



CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA



15491/12

(OR. en)

PRESSE 447

PR CO 58

COMUNICADO DE IMPRENSA

3196.^a reunião do Conselho

Transportes, Telecomunicações e Energia

Transportes

Luxemburgo, 29 de outubro de 2012

Presidente Efthemios Florentzou
 Ministro dos Transportes e das Obras Públicas de Chipre

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>

15491/12

1
PT

Principais resultados do Conselho

*O Conselho acordou numa orientação geral sobre a reformulação do regulamento de 1993 relativo à atribuição de **faixas horárias** de aterragem e descolagem **nos aeroportos da UE** com problemas de capacidade. Para otimizar o sistema de atribuição no contexto de um crescente congestionamento dos aeroportos, o novo projeto de regulamento permite, nomeadamente, que as transportadoras aéreas vendam e comprem faixas horárias. Introduce também a possibilidade de aplicar sanções pecuniárias pelo atraso na devolução de faixas horárias ao banco e reforça a independência e cooperação entre coordenadores de faixas horárias. O compromisso a que se chegou na reunião do Conselho permite que os Estados-Membros apliquem restrições temporárias ao intercâmbio de faixas horárias em casos devidamente justificados, mas dá à Comissão o direito de se opor a essa decisão.*

*O Conselho acordou também numa orientação geral 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). A Convenção do Trabalho Marítimo visa garantir condições dignas de trabalho e de vida a bordo dos navios e limitar o dumping social, por forma a assegurar uma concorrência leal aos armadores que respeitam os direitos dos marítimos.*

*O Conselho chegou a acordo político sobre um novo regulamento relativo ao **tacógrafo** utilizado no transporte rodoviário, confirmando essencialmente a orientação geral acordada pelo Conselho em junho do corrente ano. O novo projeto legislativo, que substitui o regulamento de 1985 relativo ao tacógrafo, destina-se a dificultar a fraude e a reduzir os encargos administrativos, introduzindo nomeadamente um "tacógrafo inteligente" ligado a um satélite e ainda uma série de novas medidas regulamentares.*

*Além disso, o Conselho autorizou a assinatura e aplicação provisória de um acordo com a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (**Eurocontrol**) que estabelece um novo quadro de cooperação reforçada.*

Por fim, o Conselho realizou um debate sobre a proposta de atualização das regras comuns em matéria de inspeção técnica periódica dos veículos a motor, que se propõe melhorar a segurança rodoviária e a proteção do ambiente. Os resultados do debate servirão de orientação para os trabalhos em curso sobre esta proposta.

*O Conselho adotou, sem debate, uma diretiva que estabelece um **espaço ferroviário europeu único**, que moderniza o quadro regulamentar do setor ferroviário europeu, incluído nas três diretivas do "primeiro pacote ferroviário" de 2001.*

ÍNDICE¹

PARTICIPANTES	5
 PONTOS DEBATIDOS	
AVIAÇÃO	7
Resolver o problema do congestionamento dos aeroportos atualizando as regras de atribuição de faixas horárias	7
Cooperação reforçada com o Eurocontrol	9
TRANSPORTES MARÍTIMOS	10
Implementação da Convenção do Trabalho Marítimo	10
TRANSPORTES TERRESTRES	12
Regulamento relativo ao tacógrafo	12
Novas regras relativas às inspeções técnicas periódicas dos veículos	14
DIVERSOS	16
<i>Conferência ministerial sobre a Política Marítima Integrada da UE.....</i>	<i>16</i>
<i>Comércio de licenças de emissão no setor da aviação.....</i>	<i>16</i>
<i>Cimeira da aviação sobre o Céu Único Europeu</i>	<i>16</i>
<i>Incidentes sobre a qualidade do ar a bordo dos aviões</i>	<i>17</i>
<i>Reunião informal dos ministros dos transportes e telecomunicações</i>	<i>17</i>
<i>Congresso Mundial sobre Sistemas de Transporte Inteligentes (STI).....</i>	<i>17</i>
<i>Dia Europeu da Segurança Rodoviária.....</i>	<i>18</i>
Relações no domínio dos transportes entre a UE e a Rússia	18

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.

OUTROS PONTOS APROVADOS*TRANSPORTES*

- Espaço Ferroviário Europeu Único *19

POLÍTICA COMERCIAL

- *Anti-dumping* – radiadores de alumínio – China19

NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

- Direitos das pessoas com deficiência – estrutura a nível da UE20

AMBIENTE

- Teor de enxofre dos combustíveis navais20
- Veículos em fim de vida20

EMPREGO

- Mobilização do Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização para a Dinamarca e a Alemanha21

NOMEAÇÕES

- Comité das Regiões21

ATOS APROVADOS POR PROCEDIMENTO ESCRITO

- Medidas restritivas – República da Guiné21

PARTICIPANTES

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

Bélgica

Olivier BELLE

Representante Permanente Adjunto

Bulgária:

Kamen KICHEV

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

República Checa:

Jiří ŽÁK

Vice-Ministro dos Transportes.

