



**CONSELHO DA  
UNIÃO EUROPEIA**



17456/09 (Presse 373)

(OR. en)

## **COMUNICADO DE IMPRENSA**

2987.<sup>a</sup> reunião do Conselho

### **Transportes, Telecomunicações e Energia**

Bruxelas, 17 e 18 de Dezembro de 2009

Presidente      **Åsa Torstensson**  
Ministra das Comunicações da Suécia

# **I M P R E N S A**

---

Rue de la Loi 175 B – 1048 BRUXELAS Tel.: +32 (0)2 281 8847 / 6319 Fax: +32 (0)2 281 8026  
[press.office@consilium.europa.eu](mailto:press.office@consilium.europa.eu) <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>

17456/09 (Presse 373)

1  
**PT**

## Principais resultados do Conselho

*Relativamente aos transportes,*

*O Conselho chegou a acordo político sobre um projecto de regulamento relativo aos **direitos dos passageiros no transporte de autocarro** .*

*Concordou, além disso, com as abordagens gerais respeitantes ao projecto de regulamento relativo à **Agência do Sistema Europeu Global de Navegação por Satélite (GNSS)** e ao projecto de directiva relativa às **formalidades de declaração exigidas dos navios** à chegada ou à partida de portos da UE.*

*O Conselho autorizou a Comissão a negociar um **acordo** de cooperação **com a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)** e passou em revista os progressos da segunda fase das **negociações dos serviços aéreos com os Estados Unidos**.*

*Relativamente às telecomunicações,*

*o Conselho procedeu a um debate de orientação sobre o futuro da **Estratégia i2010**, relativamente ao qual adoptou conclusões.*

*Adoptou ainda conclusões sobre a **transformação do dividendo digital em benefícios sociais e em crescimento económico**, e uma resolução sobre uma **abordagem de colaboração europeia no domínio da segurança das redes e da informação**.*

**ÍNDICE<sup>1</sup>**

<b>PARTICIPANTES</b> .....	<b>5</b>
<b>PONTOS DEBATIDOS</b>	
TRANSPORTES TERRESTRES.....	7
Direitos dos passageiros no transporte de autocarro.....	7
QUESTÕES INTERMODAIS E REDES.....	9
Agência do Sistema Europeu Global de Navegação por Satélite (GNSS).....	9
Sistemas de Transporte Inteligentes.....	10
Um futuro sustentável para os transportes – Conclusões da Presidência.....	12
AVIAÇÃO.....	17
Taxas de segurança no sector da aviação .....	17
Acordo de cooperação com a OACI .....	18
Segunda fase das negociações com os Estados Unidos no domínio dos serviços aéreos.....	19
TRANSPORTES MARÍTIMOS .....	20
Formalidades de declaração aplicáveis aos navios .....	20
TELECOMUNICAÇÕES.....	21
Estratégia pós i-2010 – <i>Conclusões do Conselho</i> .....	21
O dividendo digital – <i>Conclusões do Conselho</i> .....	22
Segurança das Redes e da Informação .....	22
DIVERSOS.....	24
TRANSPORTES .....	24
TELECOMUNICAÇÕES .....	26

<sup>1</sup>

- Nos casos em que tenham sido formalmente adoptadas pelo Conselho declarações, conclusões ou resoluções, o facto é indicado no título do ponto em questão e o texto está colocado entre aspas.
- Os documentos cuja referência se menciona no texto estão acessíveis no sítio Internet do Conselho <http://www.consilium.europa.eu>.
- Os actos adoptados que são objecto de declarações para a acta que podem ser facultadas ao público vão assinalados por um asterisco; estas declarações estão disponíveis no sítio Internet do Conselho acima mencionado ou podem ser obtidas junto do Serviço de Imprensa.

À MARGEM DO CONSELHO: .....	27
-----------------------------	----

## **OUTROS PONTOS APROVADOS**

### *TRANSPORTES*

– Orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes .....	28
--	----

### *RELAÇÕES EXTERNAS*

– Conselho de Cooperação UE-Moldávia.....	28
---	----

### *AMBIENTE*

– Transferências de resíduos – procedimento de comitologia com controlo.....	29
--	----

### *DESENVOLVIMENTO*

– Contribuição dos Estados-Membros para o Fundo Europeu de Desenvolvimento 2011 .....	29
---	----

### *MERCADO INTERNO*

– Homologação de veículos a motor – Máquinas móveis não rodoviárias – Procedimento de comité.....	29
---	----

### *POLÍTICA COMERCIAL*

– Anti-dumping – Soluções de ureia e de nitrato de amónio – Couros e peles acamurçados.....	30
---	----

## **PARTICIPANTES**

Os Governos dos Estados-Membros e a Comissão Europeia estiveram representados do seguinte modo:

### **Bélgica:**

Vincent VAN QUICKENBORNE  
Etienne SCHOUPPE

Ministro das Empresas e da Simplificação Administrativa  
Secretário de Estado da Mobilidade, Adjunto do Primeiro-Ministro

### **Bulgária:**

Alexander TZVETKOV

Ministro dos Transportes, das Tecnologias, da Informação e das Comunicações

### **República Checa:**

Gustáv SLAMEČKA  
Lenka PTÁČKOVÁ MELICHAROVÁ

Ministro dos Transportes  
Vice-Ministra do Interior, encarregada dos Assuntos Europeus

### **Dinamarca:**

Lars BARFOED

Ministro dos Transportes

### **Alemanha:**

Peter RAMSAUER

Ministro Federal dos Transportes, da Construção e do Desenvolvimento Urbano

### **Estónia:**

Gert ANTSU

Representante Permanente Adjunto

### **Irlanda:**

Noel DEMPSEY  
Eamon RYAN

Ministro dos Transportes  
Ministro das Comunicações, da Energia e dos Recursos Naturais

### **Grécia:**

Nikos SIFOUNAKIS

Subsecretário para as Infraestruturas, Transportes e Redes

### **Espanha:**

José BLANCO LÓPEZ  
Miguel SEBASTIÁN GASCÓN

Ministro do Fomento  
Ministro da Indústria, do Turismo e do Comércio

### **França:**

Philippe LEGLISE-COSTA

Representante Permanente Adjunto

### **Itália:**

Altero MATTEOLI

Ministro das Infra-Estruturas e dos Transportes

### **Chipre:**

Nicos NICOLAIDES

Ministro das Comunicações e das Obras Públicas

### **Letónia:**

Arturs BERGHOLCS

Secretário de Estado Parlamentar, Ministro dos Transportes e da Comunicação  
Secretária de Estado, Ministério do Desenvolvimento Regional e do Poder Local

