



CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA



10479/12

(OR. en)

PRESSE 227

PR CO 33

COMUNICADO DE IMPRENSA

3171.^a reunião do Conselho

Transportes, Telecomunicações e Energia

Luxemburgo, 7 e 8 de junho de 2012

Presidente **Henrik DAM KRISTENSEN**
Ministro dos Transportes da Dinamarca
Ole SOHN
Ministro para as Empresas e o Crescimento

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 <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>

10479/12

1
PT

Principais resultados do Conselho

Transportes:

*O Conselho chegou a acordo relativamente a uma orientação geral parcial sobre um projeto de regulamento que cria o **Mecanismo Interligar a Europa** (CEF), o futuro instrumento de financiamento para as redes transeuropeias (RTE) nos setores dos transportes, energia e telecomunicações. O projeto de regulamento determina as condições, os métodos e os procedimentos da contribuição financeira da União para os projetos RTE, enquanto as estratégias de desenvolvimento, as prioridades e as medidas de implementação para cada um dos setores são definidas nas orientações políticas setoriais e específicas, a adotar separadamente.*

*O Conselho chegou igualmente a acordo sobre uma orientação geral parcial relativa a um projeto de regulamento que define um novo quadro financeiro e de governação para os sistemas **européus de radionavegação por satélite** - EGNOS e Galileo - para o período 2014-2020. O projeto de regulamento define as atividades a financiar, as responsabilidades relacionadas com as diferentes tarefas de governação e estabelece regras relativas aos contratos públicos.*

Estas duas abordagens gerais são apenas parciais uma vez que não abrangem os envelopes financeiros e outras disposições financeiras, que dependem do resultado das negociações em curso sobre o próximo quadro financeiro plurianual.

*Além disso, os ministros dos transportes chegaram a acordo relativamente a uma orientação geral para um projeto de regulamento que atualiza a Diretiva de 2002 relativa às **restrições de operação** nos aeroportos da UE e que visa limitar perturbações causadas pelas **emissões sonoras das aeronaves**. A atualização harmoniza, clarifica e reforça as regras comuns sobre a maneira como as decisões sobre essas restrições devem ser tomadas.*

*Por fim, o Conselho realizou um debate sobre o acompanhamento do projeto-piloto **Cintura Azul**, realizado em 2011, com o objetivo de simplificar os procedimentos administrativos aplicáveis ao transporte marítimo entre portos situados na UE utilizando capacidades de monitorização modernas.*

Telecomunicações

*Os Ministros realizaram um debate público de orientação sobre a reutilização das **informações do setor público** e tomaram conhecimento do relatório da Presidência sobre a situação dos trabalhos.*

*O Conselho realizou um debate público de orientação sobre um projeto de regulamento relativo a **redes transeuropeias de telecomunicações** e tomou conhecimento de um relatório da Presidência sobre a situação dos trabalhos.*

*O Conselho adotou, sem debate, conclusões sobre a **participação da UE na União Postal Universal**.*

ÍNDICE¹

PARTICIPANTES	6
----------------------------	----------

PONTOS DEBATIDOS

QUESTÕES HORIZONTAIS E INTERMODAIS	9
Mecanismo Interligar a Europa para financiar as redes transeuropeias	9
Financiamento e governação dos sistemas europeus de radionavegação por satélite	12
AVIAÇÃO	15
Restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos	15
TRANSPORTES MARÍTIMOS	17
Implementação da Convenção do Trabalho Marítimo	17
Projeto-piloto "Cintura Azul"	19
TELECOMUNICAÇÕES	21
Informações do setor público	21
Redes transeuropeias de telecomunicações	22
DIVERSOS	24

OUTROS PONTOS APROVADOS

TRANSPORTES

- Aeronavegabilidade e certificação ambiental das aeronaves - reformulação das normas de execução.....27
- Acordo no domínio da aviação com a República da Moldávia *27

SEGURANÇA NUCLEAR

- Acordo de cooperação Euratom/África do Sul28

¹

- Nos casos em que tenham sido formalmente adotadas 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 atos adotados que são objeto de declarações para a ata 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.

SERVIÇOS POSTAIS

- Participação da UE na União Postal Universal.....28

AMBIENTE

- Comércio de espécies da fauna e da flora selvagens29

LEGISLAÇÃO ALIMENTAR

- Alimentos destinados a pessoas vulneráveis - orientação geral.....29

PARTICIPANTES

Bélgica:

Olivier BELLE

Representante Permanente Adjunto

Bulgária:

Ivaylo MOSKOVSKI

Ministro dos Transportes, das Tecnologias da Informação e da Comunicação

Valery BORISSOV

Vice-Ministro dos Transportes, das Tecnologias da Informação e da Comunicação

República Checa:

Pavel DOBEŠ

Jakub DÜRR

Ministro dos Transportes

Representante Permanente Adjunto

Dinamarca:

Henrik Dam KRISTENSEN

Ole SOHN

Jacob HEINSEN

Lisbet DYERBERG

Ministro dos Transportes

Ministro para as Empresas e o Crescimento

Secretário Permanente

Secretária de Estado para o Direito das Empresas,

Ministério das Empresas e do Crescimento

Alemanha:

Peter RAMSAUER

Ministro Federal dos Transportes, da Construção e do Desenvolvimento Urbano

Guido PERUZZO

Representante Permanente Adjunto

Estónia:

Juhan PARTS

Ministro da Economia e das Comunicações

Irlanda:

Leo VARADKAR

Pat RABBITTE

Ministro dos Transportes, do Turismo e do Desporto

Ministro das Comunicações, da Energia e dos Recursos Naturais

Grécia:

Aristeidis BOURDARAS

Secretário-Geral das Infraestruturas, dos Transportes e das Redes

Andreas PAPASTAVROU

Representante Permanente Adjunto

Espanha:

Ana María PASTOR JULIÁN

Victor CALVO-SOTELO IBÁÑEZ-MARTÍN

Ministra do Fomento

Secretário de Estado das Telecomunicações e para a Sociedade da Informação

Rafael CATALÁ POLO

Secretário de Estado do Planeamento e das Infraestruturas

França:

Nicole BRICQ

Ministra da Ecologia, do Desenvolvimento Sustentável e da Energia

Fleur PELLERIN

Ministra das Pequenas e Médias Empresas, da Inovação e da Economia Digital, Ministério do Ajustamento Produtivo

Itália:

Mario CIACCIA

Massimo VARI

Vice-Ministro das Infraestruturas e dos Transportes

Secretário de Estado do Desenvolvimento Económico

Chipre:

Efthemios FLOURENTZOU

Ministro dos Transportes e das Obras Públicas

Letónia:

Aivis RONIS

Edmunds SPRŪDŽS

Ministro dos Transportes

Ministro da Proteção do Ambiente e do Desenvolvimento Regional

Lituânia:

Rimvydas VAŠTAKAS

Vice-Ministro dos Transportes e Comunicações

Luxemburgo:

Claude WISELER

Ministro do Desenvolvimento Sustentável e das Infraestruturas

François BILTGEN

Ministro da Justiça, Ministro da Função Pública e da Reforma Administrativa, Ministro do Ensino Superior e da Investigação, Ministro das Comunicações e dos Meios de Comunicação Social e Ministro dos Cultos

Hungria:

Pál VÖLNER

Secretário de Estado, Ministério do Desenvolvimento Nacional

Malta:

Patrick MIFSUD

Representante Permanente Adjunto

Países Baixos:

Melanie SCHULTZ van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS

Ministra do Equipamento e do Ambiente

Derk OLDENBURG

Representante Permanente Adjunto

Áustria:

Doris BURES

Ministra Federal dos Transportes, da Inovação e da Tecnologia

Harald GÜNTHER

Representante Permanente Adjunto

Polónia:

Maciej JANKOWSKI

Subsecretário de Estado, Ministério dos Transportes, da Construção e dos Assuntos Marítimos

Małgorzata OLSZEWSKA

Subsecretária de Estado, Ministério da Administração e da Digitalização

Portugal:

Sérgio MONTEIRO

Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Pedro COSTA PEREIRA

Representante Permanente Adjunto

Roménia:

Dan NICA

Ministro das Telecomunicações e da Sociedade da Informação

Valentin PREDA

Secretário de Estado, Ministério dos Transportes e das Infraestruturas

Eslovénia:

Igor ŠALAMUN

Secretário de Estado, Ministério das Infraestruturas e do Ordenamento do Território

Uroš VAJGL

Representante Permanente Adjunto

Eslováquia:

Ján POČIATEK

Ministro dos Transportes, da Construção e do Desenvolvimento Regional

Alexander MICOVČIN

Representante Permanente Adjunto

Finlândia:

Merja KYLLÖNEN

Ministra dos Transportes

Krista KIURU

Ministra da Habitação e das Comunicações

Suécia:

Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Ministra das Infraestruturas

Daniel JOHANSSON

Secretário de Estado, Ministério das Empresas, da Energia e das Comunicações

Reino Unido:

Justine GREENING

Ministra dos Transportes

Andy LEBRECHT

Representante Permanente Adjunto

PONTOS DEBATIDOS

QUESTÕES HORIZONTAIS E INTERMODAIS

Mecanismo Interligar a Europa para financiar as redes transeuropeias

O Conselho chegou a acordo relativamente a uma orientação geral parcial sobre um projeto de regulamento que cria o Mecanismo Interligar a Europa (CEF), o futuro instrumento de financiamento para as redes transeuropeias (RTE) nos domínios dos transportes, energia e telecomunicações [11236/12](#). O projeto de regulamento determina as condições, os métodos e os procedimentos da contribuição financeira da União para os projetos RTE, enquanto as estratégias de desenvolvimento, as prioridades e as medidas de implementação para cada um dos setores são definidas nas orientações políticas setoriais e específicas, a adotar separadamente. O Conselho já chegou a acordo relativamente a uma orientação geral sobre orientações para o setor dos transportes (orientações para a RTE-T: [8047/12](#)). Todavia, as orientações sobre a energia e as telecomunicações estão ainda a ser debatidas.

A principal questão pendente diz respeito aos pedidos de várias delegações no sentido de se alargarem as possibilidades de **financiamento de projetos rodoviários** através de subvenções. Embora a parte relativa aos transportes do regulamento CEF ponha claramente a tónica no financiamento de caminhos-de-ferro e vias de navegação interiores, permite igualmente, sob determinadas condições, o financiamento de projetos rodoviários através de subvenções. A proposta de compromisso inicialmente apresentada pela Presidência ([10564/12](#)) oferecia muitas possibilidades a este respeito aos Estados-Membros suscetíveis de beneficiarem de um apoio do Fundo de Coesão, mas também aos Estados-Membros que não dispõem de rede ferroviária.

Como resultado dos debates, o Conselho acordou em incluir os Estados-Membros com uma rede ferroviária isolada e desprovida de transportes ferroviários de frete de longa distância nos casos em que podem ser concedidas subvenções aos projetos de transporte rodoviário. Além disso, ficou decidido prever, em todos os Estados-Membros, um cofinanciamento de obras rodoviárias para os troços transfronteiriços a uma taxa que pode atingir 10 %. Todavia, todas essas possibilidades de financiamento estão sujeitas às condições gerais que regem as subvenções aos projetos RTE-T.

Para além do financiamento de projetos rodoviários, e a fim de obter um amplo consenso sobre um compromisso final, o Conselho aumentou a taxa de cofinanciamento para o desenvolvimento das autoestradas do mar de 20 % para 30 % e acrescentou a interconexão dos portos marítimos aos indicadores que permitem atingir o objetivo de uma interconexão e de uma interoperabilidade reforçadas.

Além disso, para satisfazer os pedidos das delegações, foram introduzidas certas modificações relativas aos troços ferroviários ou rodoviários ou aos portos na lista dos corredores da rede principal que consta do anexo ao regulamento. Além disso, será esclarecido num considerando que a conclusão da rede principal de transporte inclui não apenas a criação de novas infraestruturas, como também a reabilitação e a modernização das infraestruturas existentes.

Algumas delegações levantaram igualmente questões relacionadas com os instrumentos financeiros e outras disposições financeiras do regulamento relativo ao CEF. Todavia, uma vez que estas questões não fazem parte da presente orientação geral, terão de ser abordadas mais tarde pelos peritos orçamentais. Um Estado-Membro absteve-se por enquanto, sob reserva do resultado relativo à parte financeira. Outra delegação salientou igualmente que poderá ser necessário reabrir o debate sobre determinados assuntos logo que as decisões orçamentais forem conhecidas.