Dinamarca

Henrik Dam KRISTENSEN

Ministra dos Transportes

Alemanha :

Peter RAMSAUER

Ministro Federal dos Transportes, da Construção e do Desenvolvimento Urbano

Estónia:

Juhan PARTS

Ministro da Economia e das Comunicações

Irlanda:

Leo VARADKAR

Ministro dos Transportes, do Turismo e do Desporto

Grécia:

Konstantinos MOUSOUROULIS

Nikolaos STATHOPOULOS

Ministro dos Assuntos Marítimos.

Secretário-Geral

Espanha:

Ana Maria PASTOR JULIÁN

Carmen LIBRERO

Ministra do Fomento

Secretária-Geral dos Transportes

França

Frédéric CUVILLIER

Ministro Delegado junto da Ministra da Ecologia, do Desenvolvimento Sustentável e da Energia, encarregado dos Transportes, do Mar e das Pescas

Itália:

Mario CIACCIA

Vice-Ministro das Infraestruturas e dos Transportes

Chipre:

Efthemios FLOURENTZOU

Ministro dos Transportes e das Obras Públicas

Letónia:

Aivis RONIS

Ministra dos Transportes

Lituânia:

Rimvydas VAŠTAKAS

Vice-Ministro dos Transportes e Comunicações

Luxemburgo:

Claude WISELER

Ministro do Desenvolvimento Sustentável e das Infraestruturas

Michèle EISENBARTH

Representante Permanente Adjunta

Hungria:

Olivér VÁRHELYI

Representante Permanente Adjunto

Malta:

Austin GATT

Ministro das Infraestruturas, dos Transportes e das Comunicações

Países Baixos :

Melanie SCHULTZ van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS

Joop ATSMA

Ministra do Equipamento e do Ambiente
Secretário de Estado do Equipamento e do Ambiente

Áustria:

Doris BURES

Ministra Federal dos Transportes, da Inovação e da Tecnologia

Polónia:

Maciej JANKOWSKI

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

Portugal:

Pedro COSTA PEREIRA

Representante Permanente Adjunto

Roménia:

Valentin PREDA

Secretário de Estado, Ministério dos Transportes e das Infraestruturas

Eslovénia:

Uroš VAJGL

Representante Permanente Adjunto

Eslováquia:

František PALKO

Secretário de Estado, Ministério dos Transportes, da Construção e do Desenvolvimento Regional

Finlândia:

Marja RISLAKKI

Representante Permanente Adjunta

Suécia

Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Ministra das Infraestruturas

Reino Unido:

Stephen HAMMOND

Subsecretário de Estado Parlamentar dos Transportes

.....

Comissão

Siim KALLAS

Vice-Presidente

.....

O Governo do Estado aderente esteve representado do seguinte modo:**Croácia:**

Siniša Hajdaš DONČIĆ

Ministro dos Assuntos Marítimos, dos Transportes e das Infraestruturas

PONTOS DEBATIDOS

AVIAÇÃO

Resolver o problema do congestionamento dos aeroportos atualizando as regras de atribuição de faixas horárias

O Conselho acordou numa orientação geral sobre a reformulação do regulamento de 1993 relativo à atribuição de faixas horárias de aterragem e descolagem nos aeroportos da UE ([15442/12](#)). O sistema de atribuição de faixas horárias aplicado nos aeroportos com grandes problemas de capacidade é um instrumento transparente e não discriminatório para gerir um recurso limitado. A revisão pretende dar resposta ao problema do crescente congestionamento dos aeroportos.

A revisão pretende garantir que nos aeroportos congestionados as faixas horárias sejam atribuídas às transportadoras que melhor as possam utilizar, proporcionando assim uma atribuição e utilização ótimas das capacidades. Para o efeito, são introduzidas várias medidas:

- as transportadoras aéreas serão autorizadas a vender e comprar faixas horárias ("comércio secundário");
- os Estados-Membros terão a possibilidade de aplicar sanções pecuniárias às transportadoras que devolvam ao banco as faixas horárias não utilizadas já demasiado tarde para poderem ser reatribuídas;
- a independência e a cooperação entre coordenadores de faixas horárias será reforçada e a transparência do processo de atribuição será melhorada;
- o gestor da rede Céu Único Europeu será associado ao processo de atribuição, para que seja tido em conta o impacto em toda a rede de tráfego aéreo europeu da atribuição de capacidade a um determinado aeroporto.

