura sobre as propostas que alteram a Directiva «Segurança» e o Regulamento sobre a Agência. Por conseguinte, o Conselho aprovou posições comuns sobre ambas as propostas, tendo em devida conta algumas alterações que o Parlamento aprovou nos pareceres em primeira leitura.

2. Questões políticas fundamentais

As três principais alterações introduzidas pelo Conselho na proposta da Comissão serão expostas seguidamente. Além destas alterações, o Conselho prevê uma isenção para Chipre e Malta.

2.1. *Integração de todas as disposições sobre procedimentos de autorização num acto único*

Tanto a Directiva «Segurança Ferroviária» como a directiva «Interoperabilidade Ferroviária» actualmente em vigor tratam dos procedimentos de autorização da colocação em serviço de veículos ferroviários. A última trata das partes novas ou adaptadas do sistema ferroviário da Comunidade e a primeira diz respeito aos veículos já em circulação. Em conformidade com o Acordo

⁽¹⁾ JO C 126 de 7.6.2007, p. 7.

⁽²⁾ JO C 126 de 7.6.2007, p. 7.

⁽³⁾ JO C 126 de 7.6.2007, p. 7.

⁽⁴⁾ JO C 256 de 27.10.2007, p. 39.

Interinstitucional «Legislar Melhor», e tendo em vista a simplificação da legislação comunitária, o Conselho incorporou todas as disposições relativas a autorizações para a colocação em serviço de veículos ferroviários num único acto jurídico. Para tal, o actual artigo 14.º (alterado), o novo artigo 14.º-A e o novo Anexo da proposta que altera a Directiva «Segurança Ferroviária» são transferidos para a Directiva «Interoperabilidade Ferroviária» reformulada. O Parlamento concordou com esta transferência no contexto do acordo em primeira leitura sobre a Directiva «Interoperabilidade Ferroviária». Por conseguinte, o Conselho pode em princípio aceitar na íntegra as alterações 20, 26 e 27. Mais ainda, o Conselho poderá em princípio seguir a alteração 18, tendo em conta que, como resultado da transferência, o legislador poderá abster-se de todas as referências a procedimentos de autorização na Directiva «Segurança Ferroviária» alterada.

2.2. *Clarificação dos papéis e responsabilidades relativamente à manutenção*

Após a entrada em vigor da nova COTIF (Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários) de 1999 em 1 de Julho de 2006, os detentores de veículos deixaram de ter a obrigação de registar os seus vagões numa empresa ferroviária. Como resposta a esta nova situação, e com vista a permitir que as empresas ferroviárias forneçam serviços de transporte seguros na rede, o Conselho especifica a nova distribuição de papéis e responsabilidades em relação à manutenção. Para este efeito, o Conselho apresenta uma nova definição de «detentor de veículos» e introduz o conceito de «entidade responsável pela manutenção».

Embora seguindo de perto a definição utilizada na COTIF, o Conselho estabelece uma relação clara entre o detentor e o seu veículo, através da obrigação de o detentor se registar como tal num Registo de Matrícula Nacional. O Conselho pode aceitar na íntegra a alteração 8, visto que o Conselho e o Parlamento concordam quanto à definição de «detentor». Além disso, a alteração 9, que fora introduzida com vista a aplicar a terminologia correcta, pode ser aceite em princípio.

Na posição comum, prevê-se que as entidades responsáveis pela manutenção devem assegurar, mediante um sistema de manutenção, que os veículos se encontram em condições seguras de circulação. Para tal, antes de um veículo ser colocado em serviço ou utilizado na rede, deve ser-lhe atribuída uma entidade responsável pela manutenção. Além disso, a entidade responsável pela manutenção deve estar registada num Registo de Matrícula Nacional. Apenas em casos excepcionais e limitados às respectivas redes, as Autoridades de Segurança Nacionais podem decidir derrogações à obrigação de atribuir a cada veículo uma entidade responsável pela manutenção. Essas derrogações deverão ser publicadas pela autoridade no seu relatório anual. Através deste sistema, o Conselho pretende permitir que as empresas ferroviárias e os gestores de infra-estrutura identifiquem facilmente quem tem a responsabilidade da manutenção dos veículos com que operam.

2.3. *Certificação da manutenção*

Para assegurar tanto às autoridades nacionais responsáveis pela segurança como aos participantes na cadeia de transporte que a manutenção dos vagões é efectivamente controlada, o Conselho optou por reforçar a disposição da proposta da Comissão sobre a certificação da manutenção. A Comissão propôs que, sempre que apropriado, fosse estabelecido para os detentores um sistema de certificação de manutenção. Inversamente, o Conselho acordou quanto a uma disposição que obriga a Comissão a, o mais tardar um ano após a entrada em vigor da proposta que altera Directiva «Segurança Ferroviária», a aprovar uma medida que estabeleça a certificação das entidades responsáveis pela manutenção relativamente ao seu sistema de manutenção. Tanto na proposta da Comissão como na posição comum do Conselho, este sistema de certificação baseia-se numa recomendação da Agência Ferroviária Europeia. O Conselho assegura que o certificado emitido será válido em toda a Comunidade e garantirá que a entidade certificada satisfaz os requisitos de manutenção da Directiva «Segurança Ferroviária» para qualquer veículo de que seja responsável.

Além disso, as entidades responsáveis pela manutenção podem participar voluntariamente neste sistema de certificação. Por fim, com vista a esclarecer que não são introduzidos novos requisitos para as empresas ferroviárias e os gestores de infra-estrutura, o Conselho especifica que o sistema

de gestão da segurança que as empresas ferroviárias e os gestores de infra-estrutura devem já criar, nos termos da actual Directiva «Segurança Ferroviária», inclui o sistema de manutenção.

Na alteração 21, o Parlamento propõe um sistema de manutenção dos veículos ferroviários que difere em dois pontos importantes do sistema proposto pelo Conselho. Em primeiro lugar, enquanto o Conselho — em conformidade com a Decisão da Comissão de 28 de Julho de 2006 sobre a especificação técnica de interoperabilidade (TEI) dos veículos e com a Decisão da Comissão de 9 de Novembro de 2007 que adopta especificações comuns do Registo de Matrícula Nacional — introduz o conceito de entidade encarregada da manutenção, o Parlamento atribui ao detentor a responsabilidade directa pela manutenção do veículo. Em segundo lugar, o Parlamento deseja um sistema vinculativo de certificação da manutenção, enquanto o Conselho — em conformidade com a abordagem global delineada pela Agência Ferroviária Europeia — prevê um sistema voluntário.

O Conselho não pode aceitar a alteração 21 por três razões. A primeira razão é que tornar o detentor responsável pela manutenção do veículo não parece coerente com a responsabilidade global das empresas ferroviárias e dos gestores de infra-estrutura para uma operação segura de transporte, como previsto em outras disposições chave da Directiva «Segurança Ferroviária», nomeadamente no artigo 4.º. Uma segunda razão é o facto de o Conselho considerar que a participação obrigatória num sistema de manutenção nem sempre é apropriada e poderá conduzir a custos administrativos desnecessários, por exemplo no caso de vagões provenientes de países terceiros ou de outros tipos de veículos, como locomotivas e veículos de passageiros. A terceira razão é o facto de o Conselho rezear que a atribuição aos detentores da responsabilidade da manutenção, que exige conhecimentos específicos, possa limitar o desenvolvimento das suas actividades económicas.

2.4. Isenção para Chipre e Malta

Tendo em conta o facto de Chipre e Malta não disporem de sistemas ferroviários, o Conselho prevê na sua posição comum uma isenção da obrigação de transpor e implementar a directiva que altera a Directiva «Segurança Ferroviária» enquanto não dispuserem de um sistema ferroviário nos respectivos territórios.

III. ALTERAÇÕES DO PARLAMENTO EUROPEU

A resposta do Conselho às alterações 8, 9, 18, 20, 21, 26 e 27 foi apresentada acima, em relação com as questões principais.

Além dessas alterações, o Conselho pode aceitar na íntegra a alteração 2 sobre os quadros de correspondência. Também as alterações 16 e 17 relativas à correcção de uma versão linguística são aceitáveis em princípio. No entanto, por razões jurídicas ou técnicas, o Conselho não pode aceitar as seguintes alterações:

- Alteração 3, devido ao facto de os objectivos de segurança e saúde dos trabalhadores ultrapassarem o âmbito de aplicação da proposta da Comissão;
- Alterações inter-relacionadas 4 a 7, por a definição proposta de «normas de segurança nacionais» não ser compatível com o Anexo II da Directiva «Segurança Ferroviária», em que é apresentada uma descrição das normas de segurança nacionais, e por a expressão «requisitos essenciais» ser utilizada num sentido considerado muito limitado;
- Alteração 14 por o Conselho ser de opinião que o debate sobre o desenvolvimento dos Objectivos Comuns de Segurança (OCS) teve já lugar no momento da aprovação da Directiva «Segurança Ferroviária» e não deverá voltar a ser aberto. Além disso o Conselho observa que, com base no n.º 4 do artigo 6.º do regulamento sobre a Agência, as Recomendações da Agência Ferroviária Europeia, *inter alia* sobre os OCS, exigem já análises pormenorizadas de custo-benefício;
- Alteração 19, por não ser compatível com a estrutura da posição comum;
- Alteração 22, que se refere à questão de quem poderá ser autorizado a solicitar um parecer técnico da Agência Ferroviária Europeia. No entanto este ponto já não deveria ser contencioso, visto que, no contexto da Directiva «Interoperabilidade Ferroviária», o Conselho e o Parlamento chegaram a acordo sobre a questão.

- Alterações 1, 10, 11, 12, 13, 15, 23, 24 e 25 sobre comitologia, nas quais o Parlamento introduz o processo de urgência para várias medidas. Visto que estas medidas são de carácter geral e destinadas a alterar ou complementar elementos não essenciais da Directiva «Segurança Ferroviária», o Conselho não concorda com a Comissão e com o Parlamento em que, para essas medidas, o Parlamento seja envolvido através do procedimento de regulamentação com controlo. No entanto, prever a possibilidade de aplicar o processo de urgência parece desproporcionado, uma vez que todas essas medidas estão já ligadas a um prazo específico ou devem ser revistas regularmente.

IV. CONCLUSÃO

As três propostas legislativas sobre a interoperabilidade, a segurança e a Agência Ferroviária Europeia, que se destinam a facilitar a circulação de veículos ferroviários através da União Europeia, representam um importante contributo para uma maior integração do espaço ferroviário europeu. O Conselho e o Parlamento fizeram já progressos significativos sobre estas três propostas, tendo nomeadamente chegado a acordo em primeira leitura sobre a Directiva «Interoperabilidade Ferroviária». Tal representa uma base sólida para que ambos os co-legisladores encontrem soluções de compromisso sobre as propostas que alteram a Directiva «Segurança Ferroviária» e o Regulamento sobre a Agência, durante os debates em segunda leitura.