O **orçamento** a afetar às redes transeuropeias no âmbito do CEF dependerá do resultado das negociações sobre o próximo quadro plurianual e, por conseguinte, não se encontra ainda incluído nesta orientação geral parcial. A Comissão propôs EUR 50 mil milhões para o período de 2014 a 2020, dos quais EUR 31,7 mil milhões (incluindo EUR 10 mil milhões provenientes do Fundo de Coesão) são afetados ao setor dos transportes, EUR 9,1 mil milhões ao setor da energia e mais ou menos o mesmo montante ao setor das telecomunicações. Além disso, as disposições relativas à ajuda financeira que passam pelo recurso a instrumentos financeiros inovadores tais com as obrigações para financiamento de projetos, concebidos para atrair investimentos suplementares de fontes privadas e públicas, estão ainda a ser debatidas com o Parlamento Europeu no quadro das negociações sobre o novo Regulamento Financeiro da União e estão, por conseguinte, excluídas desta orientação geral parcial.

A UE contribuirá para o financiamento de projetos a taxas diferentes em função do setor e do tipo de ação em causa. As **taxas de financiamento** máximas para o setor dos transportes variam entre 20 % e 50 % dos custos elegíveis. No setor da energia, as taxas máximas são de 50 %, mas podem ser aumentadas até 75 % em casos específicos. No setor das telecomunicações, as redes de banda larga podem beneficiar de taxas de financiamento que podem ir até 50 % e os serviços genéricos e as prioridades transversais podem beneficiar de taxas até 75 %, enquanto a "Europeana" – plataforma digital do património cultural europeu – pode beneficiar de taxas de financiamento que podem ir até 100 %. Todas estas taxas podem ser aumentadas até 10 % para as medidas que apresentam sinergias transversais ou um interesse particular para a luta contra as alterações climáticas.

Para ser **elegível** e receber ajuda do CEF, os projetos devem ser conformes às exigências enunciadas nas orientações específicas setoriais. No que diz respeito às medidas no setor dos transportes, o regulamento CEF especifica igualmente os critérios de elegibilidade para se beneficiar da ajuda sob a forma de subvenções. Além disso, o seu anexo contém a lista de projetos pré-selecionados relativos à rede principal RTE-T, incluindo sistemas de gestão de tráfego e corredores da rede principal que beneficiarão de 80 % a 85 % do orçamento do CEF afetado aos transportes. No setor da energia, todos os projetos relacionados com as zonas e os corredores prioritários enumerados no anexo são elegíveis para beneficiar de apoio.

O objetivo global do CEF é contribuir para a criação, em toda a Europa, de redes interconectadas com elevado nível de desempenho e sustentável em termos ambientais, contribuindo deste modo para o crescimento económico e para a coesão social e territorial dentro da União. Para o efeito, o CEF apoiará projetos que visem os seguintes **objetivos** setoriais e específicos:

- Transportes: eliminar os estrangulamentos e construir as ligações em falta; garantir sistemas de transportes sustentáveis e eficientes a longo prazo; melhorar a integração e a interconexão dos diferentes modos de transporte e reforçar a interoperabilidade.
- Energia: promover a integração do mercado interno da energia e a interoperabilidade das redes de energia através das fronteiras; reforçar a segurança do aprovisionamento energético; contribuir para o desenvolvimento sustentável e a proteção do ambiente.
- Telecomunicações: instalar redes de banda larga de elevado débito e criar infraestruturas de serviços públicos digitais transeuropeus.

A Comissão apresentou a sua proposta em outubro de 2011 ([16176/11](#)). O Parlamento Europeu, cuja aprovação é também necessária para a adoção do regulamento, ainda não adotou a sua posição sobre a proposta.

Financiamento e governação dos sistemas europeus de radionavegação por satélite

O Conselho chegou a acordo relativamente a uma orientação geral parcial sobre um projeto de regulamento que define um novo quadro financeiro e de governação para os sistemas europeus de radionavegação por satélite (EGNOS e Galileo), para o período coberto pelo quadro financeiro plurianual 2014-2020 ([11105/12](#)). O regulamento substituirá o atual regulamento de base relativo aos programas europeus de radionavegação por satélite, adotado em 2008 e que abrange o período de 2007 a 2013.

Como resultado dos debates dos ministros, a proposta de compromisso da Presidência ([10189/12](#)) foi ligeiramente alterada no que diz respeito à disposição relativa à subcontratação no âmbito das regras de adjudicação dos contratos públicos. A fim de promover a participação de pequenas e médias empresas, foi especificado que a subcontratação devia ser feita mediante adjudicação por concurso "aos níveis apropriados de subcontratação".

Além disso, foi adotada uma declaração sobre tarefas de acreditação de segurança, que convida a Comissão a apresentar uma proposta destinada a assegurar que a conformidade dos sistemas com os requisitos de segurança seja controlada de maneira independente.

A Comissão assinalou que tinha certas dúvidas sobre a orientação geral aprovada pelo Conselho, em especial no que respeita à falta de delegação de poderes à Comissão para alterar certos elementos do regulamento.

A orientação geral parcial deve ainda ser complementada com uma disposição sobre a dotação financeira. Uma delegação, que em princípio está a favor do texto, absteve-se enquanto aguarda a decisão sobre a parte orçamental.

Os programas serão **financiados** pelo orçamento da UE, estimando-se em cerca de EUR 7,9 mil milhões a preços correntes os recursos necessários para o período 2014-2020. O montante exato do financiamento que deve ser colocado à disposição pela UE está excluído da orientação geral parcial, uma vez que dependerá do resultado dos debates sobre o próximo quadro financeiro plurianual. Os Estados-Membros podem fornecer financiamento suplementar para financiar elementos adicionais em casos particulares. Os países terceiros e organizações internacionais podem igualmente fornecer contribuições adicionais.

As **atividades** a financiar no âmbito do regulamento dizem respeito à conclusão da fase de implantação de Galileo (isto é, o estabelecimento das infraestruturas espaciais e terrestres) e a exploração dos sistemas Galileo e EGNOS.

As tarefas de **governança** serão claramente repartidas entre a Comissão, a Agência Espacial Europeia e a Agência do GNSS Europeu:

- a Comissão assumirá a responsabilidade global, gerindo os fundos, organizando a delegação de tarefas, controlando a implementação dos programas e a sua segurança;
- a Agência do GNSS Europeu será responsável pelas tarefas relacionadas com a fase de exploração dos programas Galileo e EGNOS, incluindo a gestão dos programas e a comercialização dos serviços. A implementação de procedimentos de segurança fará igualmente parte das suas competências;
- a Agência Espacial Europeia será responsável por tarefas relacionadas em especial com a conceção e a adjudicação do sistema durante a fase de implantação do programa Galileo. Além disso, cooperará com a Agência do GNSS para a exploração dos programas Galileo e EGNOS, em especial no que respeita ao apoio técnico e às evoluções técnicas futuras.