A principal questão pendente que os ministros devem resolver prende-se com a possibilidade de as transportadoras aéreas comprarem e venderem faixas horárias. Algumas delegações pediram a introdução de salvaguardas devido às preocupações com o eventual impacto negativo do comércio secundário – economicamente menos rentável – nos voos regionais ou com a potencial especulação com as faixas horárias comercializadas. No entanto, outras delegações e a Comissão salientaram a necessidade de uma aplicação uniforme do sistema, apontando o risco de fragmentação do mercado. Como compromisso aceitável para a maioria das delegações, o texto do projeto de regulamento apresentado pela Presidência ([15282/12](#)) foi alterado para permitir aos Estados-Membros a aplicação temporária de restrições sempre que haja um problema significativo e demonstrável com o comércio secundário. Essas restrições devem ser transparentes, não discriminatórias e proporcionadas, devendo ser justificadas e comunicadas à Comissão, que tem o direito de se lhes opor. Os Estados-Membros serão obrigados a dar cumprimento à decisão da Comissão, que deve também ser justificada.

Além disso, ainda no quadro do regime de comércio secundário, as condições foram algo aligeiradas no tocante à utilização de faixas horárias reprogramadas recebidas após o intercâmbio de faixas horárias recém-adquiridas, o que apenas é permitido para melhorar a planificação das faixas horárias para os serviços em causa. Foi decidido que essas faixas horárias reprogramadas não deviam necessariamente ser exploradas durante todo o período de programação.

O compromisso alcançado inclui também uma série de alterações a outras partes do projeto de regulamento:

- Sempre que a retirada de faixas, na sequência de utilização indevida, seja desproporcionada, o coordenador terá a alternativa de recomendar a aplicação de sanções.
- As disposições relativas ao cancelamento de faixas horárias devido a um feriado oficial foram suprimidas por serem consideradas supérfluas.
- Foram também introduzidas ligeiras alterações nas disposições relativas aos procedimentos de coordenação de emergência, ao acesso à base de dados do coordenador, à informação a prestar pelas transportadoras aéreas e às informações a prestar pelo coordenador à entidade gestora do aeroporto.

No que se refere às alterações propostas pela Comissão às atuais condições de concessão de prioridade na atribuição de faixas horárias às transportadoras que tenham tido as mesmas faixas horárias em períodos de programação anteriores (faixas horárias históricas), os debates no Conselho tinham já revelado que uma grande maioria dos Estados-Membros era contra essas alterações. Na reunião do Conselho, a Comissão reafirmou a sua proposta de aumentar de 80%, atualmente, para 85% o limiar das faixas horárias atribuídas que as transportadoras devem ter efetivamente utilizado, bem como de aumentar de 5, atualmente, para 15 no verão e 10 no inverno o número mínimo de faixas horárias a solicitar para a mesma hora no mesmo dia da semana (série de faixas horárias). A maioria dos Estados-Membros, pelo contrário, prefere manter o sistema atual, apontando a necessidade de flexibilidade para as transportadoras aéreas, nomeadamente para evitar voos sem passageiros efetuados apenas para garantir o direito às faixas horárias. Será no entanto possível aumentar o número mínimo de faixas horárias exigidas no âmbito de diretrizes locais.

A proposta, apresentada pela Comissão em dezembro de 2011 ([18009/11](#)), faz parte de um "pacote aeroportuário" que inclui igualmente propostas sobre os serviços de assistência em escala e restrições de funcionamento em matéria de ruído nos aeroportos. O pacote aborda 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.

Cooperação reforçada com o Eurocontrol

O Conselho autorizou a assinatura e aplicação provisória de um acordo com a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol) que estabelece um novo quadro de cooperação reforçada([13792/12](#)).

O acordo, que enumera os domínios de cooperação e define as formas e mecanismos de cooperação, confirma o Eurocontrol como o braço técnico e operacional da UE no desenvolvimento e implementação do programa Céu Único Europeu, e faz simultaneamente da UE a entidade reguladora do programa. Prevê também um quadro de coordenação civil-militar da gestão do tráfego aéreo e de coordenação pan-europeia para além das fronteiras da UE. Além do mais, permitirá à UE contribuir para a reforma em curso da estrutura de governação do Eurocontrol.

Além disso, o acordo visa garantir sinergias e evitar duplicações dos trabalhos da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) em questões de gestão do tráfego aéreo relacionadas com a segurança e em questões ambientais.