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 13/2008**adoptada pelo Conselho em 18 de Abril de 2008****tendo em vista a aprovação da Directiva 2008/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que altera a Directiva 2003/87/CE de modo a incluir as actividades da aviação no regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade**

(2008/C 122 E/03)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 175.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) A Directiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade ⁽⁴⁾, criou um regime comunitário de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa que visa promover reduções das emissões de gases com efeito de estufa com uma boa relação custo-eficácia e de forma economicamente eficiente.
- (2) O objectivo último da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas («CQNUAC»), aprovada em nome da Comunidade Europeia pela Decisão 94/69/CE do Conselho ⁽⁵⁾, é estabilizar as concentrações de gases com efeito de estufa na atmosfera a um nível que evite uma interferência antropogénica perigosa no sistema climático.
- (3) O Conselho Europeu de Bruxelas de 8 e 9 de Março de 2007 sublinhou a importância vital de alcançar o objectivo estratégico de limitar o aumento da temperatura média global a 2 °C, no máximo, relativamente aos níveis pré-industriais. Os últimos resultados científicos divulgados pelo Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (PIAC) no seu Quarto Relatório de Avaliação demonstram mais claramente ainda que os impactos

negativos das alterações climáticas estão a pôr seriamente em risco os ecossistemas, a produção alimentar e a realização dos objectivos de desenvolvimento do milénio e do desenvolvimento sustentável, bem como a segurança e a saúde humana. Para que seja possível realizar o objectivo de 2 °C será necessário estabilizar a concentração de gases com efeito de estufa na atmosfera em cerca de 450 ppmv equivalente de CO₂, pelo que as emissões globais de gases com efeito de estufa deverão atingir o seu máximo nos próximos 10 a 15 anos e sofrer uma redução substancial até 2050 de pelo menos 50 % relativamente aos níveis de 1990.

- (4) O Conselho Europeu salientou que a União Europeia está empenhada em transformar a Europa numa economia de alta eficiência energética e com baixas emissões de gases com efeito de estufa e, até à celebração de um acordo global e abrangente para o período pós-2012, assumiu o compromisso firme e independente no sentido de a UE reduzir até 2020 pelo menos 20 % das emissões de gases com efeito de estufa, em relação a 1990. A limitação das emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação representa um contributo essencial para a consecução deste compromisso.
- (5) O Conselho Europeu sublinhou que a UE está empenhada num acordo global e abrangente para a redução das emissões de gases com efeito de estufa no período pós-2012, a fim de dar uma resposta efectiva, eficaz e equitativa à escala requerida para fazer face às alterações climáticas. O Conselho Europeu aprovou uma redução de 30 % das emissões de gases com efeito de estufa em relação aos níveis de 1990, até 2020, como contributo para um acordo global e abrangente para o período pós-2012, desde que outros países desenvolvidos se comprometam a atingir reduções de emissões comparáveis, e os países em desenvolvimento economicamente mais avançados contribuam adequadamente, de acordo com as suas responsabilidades e respectivas capacidades. A UE tem vindo a assumir a liderança na negociação de um ambicioso acordo internacional para a consecução do objectivo de limitar o aumento da temperatura global a 2 °C e considera animadores os progressos registados nesse sentido na 13. Conferência das Partes na CQNUAC, realizada em Bali, em Dezembro de 2007. A UE procurará garantir que esse acordo global inclua medidas para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação e, nessa eventualidade, a Comissão deverá analisar quais as alterações que será necessário introduzir na presente directiva tal como se aplica aos operadores de aeronaves.

⁽¹⁾ JO C 175 de 27.7.2007, p. 47.⁽²⁾ JO C 305 de 15.12.2007, p. 15.⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 13 de Novembro de 2007 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 18 de Abril 2008 e posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de ...⁽⁴⁾ JO L 275 de 25.10.2003, p. 32. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/101/CE (JO L 338 de 13.11.2004, p. 18).⁽⁵⁾ JO L 33 de 7.2.1994, p. 11.

- (6) A CQNUAC exige que todas as partes elaborem e executem programas nacionais e, quando aplicável, regionais que incluam medidas de atenuação das alterações climáticas.
- (7) O Protocolo de Quioto da CQUNAC, aprovado em nome da Comunidade Europeia pela Decisão 2002/358/CE do Conselho ⁽¹⁾, exige que os países desenvolvidos se comprometam a procurar limitar ou reduzir as emissões de gases com efeito de estufa não controlados pelo Protocolo de Montreal provenientes dos transportes aéreos, por intermédio da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).
- (8) Embora a Comunidade não seja Parte contratante na Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, de 1944 (Convenção de Chicago), todos os Estados-Membros são Partes contratantes nessa Convenção e membros da OACI, continuando a apoiar, com outros Estados na OACI, o trabalho sobre o desenvolvimento de medidas, incluindo instrumentos baseados no mercado, destinadas a fazer face ao impacto da aviação nas alterações climáticas. Na sexta reunião do Comité da OACI para a Protecção Ambiental na Aviação, realizada em 2004, foi acordado que um sistema de comércio de emissões especificamente concebido para o sector da aviação, baseado num novo instrumento jurídico sob os auspícios da OACI, não se afigurava suficientemente atractivo e deveria por conseguinte ser posto de parte. Consequentemente, a Resolução A35-5 da 35. Assembleia da OACI, realizada em Setembro de 2004, não propôs um novo instrumento jurídico mas apoiou, em vez disso, um regime aberto de comércio de licenças de emissão e a possibilidade de os Estados incorporarem as emissões provenientes da aviação internacional nos respectivos regimes de comércio de licenças de emissão. O Apêndice L à Resolução A36-22 da 36. Assembleia da OACI, realizada em Setembro de 2007, insta os Estados contratantes a não aplicarem um sistema de comércio de emissões aos operadores de aeronaves de outros Estados contratantes a não ser numa base de mútuo acordo entre esses Estados. Recordando que a Convenção de Chicago reconhece expressamente o direito de cada Parte contratante aplicar, numa base não discriminatória, as suas próprias disposições legislativas e regulamentares no domínio aeronáutico às aeronaves de todos os Estados, os Estados-Membros da Comunidade Europeia e quinze outros Estados europeus apresentaram uma reserva sobre esta resolução e reservaram-se o direito de, ao abrigo da Convenção de Chicago, tomar e aplicar medidas baseadas no mercado, numa base não discriminatória, a todos os operadores de aeronaves de todos os Estados que prestem serviços com partida ou destino no seu território ou no interior deste.
- (9) O 6.º programa comunitário de acção em matéria de ambiente, estabelecido pela Decisão n.º 1600/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾, prevê que a Comunidade defina e empreenda acções específicas para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação, se tais medidas não forem acordadas no âmbito da OACI até 2002. Nas suas conclusões de Outubro de 2002, Dezembro de 2003 e Outubro de 2004, o Conselho instou reiteradamente a Comissão a propor acções para reduzir o impacto do transporte aéreo internacional nas alterações climáticas.
- (10) Para obter as importantes reduções de emissões necessárias, deverão ser aplicadas políticas e medidas, tanto a nível nacional como comunitário, que abranjam todos os sectores económicos da Comunidade. Se o impacto da aviação nas alterações climáticas continuar a crescer ao ritmo actual, irá comprometer de forma significativa as reduções efectuadas por outros sectores para fazer face às alterações climáticas.
- (11) No âmbito da sua comunicação de 27 de Setembro de 2005 ao Conselho, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões, intitulada Reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas, a Comissão salientou uma estratégia para reduzir o impacto da aviação no clima. Essa estratégia propunha, no quadro de um pacote de medidas abrangente, a inclusão da aviação no regime comunitário de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa e previa a criação de um grupo de trabalho multilateral para a aviação, integrado na segunda fase do Programa Europeu para as Alterações Climáticas e mandatado para analisar as formas de inclusão da aviação no regime comunitário. Nas suas conclusões de 2 de Dezembro de 2005, o Conselho reconheceu que, do ponto de vista económico e ambiental, a inclusão do sector da aviação no regime comunitário parecia ser a via mais promissora, tendo instado a Comissão a apresentar uma proposta legislativa até ao final de 2006. Na sua Resolução de 4 de Julho de 2006 sobre a redução do impacto da aviação nas alterações climáticas ⁽³⁾, o Parlamento Europeu reconheceu que o comércio de emissões tinha potencial para desempenhar um papel no âmbito de um conjunto abrangente de medidas destinadas a fazer face ao impacto da aviação no clima, desde que adequadamente concebido.
- (12) O objectivo das alterações que a presente directiva introduz na Directiva 2003/87/CE consiste em reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas através da inclusão das emissões provenientes das actividades de aviação no regime comunitário.
- (13) Os operadores de aeronaves são as entidades que dispõem de um controlo mais directo sobre o tipo de aeronaves em actividade e sobre a forma como as mesmas são exploradas; por conseguinte, deverão ser responsabilizados pelo cumprimento das obrigações impostas pela presente directiva, designadamente a obrigação de elaborar um plano de acompanhamento e de acompanhar e comunicar os dados referentes às emissões de acordo com esse plano. Os operadores de aeronaves podem ser identificados através de um código de identificação da OACI ou de qualquer outro código reconhecido

⁽¹⁾ JOL 130 de 15.5.2002, p. 1.

⁽²⁾ JOL 242 de 10.9.2002, p. 1.

⁽³⁾ JO C 303 E de 13.12.2006, p. 119.