Laimdota STRAUJUMA

### **Lituânia:**

Eligijus MASIULIS

Ministro dos Transportes e Comunicações

### **Luxemburgo:**

Michèle EISENBARTH

Representante Permanente Adjunta

### **Hungria:**

Lajos CSEPI

Subsecretário de Estado, Ministério dos Transportes, das Telecomunicações e da Energia

### **Malta:**

Ms Theresa CUTAJAR

Representante Permanente Adjunto

**Países Baixos:**

Camiel EURLINGS

Frank HEEMSKERK

**Áustria:**

Doris BURES

**Polónia:**

Cezary GRABARCZYK

**Portugal:**

António MENDONÇA

**Roménia:**

Radu Mircea BERCEANU

Marius FECIORU

**Eslovénia:**

Jozsef GYÖRKÖS

Igor JAKOMIN

**Eslováquia:**

Lubomír VÁŽNY

**Finlândia:**

Anu VEHVILÄINEN

Suvi LINDÉN

**Suécia:**

Åsa TORSTENSSON

Leif ZETTERBERG

**Reino Unido:**

Stephen TIMMS

Sadiq KHAN

Ministro dos Transportes, das Obras Públicas e dos Recursos Hídricos  
Ministro do Comércio Externo

Ministra Federal dos Transportes, da Inovação e da Tecnologia

Ministro das Infra-Estruturas

Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Ministro dos Transportes e das Infra-Estruturas  
Secretário de Estado, Ministério das Comunicações e da Sociedade da InformaçãoSecretário de Estado, Ministério do Ensino Superior, da Ciência e da Tecnologia  
Secretário de Estado, Ministério dos Transportes

Ministro dos Transportes, Correios e Telecomunicações

Ministra dos Transportes  
Ministra das ComunicaçõesMinistra das Comunicações  
Secretário de Estado junto da Ministra das Infra-EstruturasSecretário do Tesouro para as Finanças  
Subsecretário de Estado, Ministério das Comunidades e do Poder Local**Comissão:**

Antonio TAJANI

Vice-Presidente

## PONTOS DEBATIDOS

### TRANSPORTES TERRESTRES

#### **Direitos dos passageiros no transporte de autocarro**

O Conselho chegou a acordo político sobre um projecto de regulamento relativo aos direitos dos passageiros no transporte de autocarro ([17412/09](#)). Assim, o Conselho vai poder adoptar, numa próxima reunião, a sua posição em primeira leitura, e transmiti-la ao Parlamento Europeu, para a segunda leitura.

O objectivo da proposta é reforçar os direitos dos passageiros no transporte de autocarro, no que diz respeito à assistência às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, às questões relativas às indemnizações, à informação dos passageiros e ao tratamento das reclamações.

A principal questão pendente relacionava-se com o **âmbito** de aplicação do projecto de regulamento. Na reunião do Conselho de Junho de 2009, uma maioria de Estados-Membros manifestou-se a favor da restrição do âmbito de aplicação aos serviços regulares nacionais de longo curso e internacionais. Todavia, o trabalho empreendido nas instâncias preparatórias do Conselho revelaram que era muito difícil encontrar uma definição de alcance comunitário para a noção de serviços de longo curso. Após nova análise da questão, os Ministros acordaram desta vez em que o regulamento deverá abranger os serviços regulares em geral, mediante a previsão de eventuais isenções. Assim, os serviços urbanos, suburbanos e regionais podem ser isentados, excepto no que se refere às regras de não discriminação e ao direito ao transporte das pessoas com deficiência, que serão por conseguinte aplicáveis a todos os serviços. Poderá ser concedida uma isenção provisória aos serviços regulares internos em geral, bem como a ligações particulares de transportes regulares com países não membros da UE. Os transportes não comerciais por conta própria e determinados serviços regulares especiais reservados a uma categoria específica de passageiros permanecerão fora do âmbito de aplicação do regulamento. Os serviços ocasionais terão de se conformar com as regras relativas à indemnização e à não discriminação, mas não às demais disposições.

O projecto de regulamento inclui designadamente regras em matéria de

- indemnização em caso de **acidentes** por morte ou lesão de passageiros, bem como por perda ou danos das suas bagagens. A este respeito, os limiares para as contrapartidas financeiras no âmbito da legislação nacional devem observar os montantes mínimos estipulados no regulamento, a saber, EUR 220 000 por passageiro e EUR 500 (serviços regionais ou sub-regionais, regulares ou ocasionais) ou EUR 1 200 (todos os outros serviços regulares ou ocasionais) por volume de bagagem. Os danos causados aos dispositivos de assistência, tais como cadeiras de rodas têm de ser objecto de uma indemnização total. Além disso, as disposições incluem assistência destinada a cobrir as necessidades práticas imediatas dos passageiros na sequência de um acidente. A questão da responsabilidade, ou seja, de quem em última análise deve pagar a indemnização, deve ser tratada de acordo com a legislação nacional, a fim de ter em conta as diversas legislações existentes sobre a matéria nos diversos Estados-Membros;
- não discriminação e assistência às **pessoas com deficiência** e às pessoas com mobilidade reduzida: o transporte não deverá ser recusado a tais pessoas, excepto por motivos de segurança ou de ausência das infra-estruturas necessárias. Não deverão ser exigidos quaisquer encargos adicionais. A assistência deverá ser proporcionada em terminais específicos designados pelos Estados-Membros, sob reserva de notificação prévia da necessidade de assistência. Um acompanhante tem o direito de ser transportado gratuitamente;
- direitos dos passageiros em caso de **cancelamento ou atraso** de uma viagem: as transportadoras deverão oferecer a possibilidade de escolha entre a prossecução da viagem, o reencaminhamento, ou ainda o reembolso da mesma. Além disso, deverá ser proporcionada assistência sob a forma de oferta de lanches, refeições ou refrescos, bem como de alojamento, sempre que necessário.

As obrigações decorrentes do projecto de regulamento em apreço não implicam requisitos técnicos de alteração ou substituição dos veículos ou da infra-estrutura e do equipamento nos terminais por parte das transportadoras.

A proposta é parte integrante de uma política geral da UE destinada a assegurar o tratamento equitativo dos passageiros, independentemente do modo de transporte escolhido, reforçando simultaneamente os direitos dos passageiros, prestando especial atenção à não discriminação das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Legislação idêntica a esta foi adoptada para o transporte aéreo e ferroviário, e está em curso em relação aos passageiros dos navios.

A Comissão apresentou a sua proposta em Dezembro de 2008 ([16933/08](#)). Em Abril de 2009 o Parlamento Europeu adoptou o seu parecer em primeira leitura.



## **QUESTÕES INTERMODAIS E REDES**

### **Agência do Sistema Europeu Global de Navegação por Satélite (GNSS)**

O Conselho definiu uma orientação geral, na pendência da posição do Parlamento Europeu em primeira leitura, relativamente a um projecto de regulamento que altera o regulamento de 2004 relativo às estruturas de gestão dos programas europeus de radionavegação por satélite ([17688/09](#)).