O Eurocontrol é uma organização intergovernamental civil e militar com 39 partes contratantes de toda a Europa, incluindo todos os Estados-Membros da UE, com exceção da Estónia. Desempenha um papel fulcral na gestão do tráfego aéreo (ATM) na Europa e fornece conhecimentos especializados e assistência técnica à UE neste domínio. No ano passado, o Eurocontrol foi nomeado gestor da rede ATM para o programa Céu Único Europeu, concebido para criar um sistema seguro e eficiente de gestão do tráfego aéreo a nível europeu com base num enquadramento jurídico adotado em 2004 e 2009.

TRANSPORTES MARÍTIMOS

Implementação da Convenção do Trabalho Marítimo

O Conselho acordou também numa orientação geral 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).

O projeto de diretiva relativa ao **Estado de bandeira** ([14790/12](#)) 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 aplicação.

Em resultado dos trabalhos das instâncias preparatórias do Conselho, foi alterada a proposta da Comissão ([8241/12](#)), nomeadamente para prever um prazo de transposição mais longo e para permitir que os Estados-Membros apliquem um sistema de controlo mais flexível aos navios mais pequenos de menos de 200 toneladas de arqueação bruta que não efetuem viagens internacionais.

A Eslovénia tem dúvidas quanto à base jurídica escolhida para a diretiva, que não se enquadra no âmbito das disposições em matéria de política social previstas no Tratado, como foi o caso da diretiva de 2009, mas numa disposição em matéria de transportes, considerada mais adequada pela Comissão. Por conseguinte, esta delegação absteve-se e apresentou uma declaração para explicar a sua posição ([14790/12 ADD 2](#)).

O projeto de diretiva, que inclui partes das disposições de aplicação da Convenção do Trabalho Marítimo, exige que os Estados de bandeira criem mecanismos de inspeção para garantir o controlo da conformidade. Estipula também que o pessoal responsável por esse controlo deve dispor da necessária competência profissional e de independência. Além disso, prevê um procedimento em relação às denúncias.

O projeto de diretiva sobre o **Estado do porto** ([13904/12](#)) altera a Diretiva 2009/16 relativa à inspeção pelo Estado do porto. Essas alterações dizem respeito, nomeadamente, ao seguinte:

- inclusão de novos documentos a verificar, nomeadamente o "certificado de trabalho marítimo" e a "declaração de conformidade do trabalho marítimo";
- alargamento das inspeções para abranger outras exigências da Convenção do Trabalho Marítimo;

- tratamento das queixas e
- consideração de uma infração grave ou recorrente à Convenção do Trabalho Marítimo como razão para deter um navio.

Além disso, são introduzidas novas regras relativas às competências delegadas e às competências de execução conferidas à Comissão para ter em conta os novos procedimentos estabelecidos pelo Tratado de Lisboa, que entrou em vigor após a adoção da diretiva de 2009.

Durante os debates nas instâncias preparatórias do Conselho, foram introduzidas alterações na proposta da Comissão ([8239/12](#)). Em especial, foi decidido suprimir a possibilidade de submeter os navios que arvoram o pavilhão de um Estado que não ratificou uma série de convenções a inspeções suplementares em qualquer momento, para além das inspeções periódicas. Além disso, a situação dos Estados-Membros que não ratificaram ainda a Convenção do Trabalho Marítimo foi clarificada, especificando o preâmbulo à diretiva que deverão ser envidados todos os esforços para dar cumprimento a todos os procedimentos e práticas impostos pela Convenção. Além disso, o Conselho alargou a lista de convenções ao abrigo das quais deve ser efetuada a inspeção pelo Estado do porto, acrescentando duas convenções, uma relativa ao controlo dos sistemas antivegetativos nocivos nos navios e outra relativa à responsabilidade civil por danos resultantes da poluição causada por combustível de bancas, o que deverá contribuir para melhorar a proteção do ambiente nos portos da UE. Em geral, o projeto de diretiva foi alinhado de forma mais estreita pelo texto da Convenção.

A **Convenção do Trabalho Marítimo** da OIT visa garantir condições de trabalho e de vida dignas 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 as condições mínimas a observar para o trabalho dos marítimos a bordo de um navio, as condições de emprego, o alojamento, as instalações de lazer, alimentação e serviço de mesa, a proteção sanitária, a assistência médica, o bem-estar e a proteção em matéria de segurança social, assim como o cumprimento e a aplicação.

TRANSPORTES TERRESTRES

Regulamento relativo ao tacógrafo

O Conselho chegou a acordo político sobre o novo regulamento relativo ao tacógrafo utilizado no transporte rodoviário ([13725/12](#)). O acordo político confirma a orientação geral acordada pelo Conselho em junho do corrente ano, adaptando ligeiramente a redação de algumas partes para ter em conta as alterações adotadas entretanto pelo Parlamento Europeu.