- utilizado na identificação dos voos. Se a identidade do operador da aeronave não for conhecida, o proprietário da aeronave deverá ser considerado o operador da mesma, a menos que prove que o operador da aeronave era outra pessoa.
- (14) A partir de 2012, o regime comunitário deverá incluir as emissões de todos os voos com chegada ou partida num aeródromo comunitário. O regime comunitário pode, por conseguinte, servir de modelo à utilização do comércio de emissões em todo o mundo. Se um país terceiro adoptar medidas para reduzir o impacto no clima dos voos com destino à Comunidade, a Comissão deverá ponderar as opções disponíveis por forma a otimizar a interacção entre o regime comunitário e as medidas desse país, depois de consultar este último.
- (15) Em consonância com o princípio «Legislar melhor», determinados voos deverão ser isentos do regime. A fim de evitar encargos administrativos desproporcionados, os operadores de transportes aéreos comerciais que efectuem menos de 243 voos por período ao longo de três períodos consecutivos de quatro meses deverão ser isentos do regime. Tal situação beneficiará as companhias aéreas que efectuem serviços limitados no âmbito do regime comunitário, incluindo as companhias aéreas de países em desenvolvimento.
- (16) A aviação tem um impacto no clima mundial através das emissões de dióxido de carbono, de óxidos de azoto, de vapor de água e de partículas de sulfato e de fuligem. O PIAC estimou que o impacto total da aviação é actualmente cerca de duas a quatro vezes superior ao anteriormente provocado apenas pelas suas emissões de dióxido de carbono. A investigação comunitária mais recente indica que o impacto total da aviação poderá ser cerca de duas vezes superior ao impacto isolado do dióxido de carbono. No entanto, nenhuma destas estimativas tem em conta os efeitos altamente incertos dos cirros. Nos termos do n.º 2 do artigo 174.º do Tratado, a política da Comunidade no domínio do ambiente deve basear-se no princípio da precaução. Na pendência de progressos científicos, todos os impactos da aviação deverão, na medida do possível, ser tidos em conta. As emissões de óxidos de azoto serão objecto de outras medidas legislativas a propor pela Comissão em 2008.
- (17) A fim de evitar distorções da concorrência, deverá ser definida uma metodologia harmonizada para determinar a quantidade total de licenças de emissão a emitir e para as distribuir pelos operadores de aeronaves. Parte das licenças de emissão será atribuída por leilão, segundo regras a definir pela Comissão. Deverá ser constituída uma reserva especial de licenças de emissão a fim de garantir o acesso ao mercado de novos operadores de aeronaves e assistir os operadores de aeronaves que aumentem repentinamente o número de toneladas-quilómetro efectuadas. Os operadores de aeronaves que cessem as suas operações deverão continuar a receber licenças de emissão até ao final do período para o qual já tenham sido atribuídas licenças de emissão a título gratuito.
- (18) É conveniente proceder à plena harmonização da proporção de licenças de emissão emitidas a título gratuito para todos os operadores de aeronaves que participam no regime, de forma a assegurar a igualdade de tratamento dos operadores de aeronaves, dado que cada operador de aeronaves será regulamentado por um único Estado-Membro relativamente a todas as operações que efectue com destino, partida e no interior da UE, bem como pelas disposições não discriminatórias dos acordos bilaterais de serviços aéreos celebrados com países terceiros.
- (19) A aviação contribui para o impacto global das actividades humanas nas alterações climáticas, e o impacto ambiental das emissões de gases com efeito de estufa provenientes de aeronaves pode ser reduzido através de medidas destinadas a combater as alterações climáticas na UE e em países terceiros e a financiar a investigação e o desenvolvimento relacionados com a redução das emissões e a adaptação. As decisões sobre despesas públicas nacionais são da competência dos Estados-Membros, em consonância com o princípio da subsidiariedade. Sem prejuízo dessa posição, os proventos gerados pelos leilões de licenças de emissão, ou um montante equivalente, sempre que exigido por princípios orçamentais essenciais dos Estados-Membros tais como a unidade e a universalidade, deverão ser utilizados para a redução das emissões de gases com efeito de estufa, a adaptação aos impactos das alterações climáticas na UE e em países terceiros, o financiamento da investigação e do desenvolvimento relacionados com a redução das emissões e a adaptação e a cobertura dos custos de gestão do regime. Tal poderá incluir medidas destinadas a incentivar os transportes ecológicos. Os proventos da venda em leilão deverão ser utilizados, em especial, no financiamento de contribuições para o Fundo Mundial para a Eficiência Energética e as Energias Renováveis, e de medidas destinadas a combater a desflorestação e a facilitar a adaptação nos países em desenvolvimento. As disposições da presente directiva sobre a utilização dos proventos não deverão prejudicar qualquer decisão sobre a utilização dos proventos gerados pela venda em leilão de licenças de emissão no contexto mais vasto da revisão da Directiva 2003/87/CE.
- (20) As disposições relativas à utilização de fundos provenientes das vendas em leilão deverão ser notificadas à Comissão. Esta notificação não dispensa os Estados-Membros da obrigação de comunicarem determinadas disposições nacionais, prevista no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado. O disposto na presente directiva não deverá prejudicar os resultados de quaisquer processos relativos a auxílios estatais que possam ser intentados ao abrigo dos artigos 87.º e 88.º do Tratado.
- (21) A fim de melhorar a relação custo-eficácia do regime, os operadores de aeronaves deverão poder utilizar a Redução Certificada de Emissões («RCE») e a Unidade de Redução de Emissões («URE») de actividades de projecto para cumprirem a obrigação de devolução de licenças de emissão, até um determinado limite harmonizado. A utilização de RCE e URE deverá ser coerente com os critérios de aceitação do regime de comércio de licenças de emissão estabelecidos na presente directiva

- (22) Para reduzir os encargos administrativos dos operadores de aeronaves, cada operador de aeronaves deverá estar sob a responsabilidade de um único Estado-Membro. Os Estados-Membros deverão ser obrigados a garantir que os operadores de aeronaves a quem tenham concedido uma licença de exploração, ou os operadores de aeronaves que não disponham de nenhuma licença de exploração ou que sejam provenientes de países terceiros e cujas emissões num determinado ano de base sejam principalmente atribuíveis a esse Estado-Membro, cumpram as exigências da presente directiva. Se um operador de aeronaves não cumprir os requisitos da presente directiva e se outras medidas de execução do Estado-Membro responsável não tiverem conseguido assegurar o seu cumprimento, os Estados-Membros deverão actuar de forma solidária. O Estado-Membro responsável deverá, por conseguinte, ter a possibilidade de pedir à Comissão que, como último recurso, tome a decisão de impor ao dito operador de aeronaves uma proibição de operar.
- (23) Para manter a integridade do sistema de contabilização do regime comunitário, tendo em conta que as emissões da aviação internacional não estão integradas nos compromissos assumidos pelos Estados-Membros ao abrigo do Protocolo de Quioto, as licenças de emissão atribuídas ao sector da aviação só deverão ser utilizadas para o cumprimento das obrigações de devolução de licenças de emissão impostas aos operadores de aeronaves ao abrigo da presente directiva.
- (24) Para salvaguardar a integridade ambiental do regime, as unidades devolvidas pelos operadores de aeronaves só deverão contar para as metas de redução de gases com efeito de estufa que tenham em conta essas emissões.
- (25) A Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol) pode dispor de informações que sejam úteis aos Estados-Membros ou à Comissão para o cumprimento das obrigações que lhes incumbem ao abrigo da presente directiva.
- (26) As disposições do regime comunitário relacionadas com a monitorização, comunicação e verificação das emissões e com as sanções aplicáveis aos operadores deverão ser igualmente aplicáveis aos operadores de aeronaves.
- (27) A Comissão deverá proceder à revisão do funcionamento da Directiva 2003/87/CE em relação às actividades de aviação à luz da experiência adquirida com a sua aplicação, e informar seguidamente o Parlamento Europeu e o Conselho.
- (28) A revisão do funcionamento Directiva 203/87/CE em relação às actividades de aviação deverá ter em conta a dependência estrutural da aviação de países que não têm modos alternativos de transporte adequados e comparáveis e que, por conseguinte, são altamente dependentes do transporte aéreo, e nos quais o sector do turismo dá um elevado contributo para o respectivo PIB. Deverá ser dada especial atenção à mitigação ou mesmo à eliminação de quaisquer problemas de acessibilidade e compatibilidade que possam surgir nas regiões ultraperiféricas, tal como especificadas no n.º 2 do artigo 299.º do Tratado, bem como problemas de obrigações de serviço público relacionados com a aplicação da presente directiva.
- (29) A Declaração Ministerial sobre o Aeroporto de Gibraltar, acordada em Córdoba em 18 de Setembro de 2006 durante a primeira reunião ministerial do Fórum de Diálogo sobre Gibraltar, substituirá a Declaração Conjunta sobre o Aeroporto, feita em Londres em 2 de Dezembro de 1987, e o pleno cumprimento dessa Declaração Ministerial será considerado como cumprimento da Declaração de 1987.
- (30) As medidas necessárias à execução da presente directiva deverão ser 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⁾.
- (31) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para aprovar medidas com vista à venda em leilão das licenças de emissão que não tenham de ser emitidas a título gratuito, para aprovar regras pormenorizadas sobre o funcionamento da reserva especial destinada a determinados operadores de aeronaves e sobre os procedimentos relativos aos pedidos que lhe sejam dirigidos para que tome a decisão de impor a um operador de aeronaves uma proibição de operar e ainda para alterar a lista de actividades da aviação constante do Anexo I nos casos em que um país terceiro introduz medidas para reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (32) Atendendo a que o objectivo da presente directiva não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode pois, devido à dimensão e aos efeitos da acção prevista, ser mais bem alcançado ao 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 alcançar aquele objectivo.
- (33) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» ⁽²⁾, os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.
- (34) A Directiva 2003/87/CE deverá, pois, ser alterada em conformidade,

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação: JO L 269 de 19.10.1999, p. 45). Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

⁽²⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Alterações à Directiva 2003/87/CE

A Directiva 2003/87/CE é alterada do seguinte modo:

1) Antes do artigo 1.º, é inserido o seguinte título:

«CAPÍTULO I

Disposições gerais.

2) Ao artigo 2.º é aditado o seguinte número:

«3. A aplicação da presente directiva ao aeroporto de Gibraltar entende-se sem prejuízo das posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido relativamente ao diferendo sobre a soberania do território em que o aeroporto se encontra situado.».

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

a) A alínea b) passa a ter a seguinte redacção:

«b) “Emissão”, a libertação de gases com efeito de estufa na atmosfera a partir de fontes existentes numa instalação ou a libertação, a partir de uma aeronave que realize uma das actividades de aviação enumeradas no Anexo I, dos gases especificados em relação a essa actividade;»;

b) São aditadas as seguintes alíneas:

«o) “Operador de aeronave”, a pessoa responsável pela operação de uma aeronave no momento em que a mesma realiza uma das actividades de aviação enumeradas no Anexo I ou, se essa pessoa não for conhecida nem identificada pelo proprietário da aeronave, o proprietário da aeronave;

p) “Operador de transportes aéreos comerciais”, o operador que, mediante remuneração, presta serviços de transporte aéreo regulares ou não regulares ao público para o transporte de passageiros, carga ou correio;

q) “Estado-Membro responsável”, o Estado-Membro encarregado da aplicação do regime comunitário em relação a um operador de aeronaves, nos termos do artigo 18.º-A;

r) “Emissões atribuídas à aviação”, as emissões de todos os voos abrangidos pelas actividades de aviação enumeradas no Anexo I com partida de um aeródromo situado no território de um Estado-Membro e de todos os voos com chegada a um aeródromo situado no território de um Estado-Membro provenientes de um país terceiro;

s) “Emissões históricas da aviação”, a média das emissões anuais, em 2004, 2005 e 2006, das aeronaves que realizam uma das actividades de aviação enumeradas no Anexo I.».

4) A seguir ao artigo 3.º é inserido o seguinte capítulo:

«CAPÍTULO II

Aviação

Artigo 3.º-A

Âmbito de aplicação

As disposições do presente capítulo são aplicáveis à atribuição e emissão das licenças de emissão no que se refere às actividades de aviação enumeradas no Anexo I.

Artigo 3.º-B

Actividades de aviação

Até ... (*), a Comissão deve elaborar directrizes, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 23.º, sobre a interpretação pormenorizada das actividades de aviação constantes do Anexo I, em especial os voos relacionados com buscas e salvamentos, combate a incêndios, voos humanitários, voos de emergência médica e voos efectuados por operadores de transportes aéreos comerciais que efectuem menos de 243 voos por período ao longo de três períodos consecutivos de quatro meses.