O projeto de regulamento contém igualmente regras em matéria de **contratos públicos** nos programas, e visa promover a mais ampla participação possível em toda a União e assegurar condições leais de concorrência. Os proponentes serão convidados a subcontratar uma parte do contrato.

A proposta foi apresentada pela Comissão em dezembro de 2011 ([17844/11](#)). A sua adoção requer a aprovação do Conselho e do Parlamento Europeu.

EGNOS, o Serviço Europeu Complementar de Navegação Geoestacionário, reforça a precisão dos serviços GPS civis existentes, com uma zona de cobertura geográfica centrada na Europa e uma possibilidade de extensão a outras regiões do mundo no futuro. Já está operacional e pronto a ser utilizado, fornecendo um serviço aberto e um serviço de salvaguarda da vida humana no domínio da aviação.

O **Galileo** será um sistema de radionavegação por satélite mundial europeu e independente, que fornecerá cinco serviços:

- um serviço aberto ("open service" ou OS) gratuito para o utilizador que fornece sinais de cronometria e posicionamento;
- um serviço comercial ("commercial service" ou CS) permitindo o desenvolvimento de aplicações para fins profissionais ou comerciais que requerem um desempenho de maior qualidade do que o do serviço aberto;
- um serviço público regulamentado ("public regulated service" ou PRS) que utiliza sinais robustos e cifrados e reservado aos utilizadores autorizados pelos governos;
- uma contribuição para o serviço internacional de busca e salvamento ("search and rescue support service" ou S&R) através da deteção de sinais de emergência; e
- uma contribuição para os serviços de monitorização da integridade destinados a utilizadores de aplicações de salvaguarda da vida humana (SoL); a função de salvaguarda da vida humana, que será assegurada em cooperação com o sistema americano GPS, permite aos utilizadores para os quais a segurança é essencial, por exemplo, para as companhias aéreas ou marítimas, ser alertados quando certos graus de precisão não são assegurados.

Os primeiros serviços (OS, PRS e S&R) deverão estar disponíveis em 2014-2015. O sistema estará plenamente operacional quando todos os satélites estiverem instalados, o que deverá acontecer em 2019-2020.

AVIAÇÃO

Restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos

O Conselho chegou a acordo relativamente a uma orientação geral sobre um projeto de regulamento que atualiza a Diretiva 2002 relativa às restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da UE destinadas a limitar perturbações causadas pelas emissões sonoras das aeronaves ([10897/12](#)). A atualização harmoniza, clarifica e reforça igualmente as regras comuns sobre a maneira como as decisões sobre essas restrições devem ser tomadas. As regras, que se baseiam em princípios acordados pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e conhecidas por "Abordagem Equilibrada", abrangem, em especial, a avaliação e a gestão das emissões sonoras das aeronaves e são concebidas para determinar a forma que oferece a melhor relação custo-eficácia para tratar o problema do ruído das aeronaves em cada aeroporto, sendo as restrições de operação uma solução de último recurso. Todavia, esse ato legislativo não estabelece limites específicos para o ruído, que continuam a ser da competência das autoridades nacionais ou locais. O regulamento apenas se aplica a aeroportos de grande dimensão, com mais de 50 000 movimentos de aeronaves civis por ano.

Uma delegação, todavia, preferia que o texto tivesse a forma jurídica de uma diretiva em vez de um regulamento. Além disso, ainda tem dúvidas quanto ao direito da Comissão de analisar as decisões relativas às restrições de operação.

O projeto de regulamento introduz duas alterações fundamentais:

- Antes da aplicação de uma restrição de operação, a Comissão terá o direito de **analisar o processo** que a autoridade competente seguiu **para introduzir a restrição**. Se a Comissão considerar que o processo não respeita as exigências do regulamento, enviará uma notificação à autoridade, que deverá tomar devidamente em conta as observações da Comissão.
Essa nova disposição sobre a análise visa reduzir o risco de litígios internacionais no caso de as companhias aéreas de fora da UE serem afetadas pelas restrições.
As delegações não aceitaram a proposta inicial da Comissão que lhe conferia o direito de suspender as restrições de operação relacionadas com o ruído tal como propunha um Estado-Membro.

- Um limiar de ruído mais estrito será aplicado para efeitos da definição de "**aeronaves marginalmente conformes**", a fim de tomar em conta a modernização das frotas e promover a retirada progressiva de aeronaves mais antigas e ruidosas. Aeronaves "marginalmente conformes" designa uma categoria de aeronaves com um nível de ruído que é apenas ligeiramente inferior ao nível máximo de ruído autorizado e estabelecido pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). O critério em virtude do qual uma aeronave é definida como marginalmente conforme é a diferença entre o nível de ruído que produz e o nível máximo de ruído autorizado. A nova definição aumenta progressivamente essa diferença por forma a incluir aeronaves que anteriormente teriam sido consideradas como plenamente conformes: enquanto, segundo as regras atuais, a margem é de 5 EPNdB (ruído efetivamente percebido em decibéis - *effective perceived noise in decibels*) ou inferior, essa margem será aumentada para menos de 8 EPNdB numa primeira fase e menos de 10 EPNdB quatro anos mais tarde. As restrições de operação que afetam as aeronaves marginalmente conformes constituirão um incentivo para que as companhias aéreas que utilizam essas aeronaves as substituam por aeronaves menos ruidosas uma vez que se não o fizerem deixarão de poder voar para o aeroporto em causa.

Além disso, o novo texto exige que as autoridades responsáveis para decidir das restrições de operação sejam independentes das partes diretamente afetadas pela medida. Coloca igualmente a tónica na necessidade de tomar em conta as repercussões eventuais, sobre toda a rede aérea europeia, da instauração de restrições de operação relacionadas com o ruído num determinado aeroporto.

O regulamento visa equilibrar os interesses dos cidadãos que devem ser protegidos do ruído das aeronaves por um lado e as necessidades de transporte aéreo, por outro. Considera-se necessário atualizar a diretiva de 2002, que constituiu o primeiro passo no sentido de harmonizar a introdução das restrições de operação relacionadas com o ruído na UE, em especial para ter em conta os crescentes problemas de capacidade nos transportes aéreos e de garantir uma boa relação custo-eficácia das medidas de redução do ruído.