No entanto, uma delegação declarou que não podia apoiar o texto do projeto de regulamento, pois teria preferido uma maior derrogação da obrigação de utilizar o tacógrafo no caso das pequenas e médias empresas.

O acordo político será formalizado sob a forma de uma posição em primeira leitura, depois de realizada a revisão jurídico-linguística do texto. Paralelamente, o Conselho continuará as suas negociações informais com o Parlamento Europeu a fim de procurar chegar a acordo sobre um texto final a adotar conjuntamente pelas duas instituições em segunda leitura.

O objetivo do novo projeto de legislação, que substituirá o regulamento relativo ao tacógrafo de 1985, é tornar a fraude mais difícil e reduzir os encargos administrativos mediante a plena utilização das novas tecnologias e a introdução de novas disposições regulamentares.

O texto acordado pelo Conselho contém os seguintes elementos principais:

Quanto à utilização de **tecnologia**:

- O atual registo manual da localização do veículo será substituído pelo registo automático através do posicionamento por satélite. Para reduzir os custos, só serão utilizados serviços de posicionamento gratuitos.
- Além disso, a comunicação à distância a partir do tacógrafo dará indicações básicas sobre o cumprimento das regras, o que permitirá a deteção rápida de eventual manipulação ou uso indevido, facilitando assim aos agentes a realização de controlos seletivos na estrada e evitando os controlos desnecessários. No entanto, os Estados-Membros não serão obrigados a assegurar que os seus serviços de inspeção estejam equipados com os instrumentos necessários para este tipo de deteção rápida à distância.
- Além disso, o tacógrafo poderá estar equipado com uma interface suscetível de facilitar a sua integração em Sistemas de Transportes Inteligentes (STI), mediante certas condições.

O projeto de regulamento contém também salvaguardas para a proteção de dados pessoais: o registo da posição do veículo será limitado ao ponto de partida e de chegada do período de trabalho diário o acesso aos dados ficará limitado às autoridades de controlo e será necessário o consentimento explícito do condutor para o acesso aos dados pessoais através de um dispositivo STI externo.

O "tacógrafo inteligente", ou seja a aplicação da nova tecnologia por satélite, tornar-se-á obrigatório 40 meses após a entrada em vigor das especificações técnicas para o novo tacógrafo, provavelmente em 2017 ou 2018.

As alterações **da regulamentação** incluem requisitos mais estritos para as oficinas responsáveis pela instalação e calibração dos tacógrafos. A fim de reduzir os encargos administrativos, será alargada a isenção da obrigação de utilizar o tacógrafo que os Estados-Membros podem conceder a certos utilizadores – principalmente às pequenas e médias empresas: para esses utilizadores, o novo projeto de regulamento introduz uma isenção uniforme para operações de transporte num raio de 100 km, enquanto até ao presente essa isenção tinha sido limitada a uma distância de 50 km em certos casos.

As medidas regulamentares começarão a aplicar-se dois anos após a publicação do regulamento no Jornal Oficial da União Europeia, com exceção das regras sobre a aprovação e controlo das oficinas e a utilização dos cartões de condutor, que serão aplicáveis um ano antes.

O texto acordado pelo Conselho não inclui a proposta da Comissão de integrar um circuito microeletrónico com funcionalidades de um cartão de condutor na carta de condução para condutores profissionais, uma vez que a maioria das delegações duvida de que os benefícios de tal fusão justifiquem os custos inerentes.

A Comissão tem várias objeções ao texto tal como alterado pelo Conselho (ver declaração no doc. [13725/12 ADD 1](#)). Além da supressão da integração do cartão de condutor e da carta de condução, considera a data de introdução do "tacógrafo inteligente" demasiado tardia e preocupa-a a possibilidade de emitir cartões a condutores residentes em territórios dos Estados-Membros em que os Tratados não são aplicáveis (ou seja, Ilhas Faroe e Groenlândia).

A Comissão apresentou a sua proposta em julho de 2011 ([13195/11](#)). O Parlamento Europeu estabeleceu, em primeira leitura, a sua posição sobre a proposta em julho de 2012.

Novas regras relativas às inspeções técnicas periódicas dos veículos

O Conselho procedeu a um debate sobre uma proposta de regulamento que atualiza as regras relativas às inspeções técnicas periódicas dos veículos a motor ([12786/12](#)). O debate, que se baseou num documento da Presidência ([15093/12](#)), centrou-se no grau de harmonização das inspeções técnicas dos veículos a obter através das novas regras, bem como na lista de veículos a inspecionar regularmente e na frequência das inspeções. O objetivo do debate foi dar orientações às instâncias preparatórias do Conselho para os trabalhos em curso sobre a proposta da Comissão.