O objectivo do regulamento proposto é alinhar o Regulamento n.º 1321/2004, que instituiu uma Autoridade Europeia Supervisora do Sistema Global de Navegação por Satélite, a qual passará a ser designada por Agência do GNSS Europeu, pelas normas adoptadas em 2008 a governação e o financiamento dos programas europeus de navegação por satélite.

Essas normas, introduzidas pelo Regulamento n.º 683/2008 relativo ao aprofundamento da implementação desses programas, têm em conta o facto de que o conceito de gestão privada do Programa Galileo de navegação por satélite, tal como inicialmente previsto no regulamento de 2004, foi abandonado. Em consequência, a totalidade da competência pela gestão foi confiada à Comissão, tendo sido transferida para a UE a posse de todos os bens do Programa Galileo.

Tornou-se por conseguinte necessário adaptar o Regulamento n.º 1321/2004 em conformidade. Nessa perspectiva, o novo projecto de regulamento

- redefine a relação entre a Agência e a Comissão mediante o reforço dos poderes da Comissão, que fornecerá as orientações relativas ao trabalho da Agência.
- estabelece as regras relativas à acreditação de segurança. Enquanto a Comissão mantém a responsabilidade geral por todas as questões relacionadas com a segurança, a acreditação de segurança e funcionamento do Centro Galileo de Acompanhamento da Segurança serão da competência da Agência. Será instituído um Comité de Acreditação de Segurança, enquanto organismo autónomo no seio da Agência, para lidar com tarefas como a aprovação da estratégia de acreditação de segurança e do lançamento de satélites, a autorização do funcionamento de sistemas e serviços, bem como a autorização de confecção de determinados produtos.

A Comissão apresentou a sua proposta ([6257/1/09](#)) em Março de 2009. No decurso dos debates havidos nas instâncias preparatórias do Conselho, a proposta foi substancialmente alterada no que diz respeito às disposições em matéria de acreditação de segurança. A posição do Parlamento Europeu em primeira leitura é esperada para o início de 2010.

## Sistemas de Transporte Inteligentes

O Conselho tomou nota do ponto da situação no que diz respeito à proposta de directiva relativa à implantação de sistemas de transporte inteligentes (STI) no transporte rodoviário.

O objectivo da directiva proposta é acelerar e coordenar a implantação de STI interoperáveis nos transportes rodoviários, incluindo interfaces com outros modos de transporte, mediante a criação das condições e mecanismos necessários através de um quadro coerente de âmbito comunitário.

Na sua versão actual, o texto é em substância susceptível de ser aceite pelos Estados-Membros. Na véspera da reunião do Conselho, o Parlamento Europeu assinalou igualmente a sua disponibilidade para aceitar o texto na sua substância. Por conseguinte, o Conselho acaba de convidar os organismos competentes a ultimarem o acordo com o Parlamento, por forma a que a directiva possa ser adoptada rapidamente por ambas as Instituições, logo que o Conselho adopte a sua posição em primeira leitura numa próxima reunião.

Todavia, subsiste uma questão mais técnica de ordem jurídica a analisar com o Parlamento, a saber, a que diz respeito às cláusulas relativas aos "actos delegados", recentemente introduzidos na sequência da entrada em vigor do Tratado de Lisboa. Os "actos delegados" são decisões tomadas pela Comissão aquando da execução de actos legislativos adoptados pelo Parlamento e pelo Conselho.

A proposta da Comissão, apresentada em Dezembro de 2008 ([17564/08](#)), foi consideravelmente alterada durante a respectiva análise pelas instâncias preparatórias do Conselho, que tiveram igualmente em conta o parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura ([8899/09](#)). Além disso, foram introduzidas alterações na sequência de diversos contactos informais efectuados recentemente com o Parlamento Europeu a fim de preparar o terreno para se chegar rapidamente a um acordo entre o Conselho e o Parlamento Europeu.

A questão principal em torno da qual as opiniões divergiam até recentemente era saber se a implantação de aplicações e serviços STI deve ser compulsiva, e, na afirmativa, em que medida deve sê-lo. Numerosos Estados-Membros são de opinião que, nomeadamente perante as implicações financeiras e administrativas, qualquer decisão de implantação de serviços STI deverá ser tomada a nível nacional. Outros Estados-Membros manifestaram-se de início a favor do facto de tornar pelo menos alguns serviços STI obrigatórios, mas não foram unânimes quanto à escolha desses serviços. No seu parecer em primeira leitura, o Parlamento Europeu, defendeu a introdução obrigatória de determinados serviços STI. A solução de compromisso agora encontrada inclui, por um lado, a garantia dada aos Estados-Membros de que terão a última palavra quanto à implantação de STI no seu território e, por outro lado, um procedimento em duas fases de introdução de STI: em primeiro lugar, a Comissão adopta as especificações necessárias para a acção em questão; em seguida, no prazo de 12 meses e, sempre que apropriado, após uma avaliação de impacto, a Comissão apresenta uma proposta de implantação dessa acção ao Parlamento Europeu e ao Conselho, que tomarão conjuntamente uma decisão sobre a mesma.

Todavia, alguns Estados-Membros continuam a recear que o carácter não compulsivo das cláusulas de implantação seja susceptível de não se revelar suficientemente esclarecedor, e tencionam emitir uma declaração sobre a questão aquando da adopção de directiva.

Os Sistemas de Transporte Inteligentes (STI) integram as telecomunicações, a electrónica e as tecnologias da informação com a engenharia dos transportes por forma a planear, conceber, operar, manter e gerir os sistemas de transportes.

A fim de incentivar a implantação de STI, a directiva ora proposta define áreas prioritárias e outras acções a levar a cabo no âmbito dessas áreas. À Comissão será confiada a tarefa de estabelecer especificações para as acções planeadas nas áreas prioritárias. As áreas prioritárias e as principais acções correspondentes esboçadas no projecto de directiva compreendem:

- utilização optimizada dos dados relativos às vias, ao tráfego e às viagens;
- acções prioritárias: serviços de informação em tempo real sobre o tráfego e as viagens multimodais a nível da UE, bem como serviços mínimos e universais de informação sobre o tráfego relacionados com a segurança rodoviária
- continuidade dos serviços STI de gestão do tráfego e do transporte de mercadorias;
- (acções: por exemplo, assegurar o fluxo de informações; rastrear e localizar o transporte de mercadorias)
- aplicações STI no domínio da segurança rodoviária acções prioritárias: serviços eCall a nível da UE, bem como serviços de sistemas de reservas e de informações em matéria de lugares seguros de estacionamento para camiões e veículos comerciais,

Prosseguem noutras áreas iniciativas idênticas que integram as tecnologias da informação e da comunicação para fins de gestão dos transportes, como, por exemplo, os trabalhos em curso relativamente aos sistemas de gestão dos caminhos de ferro (Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário [ERTMS]), e da aviação (Gestão e Investigação do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu [SESAR]); no sector do transporte marítimo, existem já um Sistema de Intercâmbio de Informações Marítimas (SafeSeaNet) e um Sistema de Informação e de Gestão do Tráfego Marítimo (VTMIS).