A proposta, apresentada pela Comissão em dezembro de 2011 ([18010/11](#)), que faz parte de um "pacote aeroportuário" e inclui igualmente propostas sobre os serviços de assistência em escala e a atribuição de faixas horárias, visa dois desafios fundamentais: a capacidade dos aeroportos e a qualidade dos serviços aeroportuários. O Parlamento Europeu, cuja aprovação é também necessária para a adoção do regulamento, ainda não adotou a sua posição sobre a proposta.

TRANSPORTES MARÍTIMOS

Implementação da Convenção do Trabalho Marítimo

O conselho tomou nota da situação dos trabalhos sobre duas propostas de diretivas que definem as responsabilidades dos Estados de bandeira, por um lado, e dos Estados de porto, por outro, no que diz respeito à **implementação da Convenção do Trabalho Marítimo** adotada em 2006 pela Organização Internacional do Trabalho (OIT).

Os órgãos preparatórios do Conselho só recentemente iniciaram o debate sobre as propostas da Comissão ([8241/12](#) e [8239/12](#)). O relatório da Presidência sobre a situação dos trabalhos ([9863/12](#)) mostra que, de uma maneira geral, os Estados-Membros se congratularam com as propostas, embora tenham sido manifestadas preocupações em relação à falta de avaliações de impacto, à necessidade de evitar encargos administrativos suplementares e a necessidade de respeitar melhor a letra da Convenção do Trabalho Marítimo. O relatório enuncia igualmente algumas questões específicas levantadas pelos Estados-Membros sobre cada uma das propostas.

Algumas delegações usaram da palavra para salientar determinadas questões mencionadas no relatório sobre a situação dos trabalhos. Em relação à proposta sobre o Estado de bandeira, foi formulado um pedido no sentido de prever a possibilidade de isentar os navios mais pequenos de inspeções periódicas. Quanto à proposta relativa ao Estado de porto, foi sentida a necessidade de clarificar a situação dos Estados-Membros que não ratificaram a Convenção do Trabalho Marítimo e de introduzir uma cláusula destinada a evitar qualquer redução do nível de proteção social dos trabalhadores na sequência da aplicação da diretiva. Outra questão que suscita preocupação é a possibilidade de submeter os navios que arvoram o pavilhão de um Estado que não ratificou uma série de convenções a inspeções suplementares a qualquer momento, para além das inspeções periódicas.

Os ministros convidaram os órgãos preparatórios do Conselho a prosseguirem a análise das propostas.

O projeto de diretiva relativa ao **Estado de bandeira** visa assegurar que os Estados-Membros cumpram as suas obrigações enquanto Estados de bandeira no que respeita ao controlo da conformidade dos navios que arvoram o seu pavilhão com as regras estipuladas na Diretiva 2009/13, que integrou uma parte importante da Convenção do Trabalho Marítimo no direito da UE. A nova diretiva é necessária na medida em que a diretiva de 2009, que implementa um acordo entre os parceiros sociais da União relativo a essa Convenção, não abrange a implementação.

A diretiva proposta exige que os Estados de bandeira estabeleçam mecanismos de inspeção para assegurar o controlo da conformidade, estipula que o pessoal responsável por este controlo deve possuir as competências profissionais e a independência necessárias e prevê um procedimento de apresentação de queixa. Por conseguinte, retoma partes das disposições de aplicação da Convenção do Trabalho Marítimo.

A nova diretiva completará não apenas a Diretiva 2009/13, mas também a atual diretiva sobre as obrigações do Estado de bandeira (Diretiva 2009/21), que integrou no direito da UE o sistema de auditoria dos Estados de bandeira da Organização Marítima Internacional (OMI) e introduziu a certificação de qualidade das autoridades marítimas nacionais, mas não abrange os aspetos sociais abordados na convenção da OIT.

Para além do projeto de diretiva relativa às obrigações do Estado de bandeira no que diz respeito à aplicação de regras sociais no setor marítimo, propõe-se igualmente alterar a Diretiva 2009/16 relativa ao controlo pelo **Estado do porto**. Embora a aplicação das regras marítimas internacionais incumba em primeiro lugar ao Estado de bandeira, o controlo pelo Estado do porto é uma espécie de "rede de segurança", que garante que os Estados do porto intervêm quando os Estados de bandeira não cumprem essa tarefa. O sistema de controlo pelo Estado do porto, baseado em inspeções e que aplica critérios comuns e procedimentos harmonizados, foi introduzido na União pela Diretiva 2009/16, com o objetivo de eliminar os navios que não cumprem as normas e garantir a aplicação da legislação marítima internacional e da União. A diretiva já faz referência às normas sociais da OIT, mas necessita de ser atualizada e alinhada pelas exigências da Convenção do Trabalho Marítimo em matéria de obrigações do Estado do porto.

A atualização diz respeito em especial à inclusão de novos documentos a verificar, nomeadamente o "certificado de trabalho marítimo" e a "declaração de conformidade do trabalho marítimo", o alargamento das inspeções por forma a abranger outras exigências da Convenção do Trabalho Marítimo, a gestão das queixas e tornar uma infração grave ou recorrente à Convenção do Trabalho Marítimo numa razão que justifica a retenção de um navio. Além disso, serão introduzidas novas regras relativas às competências delegadas e às competências de execução conferidas à Comissão para tomar em conta os novos procedimentos estabelecidos pelo Tratado de Lisboa, que entrou em vigor após a adoção da diretiva de 2009.

A Convenção do Trabalho Marítimo da OIT visa garantir condições de trabalho e de vida decentes a bordo dos navios e limitar o *dumping* social, por forma a assegurar uma concorrência leal aos armadores que respeitam os direitos dos marítimos. A Convenção abrange matérias como os requisitos mínimos para o trabalho dos marítimos a bordo de um navio; as condições de emprego; as regras respeitantes a alojamento, lazer, alimentação e *catering*; a proteção sanitária, assistência médica, bem-estar e proteção de segurança social; assim como o controlo da conformidade e a aplicação.

Projeto-piloto "Cintura Azul"

O Conselho realizou um debate público sobre o projeto-piloto "Cintura Azul" levado a cabo em 2011 e destinado a promover o transporte marítimo entre os portos situados na UE (transporte marítimo de curta distância). O conceito de Cintura Azul tem por objetivo criar um espaço de transporte marítimo sem barreiras para o comércio intra-UE simplificando e acelerando os procedimentos administrativos através da utilização de capacidades técnicas de monitorização modernas.