De um modo geral, o Conselho demonstrou uma atitude positiva em relação à iniciativa da Comissão destinada a aprofundar a harmonização das regras comuns relativas às inspeções técnicas dos veículos. Muitos ministros consideraram que essa iniciativa legislativa podia contribuir para alcançar os objetivos de maior segurança na estrada e melhor proteção do ambiente.

Muitos Estados-Membros, no entanto, manifestaram dúvidas quanto à forma jurídica do ato legislativo proposto, preferindo uma diretiva a um regulamento; consideraram que a diretiva, que deixa uma maior margem para ter em conta as especificidades dos Estados-Membros, seria mais adequada para atingir um maior grau de harmonização e uma aplicação adequada. Uma delegação não via a necessidade, na fase atual, de uma iniciativa como a proposta pela Comissão, apontando para os elevados custos envolvidos e pondo em causa os benefícios em termos de segurança rodoviária.

A maioria dos Estados-Membros mostrou-se preocupada com as listas de veículos a inspecionar, tendo muitas das delegações posto em causa o alargamento das inspeções aos veículos de duas ou três rodas, aos tratores ou aos reboques ligeiros. Além disso, a proposta de aumentar a frequência das inspeções não convenceu muitas delegações.

A atualização proposta pela Comissão destina-se a melhorar a segurança rodoviária, e em especial a contribuir para o objetivo da UE de reduzir para metade o número de mortes na estrada até 2020. Pretende também melhorar a proteção do ambiente reduzindo as emissões associadas à manutenção deficiente dos veículos.

Relativamente às atuais regras ao abrigo da diretiva de 2009 que definia normas mínimas para as inspeções técnicas periódicas, a Comissão propõe que o âmbito das inspeções seja alargado para incluir os motociclos e motas e ainda os reboques ligeiros (menos de 3,5 toneladas) e que se aumente a frequência das inspeções para os veículos mais antigos. Além disso, devem ser introduzidos novos requisitos relativos, nomeadamente, ao equipamento de inspeção, às competências e à formação do pessoal de inspeção e à supervisão dos centros de inspeção.

A proposta prevê que, tal como no atual regime, os veículos automóveis sejam inspecionados pela primeira vez o mais tardar quatro anos após a data do primeiro registo, sendo a segunda inspeção realizada o mais tardar dois anos depois. A frequência mínima das inspeções posteriores deve deixar de ser de dois em dois anos para ser anual. Esta revisão afigura-se necessária uma vez que os dados mostram que o número de acidentes graves devidos a falhas técnicas aumenta substancialmente após cinco anos. Além disso, os veículos com quilometragem elevada, por exemplo 160 000 km na primeira inspeção técnica periódica, devem ser submetidos a inspeções anuais por razões de segurança. Devem aplicar-se os mesmos intervalos também aos motociclos e às motas. Afigura-se necessária a inclusão desta categoria de veículos no regime de inspeções por os condutores de motociclos serem o grupo de utentes rodoviários com o risco de segurança mais elevado.

A proposta de regulamento, apresentada pela Comissão em julho de 2012, faz parte do "pacote de inspeção técnica" que inclui também propostas de regulamentos relativos à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais ([12809/12](#)) e aos documentos de matrícula dos veículos ([12803/12](#)).

DIVERSOS

Conferência ministerial sobre a Política Marítima Integrada da UE

A Presidência informou os ministros acerca da conferência ministerial informal sobre a Política Marítima Integrada da UE, realizada em 7 e 8 de outubro em Limassol (Chipre). Os debates na conferência centraram-se na identificação de atividades marinhas e marítimas, consideradas vetores essenciais para o crescimento e o emprego, e nas medidas de apoio a tomar a nível nacional e da UE, bem como no futuro desenvolvimento da Política Marítima Integrada. A conferência adotou a "Declaração de Limassol" que promove uma agenda marinha e marítima de apoio à Estratégia Europa 2020 ([14792/12](#)). A adoção da declaração coincide com a publicação da comunicação da Comissão sobre a iniciativa "Crescimento Azul", que constituiu o principal documento de apoio da conferência ([13908/12](#)).

Comércio de licenças de emissão no setor da aviação

A Comissão informou os ministros dos preparativos da União para a reunião do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) a realizar de 29 de outubro a 16 de novembro em Montreal, em que serão discutidas medidas para resolver o problema das emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação internacional ([15449/12](#)). A UE considera que a melhor via a seguir é um quadro global de medidas baseadas no mercado, assente no princípio da não discriminação. Se esse quadro puder ser aprovado proximamente, a UE teria a possibilidade de utilizar as flexibilidades previstas na sua legislação sobre o comércio de emissões para ter em conta as abordagens globais sem comprometer os objetivos do seu próprio regime de comércio de emissões (RCE).