## Um futuro sustentável para os transportes – Conclusões da Presidência

A Presidência apresentou aos Ministros um projecto de conclusões relativo a uma comunicação da Comissão sobre "Um futuro sustentável para os transportes". O debate revelou que embora se verificasse a existência de um amplo acordo sobre o texto, nem todos os Estados-Membros estavam em condições de apoiar a totalidade dos seus elementos. Por conseguinte, a Presidência redigiu as seguintes conclusões sob a sua própria responsabilidade:

"O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

TENDO em conta o Livro Branco da Comissão, de 14 de Setembro de 2001, intitulado "A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções"<sup>1</sup> e a comunicação da Comissão, de 27 de Junho de 2006, intitulada "Manter a Europa em movimento – Mobilidade sustentável para o nosso continente – Revisão intercalar do Livro Branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes"<sup>2</sup>;

TENDO em conta as conclusões do Conselho sobre o Livro Verde: "Revisão da política relativa à RTE-T – Para uma melhor integração da Rede Transeuropeia de Transportes ao serviço da Política Comum de Transportes", adoptadas em 11 de Junho de 2009<sup>3</sup>;

TENDO em conta a comunicação da Comissão, de 19 de Junho de 2009, intitulada "Um futuro sustentável para os transportes: rumo a um sistema integrado, baseado na tecnologia e de fácil utilização"<sup>4</sup>;

TENDO em conta os resultados do debate de orientação efectuado na reunião do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) de 9 de Outubro de 2009 e da consulta às partes, nomeadamente através das conferências de alto nível das partes interessadas realizadas em 9-10 de Março e 20 de Novembro de 2009;

CONSIDERANDO que o evoluir da situação no passado recente e os desafios que se perspectivam (alterações climáticas e outros desafios ambientais, globalização, envelhecimento da população, migrações, escassez dos combustíveis fósseis, urbanização) requerem que sejam tomadas decisões sobre uma política europeia de transportes aperfeiçoada;

TENDO em conta as diferenças entre os Estados-Membros em termos de desenvolvimento económico, estado das infra-estruturas, serviços de transporte e situação geográfica;

---

1      [Doc. 11932/01.](#)

2      [Doc. 10954/06.](#)

3      [Doc. 10971/09.](#)

4      [Doc. 11294/09.](#)

RECONHECENDO a urgência de converter a actual crise múltipla numa oportunidade passando para uma economia eco-eficiente, ou seja, uma economia segura e sustentável, com baixas emissões de carbono e eficaz em termos de recursos, baseada numa produção sustentável no sector dos transportes e assente em estilos de vida mais sustentáveis;

DESTACANDO o papel crucial desempenhado pelo sistema de transportes tanto para alcançar os objectivos estabelecidos em matéria de alterações climáticas como para garantir a competitividade da economia europeia e a recuperação da actual crise económica, e RECONHECENDO que um sistema de transportes eficaz e sustentável é importante não só por razões económicas, sociais e ambientais como, nomeadamente, para assegurar competitividade e prosperidade, emprego e segurança a nível da Europa, em sintonia com os objectivos globais da Estratégia de Lisboa e com a Estratégia da UE para o Desenvolvimento Sustentável;

SALIENTANDO que o sector dos transportes terá de ser devidamente harmonizado a fim de se poder integrar em pleno num mercado interno dos transportes aberto, convenientemente regulamentado e funcionando em perfeitas condições, elementos indispensáveis para assegurar a lealdade de concorrência entre empresas, um elevado nível de serviços de transporte e a mobilidade e acessibilidade de todos os utentes do sistema de transportes;

RECONHECENDO que o desenvolvimento de uma infra-estrutura sustentável e coerente constitui um elemento essencial da política europeia de transportes, na observância do princípio da subsidiariedade;

OBSERVANDO que o desenvolvimento e a implantação de novas tecnologias terão um papel significativo a desempenhar na criação de um sistema de transportes sustentável e eficiente a médio e a longo prazo e permitirão que a Europa e a sua indústria detenham uma posição concorrencial vantajosa, contribuindo simultaneamente para reduzir as alterações climáticas e melhorando a acessibilidade e a segurança do tráfego;

SUBLINHANDO que, apesar dos progressos realizados nos últimos anos, o número de mortos e de feridos graves em acidentes rodoviários é demasiado elevado e que devem ser envidados todos os esforços para o reduzir;

RECONHECENDO a necessidade de continuar a reduzir os impactos negativos dos transportes no ambiente, bem como o congestionamento do tráfego e o ruído,

1. CONGRATULA-SE com a comunicação da Comissão intitulada "Um futuro sustentável para os transportes: rumo a um sistema integrado, baseado na tecnologia e de fácil utilização" e com a decisão por ela tomada no sentido de dar início ao processo preparatório de actualização e renovação da política europeia de transportes durante a próxima década (2010-2020);

2. RECONHECE, por um lado, que a actual situação económica e financeira constitui uma fonte de ensinamentos e, por outro, que é necessário preparar o sector dos transportes para enfrentar os desafios futuros, facilitando simultaneamente o relançamento económico e, quando voltar a haver crescimento, tirar partido de um sistema de transportes eficaz, coerente e sustentável, capaz de dar pleno apoio à competitividade da economia europeia;
3. RECONHECE a necessidade de se explorarem melhor todos os modos de transporte, e de adoptar medidas positivas para INCENTIVAR, sempre que apropriado, a passagem à utilização dos mais ecológicos e eficientes do ponto de vista energético, bem como uma utilização mais eficaz de todos os modos de transporte e uma intermodalidade sem descontinuidades – ou seja, a co-modalidade e sua promoção – considerando que estes constituem elementos-chave de um sistema de transportes sustentável, eco-eficiente, acessível, integrado e com bom desempenho;
4. INSTA a Comissão a que continue a promover um sistema de transportes multimodal plenamente integrado, nomeadamente graças à revisão da política de RTE-T, do programa Marco Polo e do programa de acção Naiades e, se necessário for, de outras políticas comunitárias que tenham um impacto positivo no sistema de transportes, sem deixar de atender à necessidade de atenuar as actuais diferenças regionais dentro da UE, às carências dos Estados-Membros periféricos e aos grandes fluxos de tráfego transnacional;
5. RECONHECE a oportunidade de se criarem cadeias logísticas inteligentes como forma de contribuir para um sistema de transportes sustentável;
6. REITERA que o objectivo essencial da política de RTE-T deverá continuar a ser a coesão e a integração económica sustentável da União Europeia e RECONHECE que as RTE-T podem servir como ponto de partida para a introdução de novas tecnologias e boas práticas;
7. CONSIDERA que a política de RTE-T deverá prestar a devida atenção à conclusão atempada dos projectos prioritários e à sua integração eficaz na rede global, aos nós (portos, aeroportos) e ligações intermodais (como sejam as ligações entre via férrea, rede viária, vias navegáveis interiores, portos e aeroportos), aos corredores multimodais verdes, à falta de ligações infra-estruturais, aos troços transfronteiriços, à eliminação dos estrangulamentos, às interligações com regiões e países vizinhos e à ampliação dos corredores existentes;
8. RECONHECE que deverá ser dada importância à criação de mecanismos de financiamento adequados, oriundos quer da Comunidade quer de outras fontes, por forma a garantir que os projectos de infra-estruturas de transportes sejam efectivamente implementados;