O projeto-piloto, implementado pela Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM), utilizou o sistema de intercâmbio de informação marítima SafeSeaNet da UE para a transmissão às autoridades aduaneiras de dados relativos ao tráfego de navios. A avaliação do projeto mostrou que a abordagem "cintura azul" permite uma monitorização fiável do tráfego de navios e poderá ser utilizada para simplificar os procedimentos (o relatório integral sobre a avaliação do projeto-piloto pode ser consultado no sítio web da ESMA: <http://www.emsa.europa.eu>; para um resumo ver [10418/12](#)).

O objetivo do debate, que se baseou numa nota informativa elaborada pela Presidência ([9791/12](#)), era dar orientações sobre eventuais medidas de acompanhamento. De uma maneira geral, os ministros foram favoráveis à prossecução da implementação e ao desenvolvimento do conceito de "cintura azul".

A integração dos serviços "cintura azul" num quadro jurídico permanente foi igualmente objeto de um amplo apoio, embora diversas delegações tenham salientado a necessidade de avaliar escrupulosamente os custos e os benefícios antes de dar início aos trabalhos legislativos. Muitas delegações salientaram que é necessário evitar a duplicação de trabalhos e atender à relação custo-eficácia. Foi igualmente salientada a importância de procedimentos aduaneiros mais flexíveis e a necessidade de rever a legislação aduaneira da UE em conformidade. Alguns Estados-Membros solicitaram que a tónica fosse colocada no objetivo último de criar um verdadeiro mercado interno para o transporte marítimo.

A fim de melhorar a coordenação entre as diferentes autoridades em causa, diversos Estados-Membros salientaram a necessidade de aumentar a sensibilização para o conceito de "cintura azul" através de informações apropriadas. Mais uma vez foi salientado o papel crucial das autoridades aduaneiras. Algumas delegações fizeram referência aos serviços de "balcão único", que permitem transmitir de uma só vez as informações e os documentos requeridos a um ponto de contacto central, como meio de reforçar a coordenação e a harmonização. Além disso, a maioria das delegações é a favor de uma extensão dos serviços de "balcão único" para além das comunicações entre navios, operadores dos navios e autoridades nacionais, por forma a incluir todas as partes envolvidas no setor do transporte marítimo, desde que a proteção dos dados sensíveis seja assegurada. Todavia, algumas delegações alertaram para uma extensão demasiado rápida antes de terem ganho experiência suficiente com as regras atuais de "balcão único", que apenas deverão ser aplicadas a partir de meados de 2015.

A Presidência resumiu as posições dos Estados-Membros num documento de síntese ([11204/12](#)).

O conceito de "cintura azul" e o lançamento de um projeto-piloto foram aprovados pelo Conselho em dezembro de 2010 (ver conclusões no doc. [16266/10](#)). A Comissão incluiu a iniciativa "Cintura Azul" no seu Livro Branco sobre o roteiro do espaço único europeu dos transportes ([8333/11](#)).

TELECOMUNICAÇÕES

Informações do setor público

O Conselho tomou conhecimento de um relatório sobre a situação dos trabalhos ([10403/12](#)) efetuados até à data e os Ministros realizaram um debate público de orientação nesta matéria.

A Comissão apresentou em Dezembro de 2011 a sua proposta de revisão da diretiva 2003/98/CE sobre a reutilização de informações do setor público ([18555/11](#)). Essa proposta insere-se na Agenda Digital para a Europa e na Estratégia Europa 2020 para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo.

Os Ministros centraram as suas intervenções nas duas questões seguintes, preparadas pela Presidência: a melhor forma de estimular o mercado único e a agenda para o crescimento com a diretiva ISP, e a forma como a diretiva alterada poderá incentivar uma abordagem equilibrada, para assegurar menores custos às empresas que requerem acesso a dados reutilizáveis e simultaneamente ter em conta a necessidade de as autoridades públicas cobrirem as suas despesas ([9959/12](#)).

As informações do setor público constituem por si só a maior fonte de informações na Europa. São produzidas e recolhidas pelos organismos públicos e incluem mapas digitais, bem como dados de trânsito, meteorológicos, jurídicos, financeiros, económicos e outros. A maior parte destes brutos poderiam ser reutilizados ou integrados em novos produtos e serviços de uso diário, como sejam os sistemas de navegação para veículos, previsões meteorológicas, serviços financeiros e de seguros.

O objetivo desta proposta é eliminar as diferenças que persistem e que vão surgindo entre os Estados-Membros em matéria de exploração das informações do setor público, dificultando assim a plena realização do potencial económico deste recurso. Além disso, a proposta visa facilitar a criação de produtos e serviços baseados nas ISP em toda a União e garantir a efetiva utilização transnacional das ISP em produtos e serviços de valor acrescentado.

A proposta de alteração apresentada pela Comissão contém três novos elementos principais, a saber: o alargamento do âmbito para abranger também as instituições culturais, a obrigação de permitir a reutilização dos documentos atualmente acessíveis em poder dos órgãos do setor público e as regras de preços pela reutilização.

A proposta foi analisada em várias reuniões do Grupo das Telecomunicações e da Sociedade da Informação. Em geral, as delegações acolheram bem a proposta e apoiaram os seus objetivos. Os debates centraram-se no alargamento do âmbito e nos limites e regras de cobrança acima dos custos marginais. Os trabalhos serão continuados sob Presidência Cipriota, estando prevista para setembro de 2012 a votação na Comissão ITRE do Parlamento Europeu.

Redes transeuropeias de telecomunicações

O Conselho realizou um debate público de orientação sobre um projeto de regulamento relativo a redes transeuropeias de telecomunicações e tomou conhecimento de um relatório da Presidência sobre a situação dos trabalhos ([10451/12](#)).

Os Ministros centraram o seu debate nos critérios a seguir para a seleção de projetos de implantação de banda larga e nos tipos de infraestruturas de serviços digitais transfronteiras europeus que podem ser apoiados (ver [9963/12](#)).

A Comissão apresentou a sua proposta em outubro de 2011 ([16006/11](#)). O regulamento estabelecerá orientações que visem a realização dos objetivos e prioridades previstos para as redes de banda larga e as infraestruturas de serviços digitais públicos. As orientações identificam os projetos de interesse comum.

No domínio das redes de banda larga, os projetos de interesse comum deveriam apoiar a implantação de redes de banda larga de débito elevado e muito elevado. Isso contribuirá para alcançar, até 2020, os objetivos da Agenda Digital para a Europa, ou sejam a cobertura universal a 30 Mb/s ou pelo menos 50% de agregados familiares com acesso a débitos superiores a 100 Mb/s. Será criada uma carteira equilibrada de projetos de ligações a 30 Mb/s e a 100 Mb/s em toda a UE.