A Comissão informou também os ministros dos recentes desenvolvimentos em relação à oposição dos países não membros da UE à aplicação do regime de comércio de emissões da UE (RCE) às suas transportadoras aéreas.

Cimeira da aviação sobre o Céu Único Europeu

A Presidência informou o Conselho acerca da cimeira da aviação organizada conjuntamente pela Presidência Cipriota e pela Comissão Europeia em 11 e 12 de outubro em Limassol, em que se discutiram os progressos realizados na implementação do Céu Único Europeu e as medidas a tomar em seguida ([15010/12](#)). O debate focalizou quatro questões: o sistema de desempenho na gestão do tráfego aéreo; os blocos funcionais de espaço aéreo; o programa SESAR (investigação sobre a gestão do tráfego aéreo), pilar tecnológico do Céu Único Europeu; e uma atualização do quadro regulamentar do Céu Único Europeu a apresentar pela Comissão. Foi salientado na conferência que se devem renovar os esforços para concluir todos os componentes do Céu Único Europeu.

Incidentes sobre a qualidade do ar a bordo dos aviões

A Delegação Alemã manifestou a sua preocupação com o número crescente de incidentes devido à poluição do ar a bordo dos aviões, em especial a presença de odor a gasolina ([15117/12](#)). Considera que esta questão devia ser tratada a nível da UE e, portanto, incitou a Comissão e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) a tomarem medidas.

A Comissão referiu que estudos recentes não tinham encontrado provas de que tais incidentes representassem reais problemas de segurança, mas que continuaria a acompanhar a questão.

Reunião informal dos ministros dos transportes e telecomunicações

A Presidência informou o Conselho dos resultados da reunião informal dos ministros dos transportes e telecomunicações, realizada em 17 de julho em Nicósia ([12750/12](#)). Nessa reunião, os ministros discutiram a forma de melhor integrar duas políticas fundamentais da UE, a Agenda Digital para a Europa e a política de transportes da UE. O objetivo é utilizar plenamente a implantação de Sistemas de Transporte Inteligentes (STI) no intuito de contribuir para uma circulação mais eficaz de pessoas e mercadorias nas redes de transporte. Os principais aspetos frisados foram a abertura de recursos de dados públicos e o desenvolvimento de STI para tratar questões de intermodalidade, como planeamento de viagens e bilhética integrada.

As conclusões que a Presidência tirou dos resultados da reunião informal foram também apresentadas ao Congresso Mundial STI de outubro em Viena.

Congresso Mundial sobre Sistemas de Transporte Inteligentes (STI)

A Delegação Austríaca informou o Conselho dos resultados da mesa redonda ministerial realizada no âmbito do 19.º Congresso Mundial STI, organizado de 22 a 26 de outubro em Viena e discutiu as mais recentes tendências e políticas em matéria de Sistemas de Transporte Inteligentes. A mesa redonda internacional, realizada no dia da abertura do congresso, focalizou a discussão em exemplos de boas práticas e nas necessidades e desafios para o desenvolvimento e a aplicação dos STI. Concluiu com uma declaração conjunta sobre uma abordagem comum para sistemas de transporte mais seguros, mais eficazes e mais respeitadores do ambiente e com a reafirmação de um compromisso político para integrar os STI nas suas políticas nacionais de transporte ([15397/12](#)).

Dia Europeu da Segurança Rodoviária

A Presidência e a Comissão informaram os ministros sobre o quarto Dia Europeu da Segurança Rodoviária organizado em 25 de julho em Nicósia, destinado a aumentar a sensibilização dos jovens para a segurança rodoviária ([14844/12](#) e [15159/12](#)). A conferência incluiu seminários sobre o papel da educação e da formação, sobre uma melhor aplicação da lei mediante o respeito mútuo entre a polícia e os jovens e sobre comportamentos de risco, como o álcool ou o abuso de drogas e a condução a altas velocidades.

Relações no domínio dos transportes entre a UE e a Rússia

A Comissão informou o Conselho sobre o crescente número de problemas nas relações com a Rússia nos setores da aviação e dos transportes rodoviário e ferroviário ([14838/12](#)). As questões dizem em especial respeito às taxas pelo sobrevoo da Sibéria e à discriminação nas taxas das portagens rodoviárias e do frete ferroviário. A Comissão pediu aos Estados-Membros que agissem em conjunto para enfrentar esta situação.