9. APOIA o princípio geral da internalização e aplicação de custos externos em todos os modos de transporte, por forma a garantir que se criem condições de concorrência equitativas entre os diferentes modos, sem deixar de ter em conta as especificidades inerentes tanto aos Estados-Membros como a cada um dos modos de transporte, bem como as diferentes medidas estratégicas possíveis e os seus efeitos ambientais e económicos;
10. RECONHECE a necessidade de se acabar com a dependência do sector dos transportes em relação aos combustíveis fósseis e de se reduzirem as emissões de gases com efeito de estufa, designadamente graças à introdução, no que respeita aos veículos, de tecnologias inovadoras e eficientes do ponto de vista energético e de instrumentos de gestão do tráfego, e APOIA a adopção de uma abordagem global que passe pela tomada de um conjunto de medidas, como sejam: conceitos de condução alternativos, combustíveis alternativos, mobilidade eléctrica e respectiva infra-estrutura e transição para fontes de energia renováveis, e ainda de medidas que visem principalmente as fontes, como as normas de CO<sub>2</sub>, sem deixar de ter em conta as especificidades próprias de cada modo de transporte;
11. INCENTIVA a adopção de medidas que facilitem a mobilidade e melhorem a acessibilidade, reduzam as emissões e o congestionamento e promovam a competitividade da União Europeia, graças ao aperfeiçoamento e à implantação generalizada de instrumentos de gestão do tráfego e de sistemas de transporte inteligentes em todos os modos de transporte sempre que sejam estas as soluções mais eficazes;
12. APELA a que se continue a desenvolver um quadro regulamentar justo e equilibrado que vise a consecução de um mercado interno dos transportes, convenientemente regulado e sem restrições, de modo a permitir que as empresas da UE prosperem e os seus cidadãos se desloquem sem entraves e de forma eficaz em toda a Europa, explorando, assim, as potencialidades de um serviço de transportes competitivo em todos os modos;
13. RECONHECE a necessidade de se incentivar a mudança dos comportamentos individuais, designadamente através da comunicação ou de campanhas de sensibilização, a fim de enfrentar os desafios ambientais e melhorar a segurança de todos os modos de transporte, e CONVIDA a Comissão a apresentar o quarto Programa de Acção em matéria de Segurança Rodoviária (2011-2020); neste contexto, RECONHECE a necessidade de se reforçar a cooperação e a coordenação entre agências europeias e autoridades nacionais competentes;
14. CONSIDERA que a segurança dos utentes e daqueles que trabalham no sector dos transportes deverá continuar a ser uma questão prioritária e que importará avaliar e ter em conta os direitos e as necessidades dos utentes dos transportes;

15. CONSIDERA que será necessário promover mais a formação e a qualidade de emprego no sector dos transportes;
16. RECONHECE a necessidade de se promover a realização de acções coordenadas que tenham por objectivo ajudar as autoridades locais, regionais e nacionais a desenvolverem políticas urbanas sustentáveis, respeitando o princípio da subsidiariedade;
17. RECONHECE a necessidade de se intensificar a cooperação internacional no domínio da política de transportes, em geral, e com os países vizinhos, em particular, a fim de promover os interesses da Europa no contexto mundial;
18. EXORTA a Comissão a garantir que o acervo comunitário e os projectos existentes sejam devidamente implementados e, sempre que necessário, a adoptar novas medidas, e SALIENTA a importância de que se reveste desenvolver instrumentos – legislativos e não-legislativos – mais flexíveis, observando os princípios da subsidiariedade, da transparência e da qualidade da regulamentação e procurando simultaneamente reduzir os encargos administrativos;
19. SUBLINHA que a futura política europeia de transportes deverá ser definida com base no diálogo e em concertação com todos os intervenientes relevantes e com outros domínios de acção igualmente relevantes, tirando partido da evolução registada no domínio da investigação no sector dos transportes;
20. AGUARDA com expectativa os relatórios da Comissão sobre os resultados do processo de consulta, e CONVIDA-a tomar nota das reflexões tecidas pelos Estados-Membros e a informar o Conselho acerca dos desenvolvimentos registados no âmbito do processo de elaboração do Livro Branco, que se espera esteja concluído em finais de 2010 / princípios de 2011."



## AVIACÃO

### **Taxas de segurança no sector da aviação**

O Conselho registou um relatório de situação sobre uma proposta de directiva que estabelece princípios comuns para a cobrança de taxas de segurança nos aeroportos da UE ([17393/09](#)).

As instâncias preparatórias do Conselho que tratam desta questão puderam resolver numerosas dificuldades técnicas resultantes da diversidade dos sistemas de tarifação e de regulamentação em vigor nos Estados-Membros. A questão principal sobre as quais as posições ainda divergem é o **âmbito de aplicação** da legislação proposta. Nos termos da proposta inicial da Comissão, a directiva seria aplicável a todos os aeroportos da UE. Na fase actual dos debates, a Presidência propõe a cobertura de todos os aeroportos comerciais da UE com um tráfego anual de mais de cinco milhões de passageiros. Esta proposta da Presidência poderia receber o apoio de uma ampla maioria das delegações. Algumas delegações, contudo, preferiam incluir a totalidade dos aeroportos comerciais ou baixar o limiar do tráfego de passageiros, enquanto os Estados-Membros que defendem o limiar de cinco milhões de passageiros receiam que tal proposta implique consideráveis encargos administrativos.

O Conselho convidou as suas instâncias preparatórias a prosseguir a análise desta questão.