Artigo 3.º-C

Quantidade total de licenças de emissão atribuídas às actividades de aviação

1. Para o período compreendido entre 1 de Janeiro de 2012 e 31 de Dezembro de 2012, a quantidade total de licenças de emissão a atribuir aos operadores de aeronaves é equivalente a 100 % das emissões históricas da aviação.

2. Para o período referido no n.º 2 do artigo 11.º, com início em 1 de Janeiro de 2013, e, à falta de alterações introduzidas na sequência da revisão a que se refere o n.º 4 do artigo 30.º, para cada período seguinte, a quantidade total de licenças de emissão a atribuir aos operadores de aeronaves é equivalente a 100 % das emissões históricas da aviação multiplicadas pelo número de anos do período.

3. A Comissão procede à revisão da quantidade total de licenças de emissão a atribuir aos operadores de aeronaves nos termos do n.º 4 do artigo 30.º.

4. Até ... (*), a Comissão toma uma decisão relativa às emissões históricas da aviação com base nos melhores dados disponíveis, incluindo estimativas baseadas em informações sobre o tráfego efectivo. Esta decisão é examinada no comité a que se refere o n.º 1 do artigo 23.º.

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

Artigo 3.º-D

Método de atribuição das licenças de emissão às actividades de aviação por leilão

1. No período referido no n.º 1 do artigo 3.º-C, são leiloadas 10 % das licenças de emissão.

2. Para os períodos subsequentes, a percentagem a leiloar referida no n.º 1 pode ser aumentada por ocasião da revisão geral da presente directiva.

3. É aprovado um regulamento com disposições pormenorizadas para a venda em leilão, pelos Estados-Membros, das licenças de emissão que não devam ser emitidas a título gratuito nos termos dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo ou do n.º 8 do artigo 3.º-F. O número de licenças de emissão a vender em leilão por cada Estado-Membro em cada período é proporcional à sua parte no total das emissões atribuídas à aviação do conjunto dos Estados-Membros no ano de referência, comunicadas nos termos do n.º 3 do artigo 14.º e verificadas nos termos do artigo 15.º. Para o período referido no n.º 1 do artigo 3.º-C, o ano de referência é 2010 e, para cada período subsequente referido no artigo 3.º-C, o ano de referência é o ano civil que termina 24 meses antes do início do período a que respeita o leilão.

Esse regulamento, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, é aprovado pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 23.º.

4. Cabe aos Estados-Membros determinar a utilização a dar aos proventos gerados pelos leilões das licenças de emissão. Esses proventos deverão ser utilizados para combater as alterações climáticas na UE e em países terceiros e para cobrir os custos do Estado-Membro responsável relacionados com a presente directiva.

5. As informações fornecidas à Comissão por força da presente directiva não dispensam os Estados-Membros da obrigação de notificação estabelecida no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado.

Artigo 3.º-E

Atribuição e concessão de licenças de emissão aos operadores de aeronaves

1. Para cada um dos períodos referidos no artigo 3.º-C, cada operador de aeronaves pode pedir que lhe sejam atribuídas licenças de emissão que devam ser atribuídas a título gratuito. Os pedidos podem ser feitos mediante apresentação, à autoridade competente do Estado-Membro responsável, dos dados relativos às toneladas-quilómetro verificadas para as actividades de aviação enumeradas no Anexo I efectuadas por esse operador de aeronaves no ano de monitorização. Para efeitos do presente artigo, o ano de monitorização é o ano civil que termina 24 meses antes do início do período a que dizem respeito, nos termos dos Anexos IV e V, ou, relativamente ao período a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º-C, o ano de 2010. Qualquer pedido deve ser

apresentado pelo menos 21 meses antes do início do período a que dizem respeito ou, relativamente ao período a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º-C, até 30 de Março de 2011.

2. Pelo menos dezoito meses antes do início do período a que dizem respeito os pedidos ou, relativamente ao período a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º-C, até 20 de Junho de 2011, os Estados-Membros comunicam à Comissão os pedidos recebidos ao abrigo do n.º 1.

3. Pelo menos quinze meses antes do início de cada um dos períodos referidos no n.º 2 do artigo 3.º-C ou, relativamente ao período a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º-C, até 30 de Setembro de 2011, a Comissão calcula e estabelece mediante a aprovação de uma decisão:

- a) A quantidade total de licenças de emissão a atribuir para esse período, nos termos do artigo 3.º-C;
- b) O número de licenças de emissão a leiloar nesse período, nos termos do artigo 3.º-D;
- c) O número de licenças de emissão da reserva especial para operadores de aeronaves nesse período, nos termos do n.º 1 do artigo 3.º-F;
- d) O número de licenças de emissão a atribuir a título gratuito durante esse período, subtraindo o número de licenças de emissão a que se referem as alíneas b) e c) da quantidade total de licenças de emissão decididas ao abrigo da alínea a); e
- e) O valor de referência a utilizar para a atribuição das licenças de emissão a título gratuito aos operadores de aeronaves cujos pedidos tenham sido apresentados à Comissão nos termos do n.º 2.

O valor de referência mencionado na alínea e), expresso em licenças de emissão por tonelada-quilómetro, é calculado dividindo o número de licenças de emissão referido na alínea d) pela soma dos dados relativos às toneladas-quilómetro incluídos nos pedidos apresentados à Comissão nos termos do n.º 2.

4. No prazo de três meses a contar da data da aprovação de uma decisão pela Comissão ao abrigo do n.º 3, cada Estado-Membro responsável calcula e publica:

- a) O número total de licenças de emissão atribuídas para o período a cada um dos operadores de aeronaves cujo pedido tenha sido apresentado à Comissão nos termos do n.º 2, calculado multiplicando os dados relativos às toneladas-quilómetro incluídos nos pedidos pelo valor de referência a que se refere a alínea e) do n.º 3; e
- b) O número de licenças de emissão atribuídas a cada operador de aeronaves para cada ano, calculado dividindo o número total de licenças de emissão que lhe tenham sido atribuídas para o período, calculado nos termos da alínea a), pelo número de anos do período durante o qual o operador de aeronaves realiza uma das actividades de aviação enumeradas no Anexo I.

5. Até 28 de Fevereiro de 2012 e até 28 de Fevereiro de cada ano subsequente, a autoridade competente do Estado-Membro responsável concede, a cada um dos operadores de aeronaves, o número de licenças de emissão atribuídas a esse operador para o ano em causa ao abrigo do presente artigo ou do artigo 3.º-F.

Artigo 3.º-F

Reserva especial para certos operadores de aeronaves

1. Em cada um dos períodos referidos no n.º 2 do artigo 3.º-C, devem ser reservados 3 % da quantidade total de licenças de emissão a atribuir numa reserva especial destinada aos operadores de aeronaves:

- a) Que iniciem uma actividade de aviação abrangida pelo Anexo I depois do ano de monitorização para o qual tenham sido apresentados dados referentes às toneladas-quilómetro ao abrigo do n.º 1 do artigo 3.º-E relativamente a um dos períodos a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º-C; ou
- b) Cujos dados relativos às toneladas-quilómetro registem um aumento anual superior a 18 % entre o ano de monitorização para o qual tenham sido apresentados dados referentes às toneladas-quilómetro ao abrigo do n.º 1 do artigo 3.º-E relativamente a um dos períodos a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º-C e o segundo ano civil desse período;

e cuja actividade ao abrigo da alínea a), ou actividade adicional ao abrigo da alínea b), não seja, no todo ou em parte, uma continuação da actividade de aviação previamente realizada por outro operador de aeronaves.

2. Um operador de aeronaves que seja elegível ao abrigo do n.º 1 pode pedir que lhe sejam atribuídas licenças de emissão a título gratuito, a partir da reserva especial, apresentando um pedido nesse sentido à autoridade competente do seu Estado-Membro responsável. Os pedidos devem ser apresentados até 30 de Junho do terceiro ano do período a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º-C a que os mesmos dizem respeito.

3. Um pedido apresentado ao abrigo do n.º 2:

- a) Deve incluir os dados verificados referentes às toneladas-quilómetro nos termos dos Anexos IV e V relativos às actividades de aviação enumeradas no Anexo I realizadas pelo operador de aeronaves no segundo ano civil do período a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º-C a que o pedido diz respeito;
- b) Deve demonstrar que os critérios de elegibilidade do n.º 1 estão reunidos; e
- c) No caso de operadores de aeronaves abrangidos pela alínea b) do n.º 1, deve declarar:
 - i) O aumento percentual em toneladas-quilómetro realizadas pelo operador de aeronaves entre o ano de monitorização para o qual foram apresentados dados referentes às toneladas-quilómetro ao abrigo do n.º 1 do artigo 3.º-E relativamente a um dos períodos a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º-C e o segundo ano civil desse período,

- ii) O crescimento absoluto em toneladas-quilómetro realizadas pelo operador de aeronaves entre o ano de monitorização para o qual foram apresentados dados referentes às toneladas-quilómetro ao abrigo do n.º 1 do artigo 3.º-E relativamente a um dos períodos a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º-C e o segundo ano civil desse período e

- iii) O crescimento absoluto em toneladas-quilómetro realizadas pelo operador de aeronaves entre o ano de monitorização para o qual foram apresentados dados referentes às toneladas-quilómetro ao abrigo do n.º 1 do artigo 3.º-E relativamente a um dos períodos a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º-C e o segundo ano civil desse período que exceda a percentagem estabelecida na alínea b) do n.º 1.

4. O mais tardar no prazo de seis meses a contar da data-limite de apresentação do pedido previsto no n.º 2, os Estados-Membros apresentam à Comissão os pedidos recebidos ao abrigo desse número.

5. O mais tardar no prazo de 12 meses a contar da data-limite de apresentação do pedido previsto no n.º 2, a Comissão determina o valor de referência a utilizar para a atribuição das licenças de emissão a título gratuito aos operadores de aeronaves cujos pedidos lhe tenham sido apresentados nos termos do n.º 4.

Sob reserva do n.º 6, o valor de referência é calculado dividindo o número de licenças de emissão da reserva especial pela soma:

- a) Dos dados referentes às toneladas-quilómetro incluídos nos pedidos apresentados à Comissão nos termos da alínea a) do n.º 3 e do n.º 4, para os operadores de aeronaves abrangidos pela alínea a) do n.º 1; e
- b) Do crescimento absoluto em toneladas-quilómetro que exceda a percentagem estabelecida na alínea b) do n.º 1 incluído nos pedidos apresentados à Comissão nos termos da subalínea iii) da alínea c) do n.º 3 e do n.º 4, para os operadores de aeronaves abrangidos pela alínea a) do n.º 1.

6. O valor de referência a que se refere o n.º 5 não deve dar origem a uma atribuição anual por tonelada-quilómetro superior à atribuição anual por tonelada-quilómetro aos operadores de aeronaves ao abrigo do n.º 4 do artigo 3.º-D.