OUTROS PONTOS APROVADOS

TRANSPORTES

Espaço Ferroviário Europeu Único *

O Conselho adotou ¹ uma diretiva que cria um Espaço Ferroviário Europeu Único (Diretiva: [44/12](#), declarações: [14820/12 ADD 1 REV 3](#)), na sequência da aprovação pelo Parlamento Europeu do compromisso alcançado nas negociações entre as duas instituições. O projeto de diretiva é uma reformulação das três diretivas do "primeiro pacote ferroviário" de 2001, que iniciou uma abertura gradual do setor ferroviário à concorrência a nível europeu. A finalidade da reformulação é simplificar, clarificar e atualizar o quadro regulamentar do setor ferroviário europeu de forma a fomentar a concorrência, reforçar a supervisão do mercado e melhorar as condições de investimento neste setor.

Para mais informações, ver comunicado de imprensa sobre o acordo alcançado entre o Conselho e o Parlamento Europeu em junho ([11543/12](#)).

POLÍTICA COMERCIAL

Anti-dumping – radiadores de alumínio – China

O Conselho adotou um regulamento que institui um direito *anti-dumping* definitivo e estabelece a cobrança definitiva do direito provisório instituído sobre as importações de radiadores de alumínio originários da China ([14704/12](#)).

¹ A Áustria, a Alemanha e o Luxemburgo votaram contra; a Estónia, a Polónia e a Eslováquia abstiveram-se.

NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direitos das pessoas com deficiência – estrutura a nível da UE

O Conselho criou uma estrutura a nível da UE para promover, proteger e acompanhar a aplicação da Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. Esta estrutura a nível da UE é o complemento das estruturas e mecanismos nacionais e diz respeito à aplicação da convenção em dois domínios: na legislação e política da UE e nas administrações das instituições da UE, por exemplo, em relação aos seus empregados e nas suas relações com os cidadãos e o público.

AMBIENTE

Teor de enxofre dos combustíveis navais

O Conselho adotou uma diretiva que altera a Diretiva 1999/32/CE no que diz respeito ao teor de enxofre dos combustíveis navais ([PE-CONS 31/12](#)).

As emissões dos navios resultantes da queima de combustíveis navais com elevado teor de enxofre contribuem para a poluição do ar sob a forma de dióxido de enxofre e de partículas, que prejudicam a saúde humana e contribuem para a acidificação. A diretiva visa portanto reduzir consideravelmente essas emissões e proporcionar um elevado nível de proteção da saúde humana e do ambiente tornando obrigatórias na UE as mais recentes regras da Organização Marítima Internacional (OMI) em matéria de normas relativas aos combustíveis navais alterando, assim, a Diretiva 1999/32/CE.

Para mais informações, ver o comunicado de imprensa [15177/12](#).

Veículos em fim de vida

O Conselho decidiu não se opor à adoção de uma diretiva da Comissão que altera o Anexo II da Diretiva 2000/53/CE relativa aos veículos em fim de vida ([13992/12](#)).

O diploma da Comissão está sujeito ao procedimento de regulamentação com controlo. Significa isso que, agora que o Conselho deu o seu acordo, a Comissão pode adotar a decisão, a não ser que o Parlamento Europeu se lhe oponha.

EMPREGO

Mobilização do Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização para a Dinamarca e a Alemanha

O Conselho adotou duas decisões relativas à mobilização de um montante total de 12,8 milhões de EUR ao abrigo do Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização (FEG), para dar apoio a trabalhadores que perderam o emprego na Dinamarca e na Alemanha.

É destinado um montante de 7,5 milhões de EUR aos trabalhadores despedidos do Grupo Vestas, grande produtor dinamarquês de turbinas eólicas, que perdeu uma parte importante do mercado devido ao aumento da concorrência dos produtores mais baratos de fora da UE. Foram disponibilizados mais 5,4 milhões de EUR para os trabalhadores despedidos da manroland, produtor alemão de máquinas de impressão. Tal como o Grupo Vestas, a manroland perdeu importantes partes de mercado e sofreu um brusco declínio das vendas devido à crescente concorrência dos produtores mais baratos de fora da UE.

NOMEAÇÕES

Comité das Regiões

O Conselho nomeou Spyridon SPYRIDON (Grécia) ([15140/12](#)) e Patricia FERGUSON, Paul WATSON e Trevor CUMMINGS (Reino Unido) ([15137/12](#)), membros do Comité das Regiões pelo período remanescente do atual mandato, a saber, até 25 janeiro de 2015.

ATOS APROVADOS POR PROCEDIMENTO ESCRITO

Medidas restritivas – República da Guiné

Por procedimento escrito que terminou em 26 de outubro, o Conselho prorrogou até 27 de outubro de 2013 as medidas restritivas contra a República da Guiné. Simultaneamente, alterou o embargo às armas, permitindo que os Estados-Membros autorizem, sob certas condições, a exportação de explosivos destinados exclusivamente à utilização em investimentos mineiros e em infraestruturas.