O objectivo da legislação proposta é assegurar que as taxas de segurança sejam determinadas e cobradas em moldes transparentes e não discriminatórios em toda a União, sem todavia fixar o nível dessas taxas nem determinar os métodos de financiamento das medidas de segurança, que continuarão a ser da responsabilidade de cada Estado-Membro. A nova estrutura deveria permitir às transportadoras aéreas ter conhecimento da base em que assenta o cálculo das taxas e dialogar com os órgãos que determinam ou aplicam essas taxas.

Nessa perspectiva, o texto estipula a realização de **consultas** regulares entre as transportadoras aéreas e os órgãos responsáveis pelas taxas. Contém, além disso, normas de **transparência** destinadas a garantir que as transportadoras, por um lado, obtenham informações relativas à metodologia, componentes e estrutura das taxas, e, por outro, informem o órgão responsável sobre os seus projectos e requisitos em matéria de transporte, de modo a que estes factores possam ser tidos em conta.

Além disso, os Estados-Membros que introduzem medidas de segurança da aviação mais restritivas do que as normas comuns e que por conseguinte propõem uma alteração das taxas de segurança seriam instados a proceder a uma **avaliação de impacto** que revele os efeitos dos custos dessas medidas no nível das taxas.

Além disso, a directiva proposta estabelecerá o princípio da **relação com os custos**, o que significa que as taxas de segurança cobradas não deverão exceder os custos de segurança.

Cada Estado-Membro deverá dispor de uma **autoridade supervisora** independente que assegure a correcta implementação das medidas tomadas a fim de dar cumprimento à directiva; essa autoridade teria igualmente que desenvolver procedimentos de resolução de desacordos entre as transportadoras e as entidades responsáveis.

A Comissão apresentou a sua proposta em Maio de 2009 ([9864/09](#)) em cumprimento de uma promessa feita ao Parlamento Europeu em 2007 durante as negociações que resultariam na adopção do Regulamento-Quadro n.º 300/2008 relativo à segurança da aviação. O Parlamento Europeu encetou neste Outono a análise da proposta.

### **Acordo de cooperação com a OACI**

O Conselho autorizou a Comissão a encetar negociações com a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) sobre um memorando de cooperação que proporcione um quadro geral de cooperação reforçada.

O desenvolvimento de uma cooperação mútua entre a UE e a OACI faria com que os interesses da UE fossem tidos em conta tanto quanto possível no seio da OACI. Por outro lado, tal cooperação permitiria que a OACI e as suas partes contratantes beneficiassem mais da evolução registada na UE no domínio da aviação.

O acordo poderia potencialmente cobrir todos os aspectos da legislação e das políticas relacionadas com a aviação da UE em áreas como a segurança da aviação, a gestão do tráfego aéreo e a protecção ambiental. Seria susceptível, por exemplo, de proporcionar um intercâmbio sistemático de informações, apoio técnico e cooperação relativamente à evolução regulamentar nessas áreas.

A Comissão apresentou as suas recomendações relativas a uma decisão de autorização dessas negociações em Junho de 2009.

## **Segunda fase das negociações com os Estados Unidos no domínio dos serviços aéreos**

O Conselho foi informado pela Comissão sobre a evolução da segunda fase das negociações no domínio dos serviços aéreos prevista no Acordo de Céu Aberto UE-EUA, assinado em 2007 e que entrou provisoriamente em vigor em Março de 2008.

Embora tenha estabelecido um quadro de cooperação regulamentar com os Estados Unidos e proporcionado novas liberdades comerciais às operadoras aéreas, o acordo de 2007 não abriu completamente o acesso ao mercado interno dos EUA, pelo que incluiu um roteiro para uma segunda fase de negociações, as quais tiveram início em Maio de 2008. O objectivo consiste em chegar a um acordo de transporte de segunda fase em 2010, em conformidade com a declaração da Cimeira UE-EUA do passado mês de Novembro. O Conselho reafirmou a importância que atribui a tal objectivo.

Reanalizando o ponto da situação, o Conselho congratulou-se com o progresso significativo já realizado, especialmente em matéria de cooperação regulamentar reforçada com os EUA no que diz respeito às questões de segurança da aviação, à facilitação e ao papel do Comité Conjunto instituído pelo Acordo.

Relativamente às principais questões pendentes, o Conselho sublinhou a importância de proporcionar mais oportunidades de investimento transatlântico às companhias aéreas e de estabelecimento de direitos de tráfego equilibrados. Além disso, o Conselho salientou a importância das negociações para um maior aprofundamento da cooperação em matéria de ambiente e para abordar a dimensão social do acordo.

As próximas rondas de negociação estão agendadas para Janeiro e Fevereiro de 2010.

## **TRANSPORTES MARÍTIMOS**

### **Formalidades de declaração aplicáveis aos navios**

O Conselho definiu uma orientação geral, enquanto aguarda o parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura, sobre um projecto de directiva relativa às formalidade de declaração a cumprir pelos navios à chegada ou à partida de portos da UE nos transportes marítimos ([17693/09](#)). A legislação proposta deverá substituir a Directiva 2002/6/CE relativa ao mesmo tema.

O projecto de directiva visa simplificar e harmonizar os procedimentos administrativos, em particular através da generalização da transmissão de dados electrónicos para fins de cumprimento das formalidades de declaração. As informações recebidas devem ser transmitidas através do Sistema de Intercâmbio de Informações Marítimas (SafeSeaNet) da União; todavia, os Estados-Membros podem excluir dessas transmissões determinadas informações para efeitos de controlo aduaneiro e fronteiriço. A utilização do suporte em papel para proceder às declarações será suprimida gradualmente.

Durante os debates no Grupo do Conselho foi decidido colocar a tónica na transmissão de dados por via electrónica, uma vez que se considerou que a abordagem mais ampla inicialmente proposta pela Comissão carecia de clareza. No entanto, na sua versão actual, o projecto de directiva contém igualmente uma disposição mais geral a favor de uma maior harmonização das formalidades de declaração a nível nacional e comunitário.

Dado que a directiva não cria novas formalidades de declaração, os navios actualmente isentos de tais obrigações permanecerão fora do seu âmbito de aplicação. Além disso, os países que não disponham de qualquer porto de mar não serão obrigados a transpor a directiva no que diz respeito aos portos.

Esta proposta é uma das medidas anunciadas pela Comissão numa comunicação de Janeiro de 2009 ([5775/09](#)) tendo em vista criar um espaço europeu do transporte marítimo sem barreiras.

A Comissão apresentou a sua proposta em Janeiro de 2009 ([5789/09](#)). A adopção do projecto de directiva está sujeita ao processo legislativo ordinário nos termos do Tratado de Lisboa (a saber, o procedimento de co-decisão com o Parlamento Europeu). O Parlamento Europeu encetou neste Outono a análise do texto.