Os projetos de interesse comum no domínio das infraestruturas de serviços digitais poderão incluir ligações de base transeuropeias de elevado débito para as administrações públicas, a prestação transfronteiras de serviços de administração pública com base na identificação e na autenticação interoperáveis, que permitam o acesso às informações do setor público, os recursos multilingues, a segurança em linha e os serviços de energia inteligentes.

O Grupo das Telecomunicações e da Sociedade da Informação analisou esta proposta ao longo de várias reuniões. Nomeadamente, as seguintes questões deverão continuar a ser desenvolvidas pelas delegações: a participação dos Estados-Membros, em especial no que respeita às fases preparatórias da seleção de projetos e alteração da descrição de projetos de interesse comum, o papel e o estatuto do proposto grupo de peritos, o conteúdo do anexo ao Regulamento do Mecanismo Interligar a Europa (CEF) e a articulação entre o regulamento CEF e outros instrumentos financeiros, como os fundos estruturais e de coesão.

O financiamento UE para este regulamento será negociado no âmbito da instrumento de financiamento CEF, em conexão com o próximo quadro financeiro plurianual (2014-2020). A proposta de regulamento que cria o Mecanismo Interligar a Europa foi debatida profundamente pelos Ministros dos Transportes no primeiro dia do Conselho TTE (ver acima, pág. 9). A Comissão apresentou a sua proposta em junho de 2011 ([16176/11](#)) com o objetivo de promover a plena realização das infraestruturas prioritárias de energia, de transportes e digitais, com um fundo único de 40 mil milhões de euros, dos quais 9,2 mil milhões de euros para as redes de banda larga e as infraestruturas de serviços digitais.

A votação na Comissão ITRE do Parlamento Europeu está prevista para novembro de 2012.

DIVERSOS

Transportes

Comércio de licenças de emissão no setor da aviação

A Comissão salientou que os países não membros da UE continuavam a opor-se à aplicação do regime da UE de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa (ETS) às suas companhias aéreas. A Comissão salientou a necessidade de a UE permanecer unida, embora pronta a adaptar o seu regime se for encontrada uma solução global. Na próxima reunião do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a realizar em Montreal (Canadá) na segunda quinzena de junho, debater-se-ão opções possíveis que poderão conduzir a alguns progressos.

Vários Estados-Membros manifestaram a sua preocupação com as medidas de retaliação que poderão afetar as empresas ou as transportadoras aéreas da UE. Foi salientada a necessidade de reagir a essas medidas de forma coordenada e continuar a procurar um acordo global através da OACI.

Serviço Eletrónico Europeu de Portagem

A Comissão informou o Conselho sobre a implementação do Serviço Eletrónico Europeu de Portagem (SEEP), cujo objetivo é assegurar a interoperabilidade de todos os sistemas eletrónicos de portagem rodoviária em toda a UE, para que uma única unidade a bordo seja necessária num dado veículo ([10473/12](#)). Embora tenham sido feitos alguns progressos, afigura-se que os trabalhos não estão suficientemente avançados para que seja respeitado o prazo de outubro de 2012 no que diz respeito a uma cobertura à escala da UE dos veículos pesados. Por conseguinte, é necessário acelerar os trabalhos dando, por exemplo, as orientações necessárias, desenvolvendo um procedimento de teste abordável em termos de custo, partilhando informações e utilizando o quadro da rede transeuropeia de transporte para apoiar a implementação do SEEP.

Seminário sobre pirataria

A Comissão informou o Conselho dos resultados de um seminário organizado pela Comissão, em cooperação com a Presidência Dinamarquesa, em Bruxelas, em 28 e 29 de março, sobre a pirataria e roubos à mão armada ([10619/12](#)). No seminário, que contou com a participação das instituições da UE, das organizações internacionais e de representantes do setor marítimo e das empresas de segurança privadas, foram abordadas questões como o impacto da pirataria sobre o trabalho e a vida dos marítimos, as repercussões económicas, o recurso a agentes de segurança privados e armados a bordo dos navios, a presença militar da UE no Golfo de Aden e o apoio ao desenvolvimento na Somália. A Comissão salientou que as medidas deviam ser tomadas não só no mar mas também em terra, por forma a atacar as causas profundas como a inexistência de um Estado de direito e a falta de capacidades.

Programa de trabalho da próxima Presidência

A Delegação Cipriota apresentou o programa de trabalho da próxima Presidência no setor dos transportes.

De uma maneira geral, prosseguirão os trabalhos relativos às propostas legislativas sobre as quais já foram dadas orientações gerais, isto é, a reformulação do pacote ferroviário, as propostas relativas aos serviços de assistência em escala e as restrições relativas ao ruído no aeroportos, as orientações para a RTE-T, o regulamento relativo ao CEF e o regulamento relativo ao Galileo e EGNOS.

Além disso, no que diz respeito aos transportes terrestres, a proposta relativa ao tacógrafo e à segurança rodoviária, em especial, dos jovens condutores, constituirão questões principais a tratar. No domínio da aviação, a proposta relativa à atribuição de faixas horárias, que constitui a terceira parte do "pacote aeroportos" constará da ordem do dia, assim como a questão dos blocos funcionais de espaço aéreo no âmbito da iniciativa relativa ao Céu Único Europeu. No que diz respeito às questões intermodais, as tecnologias digitais no setor dos transportes constituirão o tema de uma reunião ministerial informal.

No domínio do transporte marítimo, a Presidência procurará chegar a acordo sobre as duas propostas relativas às obrigações dos Estados de bandeira e dos Estados de porto tendo em vista a aplicação da Convenção do Trabalho Marítimo. Tenciona igualmente debater o financiamento plurianual da Agência Europeia da Segurança Marítima (ESMA) e uma proposta a apresentar pela Comissão no outono sobre a luta contra a poluição dos mares. Além disso, os ministros dos transportes serão convidados a participar no debate sobre a política marítima integrada da UE.

Telecomunicações

Dossier itinerância (roaming)

A Presidência informou o Conselho sobre o regulamento itinerância ([10567/12](#)). Foi alcançado acordo político com o Parlamento Europeu em 28 de março, tendo o Parlamento adotado o regulamento em 10 de maio e o Conselho em 30 de maio (ver comunicado de imprensa ([10362/12](#))). O regulamento será publicado no Jornal Oficial da UE em 30 de junho e entrará em vigor em 1 de julho de 2012.