7. No prazo de três meses a contar da data da aprovação de uma decisão pela Comissão ao abrigo do n.º 5, cada Estado-Membro responsável calcula e publica:

- a) As licenças de emissão atribuídas a partir da reserva especial a cada um dos operadores de aeronaves cujo pedido tenha sido apresentado à Comissão nos termos do n.º 4. Essa atribuição é calculada multiplicando o valor de referência a que se refere o n.º 5:
 - i) Pelos dados referentes às toneladas-quilómetro incluídos no pedido apresentado à Comissão ao abrigo da alínea a) do n.º 3 e do n.º 4, no caso dos operadores de aeronaves abrangidos pela alínea a) do n.º 1;

ii) Pelo crescimento absoluto em toneladas-quilómetro que exceda a percentagem estabelecida na alínea b) do n.º 1, incluído no pedido apresentado à Comissão ao abrigo da subalínea iii) da alínea c) do n.º 3 e do n.º 4, no caso dos operadores de aeronaves abrangidos pela alínea b) do n.º 1; e

b) As licenças de emissão atribuídas a cada operador de aeronaves para cada ano, determinadas dividindo as licenças de emissão atribuídas ao abrigo da alínea a) pelo número de anos civis completos remanescentes no período a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º-C a que a atribuição diz respeito.

8. As licenças de emissão não atribuídas a partir da reserva especial são leiloadas pelos Estados-Membros.

9. A Comissão pode aprovar regras pormenorizadas sobre o funcionamento da reserva especial ao abrigo do presente artigo, incluindo a avaliação da conformidade com os critérios de elegibilidade previstos no n.º 1. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 23.º.

Artigo 3.º-G

Planos de monitorização e apresentação de relatórios

Os Estados-Membros responsáveis asseguram que cada operador de aeronaves apresente à autoridade competente desse Estado um plano de monitorização que estabeleça as medidas destinadas a monitorizar e comunicar os dados referentes às emissões e às toneladas-quilómetro para efeitos do pedido a que se refere o artigo 3.º-E, e que esses planos sejam aprovados pela autoridade competente segundo as orientações aprovadas nos termos do artigo 14.º.».

5) São inseridos os seguintes título e artigo:

«CAPÍTULO III

Instalações fixas

Artigo 3.º-H

Âmbito de aplicação

As disposições do presente capítulo são aplicáveis aos títulos de emissão de gases com efeito de estufa e à atribuição e concessão das licenças de emissão respeitantes às actividades enumeradas no Anexo I, com exclusão das actividades de aviação.».

6) No artigo 6.º, a alínea e) do n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

«e) A obrigação de devolver licenças de emissão, com exclusão das licenças de emissão concedidas ao abrigo do Capítulo II, equivalentes ao total das emissões da instalação em cada ano civil, verificadas em conformi-

dade com o artigo 15.º, no prazo de quatro meses a contar do termo do ano em causa.».

7) A seguir ao artigo 11.º é inserido o seguinte título:

«CAPÍTULO IV

Disposições aplicáveis à aviação e às instalações fixas».

8) No artigo 11.º-A é inserido o seguinte número:

«1-A. Sob reserva do n.º 3, durante cada período a que se refere o artigo 3.º-C, os Estados-Membros permitem que cada operador de aeronaves utilize as RCE e URE das actividades de projecto. Durante o período a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º-C, os operadores de aeronaves podem utilizar as RCE e URE, até ao limite de 15 % do número de licenças de emissão que devem devolver nos termos do n.º 2-A do artigo 12.º.

Para os períodos subsequentes, a percentagem é decidida segundo o procedimento destinado a determinar a utilização de RCE e URE das actividades de projecto, no âmbito da revisão da presente directiva e tendo em consideração o desenvolvimento do regime internacional para as alterações climáticas.

A Comissão publica a referida percentagem pelo menos seis meses antes do início de cada um dos períodos a que se refere o artigo 3.º-C.».

9) No n.º 2 do artigo 11.º-B, o termo «instalações» é substituído pelo termo «actividades».

10) O artigo 12.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 2, a seguir aos termos «para efeitos» é inserido o texto «do cumprimento das obrigações dos operadores de aeronaves nos termos do n.º 2-A ou»;

b) É inserido o seguinte número:

«2-A Os Estados-Membros responsáveis devem assegurar a devolução por cada operador de aeronaves, até 30 de Abril de cada ano, de um número de licenças de emissão equivalente ao total das emissões do ano civil anterior, verificadas nos termos do artigo 15.º, provenientes de actividades de aviação enumeradas no Anexo I em relação às quais é considerado o operador da aeronave. Os Estados-Membros garantem que as licenças de emissão devolvidas nos termos do presente número são consequentemente anuladas»;

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

«3. Os Estados-Membros devem assegurar a devolução pelo operador de cada instalação, até 30 de Abril de cada ano, de um número de licenças de emissão, com exclusão das licenças de emissão concedidas ao abrigo do Capítulo II, equivalente ao total das emissões provenientes dessa instalação durante o ano civil anterior, tal como verificadas nos termos do artigo 15.º, e a sua consequente anulação.».

11) No n.º 3 do artigo 13.º, os termos «n.º 3 do artigo 12.º» são substituídos pelos termos «n.º 2-A ou n.º 3 do artigo 12.º».

12) O artigo 14.º é alterado do seguinte modo:

a) Na primeira frase do n.º 1:

i) Após os termos «essas actividades» é inserido o texto «e aos dados relativos às toneladas-quilómetro para efeitos de um pedido nos termos dos artigos 3.º-E ou 3.º-F»;

ii) São suprimidos os termos «até 30 de Setembro de 2003»;

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

«3. Os Estados-Membros devem assegurar que cada operador ou operador de aeronaves comunique à autoridade competente, em conformidade com as orientações, após o termo de cada ano civil, as informações relativas às emissões da instalação ou, a partir de 1 de Janeiro de 2010, da aeronave que opera no ano em causa.».

13) O artigo 15.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 15.º

Verificação

Os Estados-Membros devem assegurar que os relatórios apresentados pelos operadores e pelos operadores de aeronaves nos termos n.º 3 do artigo 14.º sejam verificados em conformidade com os critérios estabelecidos no Anexo V e com as disposições pormenorizadas aprovadas pela Comissão nos termos do presente artigo, e que as autoridades competentes sejam informadas dos resultados da verificação.

Os Estados-Membros devem assegurar, que os operadores e os operadores de aeronaves cujos relatórios não tenham sido considerados satisfatórios, em conformidade com os critérios estabelecidos no Anexo V e com as disposições pormenorizadas aprovadas pela Comissão nos termos do presente artigo, até 31 de Março de cada ano, no que se refere às emissões do ano anterior, não possam transferir licenças de emissão enquanto os respectivos relatórios não forem considerados satisfatórios.

A Comissão pode aprovar disposições pormenorizadas para a verificação dos relatórios apresentados pelos operadores de aeronaves nos termos do n.º 3 do artigo 14.º e dos pedidos apresentados ao abrigo dos artigos 3.º-E e 3.º-F, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 23.º.»

14) O artigo 16.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, são suprimidos os termos «até 31 de Dezembro de 2003»;

b) Os n.ºs 2 e 3 passam a ter a seguinte redacção:

«2. Os Estados-Membros devem assegurar a publicação dos nomes dos operadores e dos operadores de aeronaves que não devolvam licenças de emissão suficientes nos termos da presente directiva.

3. Os Estados-Membros devem assegurar que os operadores e os operadores de aeronaves que não devolvam, até 30 de Abril de cada ano, licenças de emissão suficientes para cobrir as suas emissões no ano anterior sejam obrigados a pagar uma multa pelas emissões excedentárias. A multa por emissões excedentárias será igual a 100 EUR por cada tonelada de equivalente dióxido de carbono emitida relativamente à qual o operador não tenha devolvido licenças. O pagamento da multa por emissões excedentárias não dispensa os operadores e os operadores de aeronaves da obrigação de devolverem uma quantidade de licenças de emissão equivalente às emissões excedentárias aquando da devolução das licenças de emissão relativas ao ano civil subsequente.»

c) São aditados os seguintes números:

«5. Se um operador de aeronaves não cumprir os requisitos da presente directiva e se outras medidas de execução não tiverem conseguido assegurar o seu cumprimento, o Estado-Membro responsável pode pedir à Comissão que tome a decisão de impor ao dito operador de aeronaves uma proibição de operar.

6. Os pedidos apresentados pelo Estado-Membro responsável nos termos do n.º 5 devem incluir:

a) Provas de que o operador de aeronaves não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força da presente directiva;

b) Pormenores das medidas de execução tomadas por esse Estado-Membro;

c) Uma justificação para impor a proibição de operar a nível comunitário; e

d) Uma recomendação quanto ao âmbito da proibição de operar a nível comunitário e as eventuais condições a aplicar.

7. Quando forem dirigidos à Comissão pedidos a que se refere o n.º 5, esta informa os demais Estados-Membros (através dos seus representantes no Comité referido no n.º 1 do artigo 23.º e nos termos do regulamento interno do Comité).

8. A aprovação das decisões na sequência da apresentação de um pedido nos termos do n.º 5, é precedida, se adequado e exequível, de consultas às autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar do operador de aeronaves em causa. Sempre que possível, as consultas são realizadas conjuntamente pela Comissão e pelos Estados-Membros.

9. Quando a Comissão considerar a possibilidade de aprovar uma decisão na sequência da apresentação de um pedido nos termos do n.º 5, comunica ao operador de aeronaves em causa os factos e as considerações essenciais que constituem a base de tal decisão. O operador de aeronaves em causa deve dispor da possibilidade de apresentar as suas observações por escrito à Comissão no prazo de 10 dias úteis a contar da data dessa comunicação.

10. A pedido de um Estado-Membro, as decisões de impor uma proibição de operar a um operador de aeronaves podem ser aprovadas pela Comissão, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 23.º.

11. Os Estados-Membros aplicam no seu território as decisões aprovadas nos termos do n.º 10 e informam a Comissão das medidas de execução dessas decisões.

12. Quando apropriado, são estabelecidas regras detalhadas relativas aos procedimentos referidos no presente artigo. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 23.º.

15) São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 18.-A

Estado-Membro responsável

1. O Estado-Membro responsável em relação a um operador de aeronaves é:

a) No caso de um operador de aeronaves com uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro em conformidade com as disposições do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas (*), o Estado-Membro que concedeu a licença de exploração a esse operador de aeronaves; e

b) Nos restantes casos, o Estado-Membro com a estimativa mais elevada de emissões atribuídas à aviação em relação aos voos efectuados por esse operador de aeronaves durante o ano de base.

2. Quando nos dois primeiros anos de qualquer dos períodos a que se refere o artigo 3.º-C, não for atribuída ao Estado-Membro responsável por um operador de aeronaves abrangido pela alínea b) do n.º 1 nenhuma das emissões atribuídas à aviação provenientes de voos por este efectuados, o operador de aeronaves é transferido para outro Estado-Membro responsável no que se refere ao período seguinte. O novo Estado-Membro responsável é o Estado-Membro com a estimativa mais elevada de emissões atribuídas à aviação provenientes dos voos efectuados por esse operador de aeronaves durante os dois primeiros anos do período anterior.