## **TELECOMUNICAÇÕES**

### **Estratégia pós i-2010 – *Conclusões do Conselho***

O Conselho procedeu a um debate de orientação sobre o futuro da Estratégia i2010, a fim de fornecer directrizes à Comissão quanto ao esboço de uma nova agenda digital.

Os Ministros expuseram designadamente as suas opiniões quanto às prioridades de uma estratégia pós-i2010 que vise garantir o crescimento, a criação de emprego e a sustentabilidade da UE, e quanto aos meios de fazer com que os cidadãos se envolvam mais na elaboração das políticas através da Internet e de outros meios de comunicação social. Essa nova agenda deverá ser proposta pela nova Comissão na Primavera de 2010 e debatida durante a Presidência Espanhola.

O Conselho adoptou conclusões que enumeram os pontos que deverão ser abordados na nova Agenda Digital para a Europa ([17107/09](#)).

As conclusões sublinham nomeadamente:

- a importância de fomentar a natureza aberta, descentralizada e dinâmica da Internet, promovendo a sua expansão,
- a importância de se encontrarem formas de identificação electrónica que garantam a protecção dos dados e respeitem a privacidade dos cidadãos,
- a acessibilidade universal é essencial para construir uma sociedade baseada no conhecimento que seja inclusiva e capacitante.

## **O dividendo digital – *Conclusões do Conselho***

O Conselho adoptou conclusões relativas à transformação do dividendo digital em benefícios sociais e em crescimento económico ([17113/09](#)).

O dividendo digital resulta da transição da televisão analógica para a televisão digital terrestre na Europa, a qual se espera será concluída pelos Estados-Membros entre a fase actual e o final de 2012. O objectivo das conclusões do Conselho é alcançar um determinado nível de coordenação técnica e política entre os Estados-Membros com vista a um dividendo digital na banda dos 800 MHz.

Mais particularmente, as conclusões:

- realçam o facto de que o espectro de radiofrequências é um recurso escasso que deve ser usado eficientemente,
- sublinham a importância do dividendo digital para ajudar a fornecer serviços de banda larga de alta velocidade em zonas rurais,
- convidam os Estados-Membros a contribuir para o desenvolvimento de uma abordagem comum a nível da UE sobre as questões de coordenação do espectro com países terceiros.

## **Segurança das Redes e da Informação**

O Conselho adoptou uma resolução sobre uma abordagem de cooperação europeia no domínio da segurança das redes e da informação ([15841/09](#));

Essa resolução corresponde à comunicação da Comissão sobre o assunto ([8375/09](#))<sup>1</sup>, cujo objectivo é desenvolver uma política comunitária relativa à protecção das infra-estruturas críticas da informação.

---

<sup>1</sup> Ver Comunicado de Imprensa 10850/09 de 11 e 12 de Junho de 2009).

A resolução fornece uma orientação para o futuro, designadamente

- regista que os incidentes de segurança podem abalar a confiança dos utentes na tecnologia, nas redes e nos serviços,
- sublinha que é necessário dispor de um nível elevado de Segurança das Redes e da Informação (SRI) na UE a fim de apoiar as liberdades e os direitos dos cidadãos, incluindo o direito à privacidade,
- reconhece a necessidade de aumentar a consciencialização e os instrumentos de gestão de risco de todas as partes interessadas;

## **DIVERSOS**

### **TRANSPORTES**

#### **Política Marítima Integrada, incluindo a Integração da Vigilância Marítima**

A Presidência informou o Conselho das actividades relativas à Política Marítima Integrada incluindo a Integração da Vigilância Marítima levadas a cabo nos últimos seis meses. Salientou em especial, um relatório da Presidência sobre a integração da vigilância marítima ([15474/1/09](#)) e as conclusões do Conselho sobre a Política Marítima Integrada ([15175/1/09](#)), adoptadas em Novembro e apresentadas ao Conselho Europeu de Dezembro

#### **Anexo VI revisto à Convenção MARPOL – acompanhamento da evolução e implicações**

O Conselho tomou nota das informações da Delegação Finlandesa ([17614/09](#)) sobre as consequências da entrada em vigor do anexo VI revisto à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL). O anexo revisto introduzirá requisitos mais rigorosos sobre o conteúdo de enxofre no fuelóleo utilizado nos transportes marítimos. A Delegação Finlandesa mostrou-se preocupada com o aumento dos custos que a nova regulamentação pode trazer para a indústria finlandesa devido à sua dependência do transporte marítimo.

#### **Sector dos transportes na Europa**

O Conselho tomou nota de uma breve panorâmica dada pela Comissão sobre o impacto da crise económica no sector dos transportes na Europa, em especial no emprego, e das acções em curso ou a tomar para ajudar o sector dos transportes a superar as actuais dificuldades.

#### **Resultados da conferência ministerial "TEN-T Days 2009"**

A Delegação Italiana e a Comissão informaram o Conselho dos resultados da conferência ministerial anual sobre as redes de transportes transeuropeias, realizada em Nápoles em 21 e 22 de Outubro em que participaram 46 países ("TEN-T Days 2009"). A conferência examinou a execução de projectos prioritários e reflectiu sobre o âmbito da política TEN-T no futuro. Abordou também a dimensão externa das redes de transporte europeias, sublinhando a importância de um maior desenvolvimento das ligações com as regiões vizinhas na Europa e no continente africano.



No próximo ano, a conferência TEN-T realiza-se em Junho em Zaragoza (Espanha).

### **Segurança rodoviária: disponibilizar recursos suficientes e melhorar a qualidade dos veículos e da infra-estrutura**

O Conselho tomou nota das informações da Delegação Italiana na sua proposta de criação de um Fundo de Segurança Rodoviária. A Itália apresentou esta proposta na Conferência Ministerial Global sobre segurança rodoviária realizada em 19 e 20 de Novembro de 2009 em Moscovo. O fundo, para o qual deviam contribuir os países da UE e as companhias de seguros, serviria para financiar iniciativas destinadas a melhorar a segurança rodoviária.

### **Ponto da situação do processo de concurso da capacidade operacional plena de Galileo**

A Comissão apresentou ao Conselho informações actualizadas sobre o ponto da situação do processo de concurso da capacidade operacional plena do projecto Galileo. O processo de concurso é um dos elementos essenciais do Regulamento n.º 683/2008 relativo às estruturas de gestão dos programas europeus de radionavegação por satélite (EGNOS e Galileo).

### **Acordo sobre a criação de um Bloco Funcional de Espaço Aéreo Sueco-Dinamarquês**

A Presidência informou o Conselho de que a Suécia e a Dinamarca assinaram um acordo sobre a criação de um Bloco Funcional de Espaço Aéreo Sueco-Dinamarquês, que cria um espaço aéreo único que abrange os dois países. A divisão regional do espaço aéreo europeu com a criação de blocos funcionais de espaço aéreo é um requisito incluído no pacote "Céu Único II" e deve estar concluída em toda a União até ao fim de 2013.