Confiança nas transações eletrónicas no mercado interno

A Comissão apresentou aos Ministros uma nova proposta de regulamento destinada a securizar as transações eletrónicas na UE, que adotou em 4 de Junho de 2012.

Este regulamento visa estabelecer regras para a identificação eletrónica e os serviços de confiança para as transações eletrónicas a fim de assegurar o devido funcionamento do mercado interno. estabelece também um quadro jurídico para as assinaturas eletrónicas, os selos eletrónicos, os carimbos eletrónicos da hora, os documentos em formato eletrónico, os serviços de entrega eletrónica, a autenticação de sítios Web. Contribuirá ainda para aumentar a confiança no mercado de bens e serviços em linha e, por conseguinte, para a plena realização do mercado interno e para o crescimento.

Para mais pormenores, ver:

http://ec.europa.eu/information_society/policy/esignature/eu_legislation/regulation/index_en.htm

Programa de trabalho da próxima Presidência

A Delegação Cipriota informou o Conselho sobre o seu programa de trabalho ([10730/12](#)). Este dará especial atenção às seguintes propostas legislativas: o regulamento sobre orientações para as redes transeuropeias de telecomunicações, o regulamento sobre a Agência Europeia para a Segurança das Redes e da Informação e a diretiva sobre a reutilização de informações do setor público. A reunião informal dedicada às telecomunicações e transportes terá lugar em Nicósia em 16-17 de julho de 2012. O Conselho TTE (Telecomunicações) terá lugar em 21 de dezembro de 2012.

OUTROS PONTOS APROVADOS

TRANSPORTES

Aeronavegabilidade e certificação ambiental das aeronaves - reformulação das normas de execução

O Conselho decidiu não se opor à adoção pela Comissão de uma reformulação das normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção ([8632/12](#)).

A reformulação integra num único texto as alterações feitas ao longo do tempo ao regulamento da Comissão de 2003 que contém essas regras. Além disso, o novo projeto de regulamento atualiza as exigências e os procedimentos em matéria de certificação a fim de manter um nível uniforme e elevado de segurança da aviação. As alterações dizem respeito em especial à demonstração da conformidade, às aeronaves ligeiras e às reparações das unidades de potência auxiliares.

O projeto de regulamento está sujeito ao procedimento de regulamentação com controlo; agora que o Conselho deu a sua aprovação, a Comissão pode adotá-lo, salvo se o Parlamento Europeu se opuser.

Acordo no domínio da aviação com a República da Moldávia *

O Conselho adotou uma decisão relativa à assinatura e aplicação provisória de um acordo que criará progressivamente um "Espaço de Aviação Comum" com a República da Moldávia, que substituirá ou completará os acordos bilaterais existentes entre os diferentes Estados-Membros da UE e a Moldávia (decisão relativa à assinatura: [8181/12](#); acordo: [8185/12](#); declarações: [10453/12](#) + [ADD 1](#) + [ADD 2](#) + [ADD 3](#)).

O acordo visa abrir progressivamente os mercados em termos de ligações e de capacidade, estabelecer condições de concorrência leais sem discriminação para as transportadoras aéreas da UE e da República da Moldávia, organizar a cooperação em matéria regulamentar e alinhar progressivamente a legislação da Moldávia no domínio da aviação pela legislação da UE no que diz respeito a matérias como a proteção, a segurança, a gestão do tráfego aéreo, os aspetos sociais e o ambiente.

SEGURANÇA NUCLEAR

Acordo de cooperação Euratom/África do Sul

O Conselho adotou uma decisão que aprova a celebração pela Comissão de um Acordo de Cooperação entre a Comunidade Europeia da Energia Atómica e o Governo da África do Sul no domínio das utilizações pacíficas da energia nuclear ([9729/12](#) + [COR 1](#)).

O objetivo do acordo é encorajar e facilitar a cooperação no domínio das utilizações pacíficas da energia nuclear, tendo em vista reforçar globalmente as relações de cooperação entre a Euratom e a África do Sul, em função das necessidades e prioridades dos respetivos programas nucleares.

O acordo visa promover a cooperação científica entre a Comunidade e a África do Sul, em especial com vista a facilitar a participação de entidades de investigação deste país em projetos de investigação realizados no âmbito dos programas de investigação pertinentes da Euratom e a assegurar uma participação recíproca de entidades de investigação da Euratom e dos seus Estados-Membros em projetos da África do Sul realizados em domínios de investigação similares.

SERVIÇOS POSTAIS

Participação da UE na União Postal Universal

O Conselho adotou conclusões sobre a participação da União Europeia na União Postal Universal (UPU) ([9341/12](#)). Nas conclusões, o Conselho aprova nomeadamente a resolução constante do anexo, que solicita ao 25.º Congresso da UPU que conceda à UE o estatuto formal de observador junto da UPU e dos seus órgãos. O congresso realizar-se-á de 24 de setembro a 15 de outubro de 2012 em Doha, no Catar.

A UPU é uma agência especializada das Nações Unidas, cuja finalidade é assegurar a organização e o melhoramento dos serviços postais no contexto internacional e promover o desenvolvimento da colaboração internacional no domínio dos serviços postais.

AMBIENTE

Comércio de espécies da fauna e da flora selvagens

O Conselho decidiu não se opor à adoção do regulamento da Comissão que altera, no que respeita a determinadas disposições relativas ao comércio de espécies da fauna e da flora selvagens, o Regulamento n.º 865/2006 que estabelece normas de execução do Regulamento n.º 338/97 do Conselho ([9214/12](#)).

O regulamento da Comissão está sujeito ao procedimento de regulamentação com controlo; agora que o Conselho deu a sua aprovação, a Comissão pode adoptá-lo, salvo se o Parlamento Europeu se opuser.

LEGISLAÇÃO ALIMENTAR

Alimentos destinados a pessoas vulneráveis - orientação geral

O Conselho acordou numa orientação geral¹ sobre um novo regulamento da UE relativo a alimentos considerados essenciais para certas pessoas vulneráveis como bebés e crianças pequenas, enquanto se aguarda por uma posição em primeira leitura do Parlamento Europeu ([10086/12](#)).

Para mais pormenores, consultar o comunicado de imprensa [10381/12](#).

¹ Uma orientação geral é um acordo político do Conselho enquanto se aguarda a posição em primeira leitura do Parlamento Europeu.