3. Com base nas melhores informações disponíveis, a Comissão:

a) Antes 1 de Fevereiro de 2009, publica uma lista dos operadores de aeronaves que tenham realizado uma das actividades da aviação enumeradas no Anexo I a partir do dia 1 de Janeiro de 2006, inclusive, indicando o Estado-Membro responsável por cada operador de aeronaves nos termos do n.º 1; e

b) Antes de 1 de Fevereiro de cada ano subsequente, actualiza a lista de modo a incluir os operadores de aeronaves que tenham entretanto realizado uma das actividades da aviação enumeradas no Anexo I.

4. Para efeitos do n.º 1, entende-se por “ano de base”, em relação aos operadores de aeronaves que tenham iniciado as suas operações na Comunidade após 1 de Janeiro de 2006, o primeiro ano civil em que exerceram as suas actividades, e, em todos os restantes casos, o ano civil que teve início em 1 de Janeiro de 2006.

Artigo 18.º-B

Assistência do Eurocontrol

Para efeitos do cumprimento das obrigações que lhe incumbem nos termos do n.º 4 do artigo 3.º-C e do artigo 18.º-A, a Comissão pode solicitar a assistência do Eurocontrol, podendo para tal celebrar os acordos apropriados com essa organização.

(*) JO L 240 de 24.8.1992, p. 1.»

16) No artigo 19.º, o n.º 3 é alterado do seguinte modo:

a) A última frase passa a ter a seguinte redacção:

«Esse regulamento deve igualmente conter disposições respeitantes à utilização e identificação de RCE e URE no regime comunitário e à monitorização do nível dessa utilização, bem como disposições destinadas a ter em conta a inclusão das actividades da aviação no regime comunitário.»;

b) É aditado o seguinte parágrafo:

«O regulamento relativo a um sistema de registos normalizado e seguro deve assegurar que as licenças de emissão, as RCE e as URE devolvidas pelos operadores de aeronaves sejam transferidas para as contas de retiradas dos Estados-Membros a título do primeiro período de compromissos ao abrigo do Protocolo de Quioto apenas na medida em que essas licenças de emissão, RCE e URE correspondam a emissões incluídas nos totais dos inventários nacionais para o mesmo período.».

17) No artigo 23.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

«3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.».

18) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 25.º-A

Medidas de países terceiros para reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas

1. Se um país terceiro aprovar medidas para reduzir o impacto nas alterações climáticas dos voos que partem do seu território e aterram na Comunidade, a Comissão, depois de consultar o país terceiro, e os Estados-Membros no âmbito do Comité a que se refere o n.º 1 do artigo 23.º, deve ponderar as opções disponíveis por forma a otimizar a interacção entre o regime comunitário e as medidas desse país.

Se necessário, a Comissão pode aprovar alterações de modo a excluir os voos provenientes do país terceiro em causa das actividades de aviação enumeradas no Anexo I, ou a prever quaisquer outras alterações das actividades de aviação enumeradas no Anexo I exigidas por um acordo celebrado ao abrigo do quarto parágrafo. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 23.º.

A Comissão pode propor ao Parlamento Europeu e ao Conselho quaisquer outras alterações da presente directiva.

A Comissão pode também, se necessário, fazer recomendações ao Conselho, nos termos do n.º 1 do artigo 300.º do Tratado, para abrir negociações com vista à celebração de um acordo com o país terceiro em causa.

2. A Comunidade e os seus Estados-Membros continuam a procurar obter um acordo sobre medidas globais para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação. À luz de um tal acordo, a Comissão analisa se são necessárias alterações à presente directiva tal como se aplica aos operadores de aeronaves.»

19) O artigo 28.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 3, a alínea b) passa a ter a seguinte redacção:

«b) Que seja responsável pela devolução de licenças de emissão, com exclusão das licenças de emissão concedidas nos termos do Capítulo II, iguais ao total das emissões das instalações do agrupamento, mediante derrogação da alínea e) do n.º 2 do artigo 6.º e do n.º 3 do artigo 12.º; e»;

b) O n.º 4 passa a ter a seguinte redacção.

«4. O administrador fica sujeito às sanções aplicáveis no caso de incumprimento dos requisitos de devolução de licenças de emissão, com exclusão das licenças de emissão concedidas nos termos do Capítulo II, suficientes para cobrir a totalidade das emissões das instala-

ções do agrupamento, mediante derrogação dos n.ºs 2, 3 e 4 do artigo 16.º.».

20) Ao artigo 30.º é aditado o seguinte número:

«4) Até 1 de Junho de 2015, a Comissão, com base na monitorização e na experiência adquirida com a aplicação da presente directiva, procede à revisão do funcionamento da presente directiva em relação às actividades de aviação enumeradas no Anexo I e apresenta propostas, se adequado. A Comissão deve dar especial atenção:

- a) Às implicações e repercussões da presente directiva no funcionamento global do regime comunitário;
- b) Ao funcionamento do mercado de licenças de emissão no sector da aviação, tendo nomeadamente em conta as eventuais perturbações de mercado;
- c) À eficácia ambiental do regime comunitário e à medida em que deverá ser reduzida a quantidade total de licenças de emissão a atribuir aos operadores de aeronaves ao abrigo do artigo 3.º-C em consonância com as metas globais da UE de redução das emissões;
- d) Ao impacto do regime comunitário no sector da aviação;
- e) À manutenção da reserva especial para operadores de aeronaves, tomando em consideração a probabilidade de convergência das taxas de crescimento do sector;
- f) Ao impacto do regime comunitário sobre a dependência estrutural do transporte aéreo das regiões insulares, sem litoral e periféricas da Comunidade;
- g) À possibilidade de inclusão de um sistema de acesso que facilite o comércio de licenças de emissão entre operadores de aeronaves e operadores de instalações, garantindo embora que nenhuma das transacções dê lugar a uma transferência líquida de licenças de emissão dos operadores de aeronaves para os operadores de instalações;
- h) Às implicações dos limiares de exclusão tal como especificados no Anexo I em termos de massa máxima à descolagem certificada e de número de voos efectuados anualmente por um operador de aeronaves; e
- i) Ao impacto da isenção do regime comunitário concedida a determinados voos operados no quadro das obrigações de serviço público impostas nos termos do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias (*).

A Comissão informa seguidamente o Parlamento Europeu e o Conselho.

(*) JO L 240 de 24.8.1992, p. 8. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1791/2006 (JO L 363 de 20.12.2006, p. 1)».

21) A seguir ao artigo 30.º é inserido o seguinte título:

«CAPÍTULO V

Disposições finais».

22) Os Anexos I, IV e V são alterados nos termos do Anexo da presente directiva.

Artigo 2.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 informar imediatamente a Comissão desse facto

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

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva. A Comissão informa do facto os Estados-Membros.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor vinte dias após a sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

...

Pelo Conselho

O Presidente

...

(*) 18 meses após a data de entrada em vigor da presente directiva.

ANEXO

Os Anexos I, IV e V da Directiva 2003/87/CE são alterados do seguinte modo:

1) O Anexo I é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redacção:

«CATEGORIAS DE ACTIVIDADES ABRANGIDAS PELA PRESENTE DIRECTIVA»;

b) No ponto 2, antes do quadro, é inserido o seguinte parágrafo:

«Em 2012, estão incluídos todos os voos com chegada ou partida num aeródromo situado no território de um Estado-Membro ao qual se aplica o Tratado.»;

c) É aditada a seguinte categoria de actividades:

<p>«Aviação</p> <p>Voos com chegada ou partida num aeródromo situado no território de um Estado-Membro ao qual se aplica o Tratado.</p> <p>Excluem-se desta categoria de actividades:</p> <p>a) Os voos efectuados exclusivamente para o transporte, em missão oficial, de monarcas reinantes e respectiva família próxima, de Chefes de Estado, de Chefes de Governo e de Ministros de Estado de um país que não seja um Estado-Membro, desde que tal seja devidamente comprovado por um indicador do estatuto no plano de voo;</p> <p>b) Os voos militares efectuados por aeronaves militares e os voos efectuados pelas alfândegas e pela polícia;</p> <p>c) Os voos relacionados com buscas e salvamentos, os voos de combate a incêndios, os voos humanitários e os voos de emergência médica autorizados pela autoridade competente apropriada;</p> <p>d) Os voos exclusivamente operados de acordo com as Regras de Voo Visual, conforme definidas no Anexo 2 da Convenção de Chicago;</p> <p>e) Os voos que terminam no aeródromo do qual a aeronave descolou e durante os quais não se realizem aterragens intermédias;</p> <p>f) Os voos de treino efectuados exclusivamente para fins de obtenção de uma licença, ou de qualificação no caso da tripulação de cabina, sempre que tal esteja devidamente justificado com uma observação adequada no plano de voo, desde que não sejam utilizados para o transporte de passageiros e/ou de mercadorias, nem para o posicionamento ou transbordo de aeronaves;</p> <p>g) Os voos efectuados exclusivamente para fins de verificação ou ensaio ou de certificação de aeronaves ou de equipamentos utilizados quer em voo quer em terra;</p> <p>h) Os voos efectuados em aeronaves com uma massa máxima à descolagem certificada inferior a 5 700 kg;</p> <p>i) Os voos operados no quadro das obrigações de serviço público impostas nos termos do Regulamento (CE) n.º 2408/92 a rotas nas regiões ultraperiféricas especificadas no n.º 2 do artigo 299.º do Tratado, ou a rotas em que a capacidade oferecida não excede os 30 000 lugares por ano; e</p> <p>j) Os voos, com excepção dos voos efectuados exclusivamente para o transporte, em missão oficial, de monarcas reinantes e respectiva família próxima, de Chefes de Estado, de Chefes de Governo e de Ministros de Estado de um Estado-Membro da UE, efectuados por operadores de transportes aéreos comerciais que efectuem menos de 243 voos por período ao longo de três períodos consecutivos de quatro meses, e que, caso contrário, seriam abrangidos por esta actividade.</p>	<p>Dióxido de carbono»</p>
--	----------------------------

2) O Anexo IV é alterado do seguinte modo:

a) A seguir ao título do Anexo, é inserido o seguinte título:

«PARTE A — MONITORIZAÇÃO E COMUNICAÇÃO DAS EMISSÕES DAS INSTALAÇÕES FIXAS»;

b) É aditada a seguinte parte:

«PARTE B — MONITORIZAÇÃO E COMUNICAÇÃO DAS EMISSÕES DAS ACTIVIDADES DE AVIAÇÃO

Monitorização das emissões de dióxido de carbono

As emissões são monitorizadas através de cálculos. Os cálculos das emissões são efectuados utilizando a fórmula:

consumo de combustível × factor de emissão

O consumo de combustível inclui o combustível consumido pela unidade auxiliar de potência. Sempre que possível, deve ser utilizado o consumo real de combustível em cada voo, calculado através da seguinte fórmula:

Quantidade de combustível contida nos tanques da aeronave quando estiver completo o abastecimento de combustível para o voo – quantidade de combustível contida nos tanques da aeronave quando estiver completo o abastecimento de combustível para o voo seguinte + abastecimento de combustível para esse mesmo voo seguinte.