### **Programa de trabalhos da futura Presidência**

A Delegação Espanhola informou o Conselho do programa de trabalhos da futura Presidência Espanhola no sector dos transportes, que incidirá sobretudo em três prioridades principais: sustentabilidade, inovação e segurança.

## **TELECOMUNICAÇÕES**

### **Governança da Internet**

A Presidência informou as delegações das recentes actividades relativas à governança da Internet sob a Presidência Sueca.

Dois acontecimentos principais pontuaram as discussões no Outono, a nova "afirmação de compromisso" entre o Departamento de Comércio americano e a Sociedade Internet para os Nomes e Números Atribuídos (ICANN), que entrou em vigor em 1 de Outubro, e a 4.<sup>a</sup> reunião do Fórum sobre a Governança da Internet (IGF) no Egipto em Novembro.

### **Programa de trabalhos da Presidência**

O Conselho escutou um apresentação concisa da Delegação Espanhola sobre os traços gerais de um programa de trabalhos no domínio das telecomunicações a realizar durante o seu mandato, de Janeiro a Junho de 2010.

**À MARGEM DO CONSELHO:**

*À margem do Conselho, outras informações relativas às **Telecomunicações** :*

Foram publicados os seguintes actos do "pacote de telecomunicações" no Jornal Oficial de 18 de Dezembro de 2009, L 337, Volume 52 :

- Regulamento (CE) n.º 1211/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 25 de Novembro de 2009 que cria o Organismo de Reguladores Europeus das Comunicações Electrónicas (ORECE) e o Serviço (página 1),
- Directiva 2009/136/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 25 de Novembro de 2009 que altera a Directiva 2002/22/CE relativa ao serviço universal e aos direitos dos utilizadores em matéria de redes e serviços de comunicações electrónicas, a Directiva 2002/58/CE relativa ao tratamento de dados pessoais e à protecção da privacidade no sector das comunicações electrónicas e o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 relativo à cooperação entre as autoridades nacionais responsáveis pela aplicação da legislação de defesa do consumidor (página 11),
- Directiva 2009/140/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 25 de Novembro de 2009 que altera as Directivas 2002/21/EC relativa a um quadro regulamentar comum para as redes e serviços de comunicações electrónicas, 2002/19/CE relativa ao acesso e interligação de redes de comunicações electrónicas e recursos conexos e 2002/20/CE relativa à autorização de redes e serviços de comunicações electrónicas (página 37).

## **OUTROS PONTOS APROVADOS**

### **TRANSPORTES**

#### **Orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes**

O Conselho adoptou a abordagem geral, enquanto aguarda o parecer do Parlamento Europeu, sobre uma reformulação de uma decisão sobre as orientações para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, originalmente adoptada em 1996. A reformulação ([16009/09 + Addenda 1 to 5](#) \*) inclui as várias alterações entretanto introduzidas na decisão ainda novas alterações necessárias para ter em conta o alargamento da UE a 27 Estados-Membros.

As orientações constituem um quadro de referência geral para projectos de interesse comum que contribuem para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes. O objectivo é criar gradualmente a rede até 2020, integrando as redes de infra-estruturas terrestres, marítimas e aéreas em toda a União.

### **RELAÇÕES EXTERNAS**

#### **Conselho de Cooperação UE-Moldávia**

O Conselho aprovou os projectos de documentos relativos à décima primeira reunião do Conselho de Cooperação UE-Moldávia a realizar em Bruxelas em 21 de Dezembro de 2009. Estes documentos incluem uma ordem do dia provisória da reunião, uma ordem do dia provisória anotada e um projecto de declaração conjunta.

**AMBIENTE****Transferências de resíduos – procedimento de comitologia com controlo**

O Conselho decidiu não se opor à adopção de um regulamento da Comissão destinado a ter em conta as alterações adoptadas pela Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) na elaboração da lista dos resíduos incluída no Regulamento n.º 1013/2006 relativo às transferências de resíduos.

Segundo o procedimento de regulamentação com controlo, o Conselho pode opor-se à adopção de um acto que exceda os poderes de execução da Comissão, não seja compatível com o objectivo ou conteúdo do instrumento de base ou não respeite os princípios de subsidiariedade ou proporcionalidade se o comité de regulamentação tiver previamente apoiado as medidas previstas.

**DESENVOLVIMENTO****Contribuição dos Estados-Membros para o Fundo Europeu de Desenvolvimento 2011**

O Conselho adoptou uma decisão que estabelece um limite máximo para as contribuições financeiras a pagar pelos Estados-Membros para financiamento do Fundo Europeu de Desenvolvimento (FED) em 2011 ([16421/09](#)).

**MERCADO INTERNO****Homologação de veículos a motor – Máquinas móveis não rodoviárias – Procedimento de comité**

O Conselho decidiu não se opor à aprovação pela Comissão de:

- Um regulamento que substitui os anexos V, X, XV e XVI da Directiva 2007/46/CE que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos ("Directiva-Quadro");

- uma directiva que altera, para efeitos de adaptação ao progresso técnico no domínio dos sistemas dos sistemas de antiprojecção de certas categorias de veículos a motor e seus reboques, as Directivas 91/226/CEE e 2007/46/CE; e
- uma directiva que altera a Directiva 97/68/CE sobre a emissão de poluentes gasosos e de partículas pelos motores de combustão interna a instalar em máquinas móveis não rodoviárias.

Segundo o procedimento de regulamentação com controlo, o Conselho pode opor-se à adopção de um acto que exceda os poderes de execução da Comissão estabelecidos no instrumento de base, ou não seja compatível com o objectivo ou conteúdo do instrumento de base ou não respeite os princípios de subsidiariedade ou proporcionalidade.

### **POLÍTICA COMERCIA**

#### **Anti-dumping – Soluções de ureia e de nitrato de amónio – Couros e peles acamurçados**

O Conselho adoptou dois regulamentos:

- que altera o Regulamento n.º 1911/2006 que institui um direito anti-dumping definitivo sobre as importações de soluções de ureia e de nitrato de amónio originárias, nomeadamente, da Rússia ([16609/09](#)), e
- que encerra o processo de reexame relativo a um "novo exportador", no âmbito do Regulamento(CE) n.º 1338/2006 que institui um direito anti-dumping definitivo e estabelece a cobrança definitiva do direito provisório instituído sobre as importações de couros e peles acamurçados originários da República Popular da China, determina a cobrança retroactiva e a instituição de um direito anti-dumping sobre as importações de um exportador deste país e cessa o registo dessas importações([16915/09](#)).