Caso não estejam disponíveis dados reais relativos ao consumo de combustível, será utilizado um método por níveis normalizado, de modo a estimar os dados do consumo de combustível com base nas melhores informações disponíveis.

São utilizados os factores de emissão por defeito do PIAC, retirados das Orientações de Inventário do PIAC de 2006, ou de actualizações das mesmas, a não ser que existam factores de emissão específicos para cada actividade identificados por laboratórios independentes acreditados que utilizem métodos analíticos reconhecidos de maior precisão. O factor de emissão para a biomassa é igual a zero.

É efectuado um cálculo separado para cada voo e cada combustível.

Comunicação de informações sobre as emissões

Cada operador de aeronaves deve incluir as seguintes informações no relatório a apresentar nos termos do n.º 3 do artigo 14.º:

A. Dados de identificação do operador de aeronaves, incluindo:

- nome do operador de aeronaves;
- Estado-Membro responsável pelo operador de aeronaves;
- endereço do operador de aeronaves, incluindo o código postal e o país e, quando for diferente, o seu endereço de contacto no Estado-Membro responsável;
- números de registo das aeronaves e tipos de aeronaves utilizados durante o período abrangido pelo relatório para realizar as actividades de aviação enumeradas no Anexo I em relação às quais é considerado o operador de aeronaves;
- número e entidade emissora do certificado de operador aéreo e da licença de exploração ao abrigo dos quais foram realizadas as actividades de aviação enumeradas no Anexo I em relação às quais é considerado o operador de aeronaves;
- endereço, números de telefone e de fax e endereço electrónico de uma pessoa de contacto; e
- nome do proprietário da aeronave.

B. Em relação a cada um dos tipos de combustível para os quais são calculadas as emissões:

- consumo de combustível;
- factor de emissão;
- emissões totais agregadas de todos os voos efectuados durante o período coberto pelo relatório, abrangidos pelas actividades de aviação enumeradas no Anexo I, em relação aos quais é considerado o operador de aeronaves;
- emissões agregadas de:
 - todos os voos efectuados durante o período coberto pelo relatório, abrangidos pelas actividades de aviação enumeradas no Anexo I, em relação aos quais é considerado o operador de aeronaves, com partida de um aeródromo situado no território de um Estado-Membro e com chegada a um aeródromo situado no território do mesmo Estado-Membro;
 - todos os outros voos efectuados durante o período coberto pelo relatório abrangidos pelas actividades de aviação enumeradas no Anexo I, em relação aos quais é considerado o operador de aeronaves;

- emissões agregadas de todos os voos efectuados durante o período coberto pelo relatório, abrangidos pelas actividades de aviação enumeradas no Anexo I, em relação aos quais é considerado o operador de aeronaves, e que:
 - partam de cada um dos Estados-Membros; e
 - cheguem a cada um dos Estados-Membros, provenientes de um país terceiro;
- incerteza.

Monitorização dos dados relativos às toneladas-quilómetro para efeitos do artigo 3.º-E e 3.º-F

Para efeitos do pedido de atribuição de licenças de emissão nos termos do n.º 1 do artigo 3.º-E ou do n.º 2 do artigo 3.º-F, a actividade de aviação é medida em toneladas-quilómetro, calculadas utilizando a seguinte fórmula:

Toneladas-quilómetro = distância × carga

em que:

se entende por “distância”, a distância ortodrómica entre o aeródromo de partida e o aeródromo de chegada mais um factor adicional fixo de 95 km; e

por “carga”, a massa total das mercadorias, correio e passageiros transportados.

Para efeitos do cálculo da carga:

- o número de passageiros é o número de pessoas a bordo, com exclusão dos membros da tripulação;
- um operador de aeronaves pode optar entre aplicar a massa real ou a massa normalizada para os passageiros e a bagagem registada que constam da sua documentação sobre massa e centragem para os voos relevantes, ou ainda um valor por defeito de 110 kg por cada passageiro e respectiva bagagem registada.

Comunicação dos dados relativos às toneladas-quilómetro para efeitos do artigo 3.º-E e do artigo 3.º-F

Cada operador de aeronaves deve incluir as seguintes informações nos pedidos apresentados ao abrigo do n.º 1 do artigo 3.º-E ou do n.º 2 do artigo 3.º-F:

A. Dados de identificação do operador de aeronaves, incluindo:

- nome do operador de aeronaves;
- Estado-Membro responsável pelo operador de aeronaves;
- endereço do operador de aeronaves, incluindo o código postal e o país e, quando for diferente, o seu endereço de contacto no Estado-Membro responsável;
- números de registo das aeronaves e tipos de aeronaves utilizados, durante o ano coberto pelo pedido, para realizar as actividades de aviação enumeradas no Anexo I em relação às quais é considerado o operador de aeronaves;
- número e entidade emissora do certificado de operador aéreo e da licença de exploração ao abrigo dos quais foram realizadas as actividades de aviação enumeradas no Anexo I em relação às quais é considerado o operador de aeronaves;
- endereço, números de telefone e de fax e endereço electrónico de uma pessoa de contacto; e
- nome do proprietário da aeronave.

B. Dados relativos às toneladas-quilómetro:

- número de voos por par de aeródromos;
- número de passageiros-quilómetro por par de aeródromos;
- número de toneladas-quilómetro por par de aeródromos;
- Método escolhido para o cálculo da massa dos passageiros e da bagagem registada;
- número total de toneladas-quilómetro para todos os voos efectuados durante o ano a que respeita o relatório, abrangidos pelas actividades de aviação enumeradas no Anexo I, em relação aos quais é considerado o operador de aeronaves.

3) O Anexo V é alterado do seguinte modo:

a) A seguir ao título do Anexo, é inserido o seguinte título:

«PARTE A — VERIFICAÇÃO DAS EMISSÕES DAS INSTALAÇÕES FIXAS»;

b) É aditada a seguinte parte:

«PARTE B — VERIFICAÇÃO DAS EMISSÕES DAS ACTIVIDADES DE AVIAÇÃO»

13. Os princípios e metodologias gerais enunciados no presente anexo são aplicáveis à verificação dos relatórios de emissões provenientes dos voos abrangidos pelas actividades de aviação enumeradas no Anexo I.

Para tal:

- a) No ponto 3, a referência ao operador é considerada uma referência a um operador de aeronaves e, na alínea c) desse ponto, a referência à instalação é considerada uma referência à aeronave utilizada para realizar as actividades de aviação cobertas pelo relatório;
- b) No ponto 5, a referência à instalação é considerada uma referência ao operador de aeronaves;
- c) No ponto 6, a referência às actividades realizadas nas instalações é considerada uma referência às actividades de aviação cobertas pelo relatório realizadas pelo operador de aeronaves;
- d) No ponto 7, a referência ao local da instalação é considerada uma referência aos locais utilizados pelo operador de aeronaves para a realização das actividades de aviação cobertas pelo relatório;
- e) Nos pontos 8 e 9, as referências às fontes de emissões na instalação são consideradas referências à aeronave pela qual o operador de aeronaves é responsável; e
- f) Nos pontos 10 e 12, as referências ao operador são consideradas referências a um operador de aeronaves.

Disposições adicionais para a verificação dos relatórios de emissões da aviação

14. O verificador certificar-se-á, em especial, de que:

- a) Foram tidos em conta todos os voos abrangidos por uma das actividades de aviação enumeradas no Anexo I. Para tal, serve-se dos horários e de outros dados relativos ao tráfego do operador de aeronaves, incluindo dados do Eurocontrol solicitados pelo mesmo;
- b) Existe uma coerência global entre os dados agregados do consumo de combustível e os dados relativos ao combustível adquirido ou fornecido por outro meio às aeronaves utilizadas na realização das actividades de aviação.

Disposições adicionais para a verificação dos dados relativos às toneladas-quilómetro apresentados para efeitos do artigo 3.º-E e do artigo 3.º-F

15. Os princípios gerais e as metodologias de verificação dos relatórios de emissões ao abrigo do n.º 3 do artigo 14.º enunciados no presente anexo serão, quando adequado, aplicáveis de forma correspondente à verificação dos dados relativos às toneladas-quilómetro da aviação.

16. O verificador certificar-se-á, em especial, de que, no pedido apresentado pelo operador ao abrigo do n.º 1 do artigo 3.º-E e do n.º 2 do artigo 3.º-F, apenas sejam tidos em conta os voos efectivamente realizados e abrangidos por uma das actividades de aviação enumeradas no Anexo I em relação aos quais o operador de aeronaves é responsável. Para tal, servir-se-á dos dados relativos ao tráfego do operador de aeronaves, incluindo dados do Eurocontrol solicitados pelo mesmo. Além disso, o verificador certificar-se-á de que a carga comunicada pelo operador de aeronaves corresponde aos registos de carga mantidos pelo mesmo para fins de segurança.»

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

Em Dezembro de 2006, a Comissão aprovou a sua proposta ⁽¹⁾ de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 2003/87/CE de modo a incluir as actividades da aviação no regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade. Esta proposta foi apresentada ao Conselho em 22 de Dezembro de 2006.

O Parlamento Europeu emitiu o seu parecer em primeira leitura em 13 de Novembro de 2007.

O Comité Económico e Social Europeu emitiu o seu parecer em 30 de Maio de 2007 ⁽²⁾.

O Comité das Regiões emitiu o seu parecer em 10 de Outubro de 2007 ⁽³⁾.

O Conselho aprovou a sua posição comum em 18 de Abril de 2008.

II. OBJECTIVO

O principal objectivo da proposta de directiva é reduzir o impacto nas alterações climáticas atribuível à aviação, atendendo ao crescimento das emissões do sector da aviação, nomeadamente através da inclusão das actividades do sector da aviação no regime geral comunitário do comércio de licenças de emissão (RCE).

A proposta assume a forma de alteração à Directiva 2003/87/CE (Directiva RCE).

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

Observações na generalidade

A posição comum inclui algumas das alterações propostas pelo Parlamento Europeu em primeira leitura, quer textualmente, quer parcialmente, ou na sua essência. Essas alterações melhoram ou clarificam o texto da proposta de directiva. Contudo, outras alterações não estão reflectidas na posição comum por o Conselho ter considerado serem desnecessárias e/ou inviáveis, uma vez que estão insuficientemente apoiadas nos conhecimentos científicos actuais e a sua aplicação implicaria custos administrativos crescentes e desproporcionados.

A posição comum inclui ainda diversas alterações para além das previstas no parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura, já que, em determinados casos, as disposições da proposta inicial da Comissão foram completadas com novos elementos ou foram objecto de uma nova redacção, tendo sido inseridas disposições completamente novas.

Além disso, foram introduzidas algumas alterações de redacção para clarificar o texto ou para assegurar a coerência global da directiva.

Observações específicas

1) *Data de início e âmbito do regime*

O Conselho, em sintonia com o Parlamento Europeu, rejeitou a abordagem em duas fases proposta pela Comissão e decidiu optar por uma **data única de início para todos os voos**. Esta opção foi considerada necessária para assegurar o máximo impacto ambiental do regime com o menor risco possível de distorção de concorrência. No entanto, o Conselho, ao contrário da Comissão e do Parlamento Europeu, que haviam sugerido que o regime tivesse início em 2011, decidiu que o seu adiamento por um ano, ou seja para **2012**, seria uma solução razoável atendendo às diversas fases processuais envolvidas na adopção de legislação, à complexidade do regime e à necessidade de prever diversas medidas de aplicação.

⁽¹⁾ Doc. 5154/07 — COM(2006) 818 final.

⁽²⁾ JO C 206 de 27.7.2007, p. 47.

⁽³⁾ JO C 305 de 15.12.2007, p. 15.

2) Atribuição

O Conselho, tal como o Parlamento Europeu, considera que a questão da atribuição de licenças de emissão é de vital importância para o bom funcionamento do regime. A este propósito, o Conselho introduziu diversas alterações na proposta da Comissão por forma a aproximar o texto do espírito de diversas alterações do PE, embora não as tenha introduzido de forma literal no texto da posição comum.

Assim, embora o Conselho tenha mantido o **limite global** de 100 % de emissões históricas, tal como previsto na proposta da Comissão, apontou no entanto para uma eventual futura redução no quadro de uma revisão do funcionamento da directiva em relação às actividades de aviação a efectuar até 2015 (n.º 4 do artigo 30.º).

O Conselho concordou com a opção da Comissão por um **mecanismo de atribuição** baseado em parte na atribuição de licenças a título gratuito, com base num valor de referência, e em parte na venda em leilão.

O Conselho procedeu no entanto a um ligeiro **ajustamento do valor de referência**, tendo alterado a carga (que aumentou para 110 kg por passageiro e respectiva bagagem registada) e a distância (aumento de 95 km da maior distância ortodrómica) utilizados para calcular as actividades de aviação (*toneladas-quilómetro*) de cada operador aéreo.

Em relação à **percentagem de licenças de emissão a leiloar**, o Conselho rejeitou a proposta da Comissão para que fosse utilizada uma percentagem correspondente à percentagem média proposta pelos Estados-Membros que prevêem a realização de leilões nos seus planos nacionais de atribuição (PNA), tendo optado por uma **percentagem fixa de 10 %**. Além disso, o Conselho introduziu explicitamente a possibilidade de aumentar essa percentagem no quadro de revisão geral da Directiva RCE. Assim, embora não inclua a alteração 74 do PE, a posição comum partilha de facto o espírito geral daquela alteração, uma vez que reconhece que é desejável prever o aumento (gradual) da percentagem de licenças de emissão a vender em leilão. O Conselho considerou preferível a opção por uma percentagem a leiloar inicialmente mais baixa associada à possibilidade de futuros aumentos, estimando que esta abordagem é mais cautelosa ao assegurar, por um lado, que a aviação não recebe um tratamento significativamente diferente dos outros sectores abrangidos pelo RCE, proporcionando ao mesmo tempo, por outro lado, uma melhor adaptação ao funcionamento global do regime comunitário.

Quanto à **utilização dos proventos gerados pela venda em leilão**, o Conselho adopta uma posição ligeiramente diferente, quer em relação à Comissão quer ao Parlamento Europeu. De acordo com a actual redacção do n.º 4 do artigo 3.º-D, cabe aos Estados-Membros determinar a utilização a dar a estes proventos. Todavia, o n.º 4 do artigo 3.º-D prevê que esses proventos deverão ser utilizados para combater as alterações climáticas na UE e em países terceiros e para cobrir os custos administrativos relativos ao regime. Esta alteração procura assegurar o respeito pelos princípios constitucionais e/ou orçamentais primordiais do ordenamento jurídico interno de diversos Estados-Membros.

Um dos principais elementos novos que o Conselho introduziu no proposta da Comissão diz respeito à constituição de uma **reserva especial para novos operadores aéreos ou para operadores** em rápido crescimento (ou seja, operadores que possam demonstrar uma taxa de crescimento anual superior a 18 % nos anos subsequentes ao ano que serviu de base ao cálculo da atribuição de emissões). Nos termos do artigo 3.º-F, seria reservada uma percentagem definida (3 %) da quantidade de licenças de emissão para distribuir aos operadores elegíveis com base num sistema de valores de referência semelhante ao sistema utilizado para a atribuição inicial. A introdução de uma disposição deste teor asseguraria que os novos operadores de aeronaves ou os operadores dos Estados-Membros com taxas de mobilidade iniciais muito baixas (mas actualmente em crescimento) não seriam penalizados pelo regime. O Conselho procurou prevenir eventuais distorções de mercado determinando que a atribuição de licenças de emissão ao abrigo da reserva especial é de carácter pontual, e incluindo uma disposição que estipula que a atribuição anual por tonelada-quilómetro passível de ser concedida aos operadores aéreos elegíveis não deve ser superior à atribuição anual por tonelada-quilómetro concedida aos operadores de aeronaves ao abrigo da atribuição principal (n.º 6 do artigo 3.º-F). Deste modo, o Conselho está de facto a ir no sentido das alterações 22, 28 e 33 do PE. Todavia, o funcionamento da reserva especial tal como previsto na posição comum implicaria menores custos administrativos e não iria introduzir distorções significativas no mercado.

3) Isenções

O Conselho introduziu **melhorias** em diversas isenções ao regime, tendo em conta as respectivas alterações do PE (ou seja, as alterações 51, 52, 53, 70 e 79). Assim, decidiu não excluir do regime os voos de Chefes de Estado da UE, mas excluir os voos relativos a operações de busca e salvamento e de combate a incêndios, os voos humanitários e voos de emergência médica. Além disso, ficam também excluídos os voos realizados exclusivamente para fins de verificação ou ensaio ou de certificação de aeronaves ou equipamentos utilizados quer em voo quer em terra.

A posição comum introduziu uma isenção suplementar do regime, ou seja uma **cláusula «de minimis»** que implica a exclusão dos voos efectuados por operadores de transportes aéreos comerciais que efectuem menos de 243 voos por período ao longo de três períodos consecutivos de quatro meses. O Conselho associou a esta isenção uma definição de «operador de transportes aéreos comerciais» e um considerando que visa assegurar que os operadores com níveis de tráfego muito baixos, especialmente os de países em desenvolvimento, não se deparem com sobrecargas administrativas desproporcionadas. Envia-se, deste modo, uma forte mensagem política aos países em desenvolvimento, ao mesmo tempo que se reduz a burocracia e os encargos administrativos gerais associados à administração do regime. Os eventuais efeitos negativos no mercado são tomados em consideração através da opção por um critério neutro para a exclusão, baseado na actividade «pura».

O Conselho, tal como o Parlamento Europeu, tomou igualmente em consideração as **necessidades especiais das regiões ultraperiféricas e o estatuto particular dos voos operados no âmbito de obrigações de serviço público (OSP)**. A posição comum exclui do regime os voos operados no quadro das obrigações de serviço público em rotas nas regiões ultraperiféricas ou em rotas em que a capacidade oferecida não excede os 30 000 lugares por ano, prevendo também o considerando correspondente. Portanto, neste domínio, vai além do previsto na alteração 78 do PE.

4) Outras questões

Foi aditado um novo artigo (artigo 3.º-G) que impõe aos Estados-Membros a obrigação adicional de assegurarem que cada operador de aeronaves apresente à autoridade competente um **plano de monitorização e informação** que estabeleça as medidas destinadas a monitorizar e comunicar os dados referentes às emissões e às toneladas-quilómetro para efeitos do pedido de atribuição de licenças de emissão.

Foram aditados diversos números ao artigo da Directiva RCE relativo à **aplicação** (artigo 16.º), prevendo a possibilidade de um Estado-Membro responsável poder pedir à Comissão que imponha uma proibição de operar a nível comunitário a qualquer operador de aeronaves que não cumpra os requisitos da Directiva. Embora a imposição de uma proibição de operar seja considerada uma medida de último recurso, a sua inclusão foi considerada necessária para garantir que os operadores de aeronaves cumprem integralmente o regime, questão esta que se reveste da maior importância para o Conselho.

Além disso, o Conselho alterou a proposta da Comissão quanto à **conversão das licenças de emissão e à sua subsequente utilização em compromissos internacionais**, tendo optado por um regime «semi-aberto» e suprimido o disposto na proposta da Comissão que teria permitido que os operadores de aeronaves convertessem as suas próprias licenças de emissão em licenças de emissão utilizáveis por outros operadores. Reconhecendo o facto de que a aviação doméstica (e não internacional) faz parte dos compromissos dos Estados-Membros para o primeiro período de compromissos ao abrigo do Protocolo de Quioto, foi aditado um novo parágrafo ao actual artigo 19.º da Directiva RCE que prevê que o regulamento relativo a um sistema de registos assegure que as licenças de emissão, as RCE e as URE sejam transferidas para as contas de retiradas dos Estados-Membros a título do primeiro período de compromissos ao abrigo do Protocolo de Quioto apenas na medida em que correspondam a emissões incluídas nos totais dos inventários nacionais para o mesmo período.

O Conselho também alterou substancialmente o artigo 25.º-A, que procura agora clarificar os diversos procedimentos institucionais ao dispor da Comissão para adaptar, ajustar ou alterar a Directiva na sequência de consultas ou da celebração de novos acordos com **países terceiros**. A importância de que se reveste a procura de uma solução global para o problema da redução das emissões é colocada em destaque, tal como a necessidade de procurar a melhor interacção possível entre o regime comunitário e regimes equivalentes de países terceiros. A este respeito, embora o Conselho tenha optado por não incluir textualmente a alteração correspondente do PE (alteração 49), o espírito da posição comum está muito perto da sua fundamentação.

Finalmente, foram aditados diversos pontos à actual **cláusula de revisão** de Directiva RCE (artigo 30.º), que devem servir de «lista de controlo» na revisão do funcionamento da Directiva em relação às actividades de aviação e na resolução dos problemas que indubitavelmente irão surgir devido à inclusão destas actividades no regime geral do comércio de licenças de emissão.

IV. CONCLUSÃO

O Conselho considera que a posição comum representa um pacote equilibrado de medidas que poderão contribuir para reduzir as emissões do sector aéreo de forma coerente com as políticas e objectivos da UE, tal como também foi expresso na CQNUAC, assegurando embora que o regime será aplicado a todos os operadores de aeronaves sem distinção de nacionalidade e, conseqüentemente, que a integração do sector aéreo no RCE da Comunidade não deverá conduzir a distorções de concorrência.

O Conselho aguarda com interesse os debates construtivos a realizar com o Parlamento Europeu, tendo em vista uma rápida aprovação desta directiva.
