

Quarta-feira, 22 de Abril de 2009

Livro Verde sobre o futuro da política relativa às RTE-T

P6_TA(2009)0258

Resolução do Parlamento Europeu, de 22 de Abril de 2009, sobre o Livro Verde sobre o futuro da política relativa às RTE-T (2008/2218(INI))

(2010/C 184 E/07)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 4 de Fevereiro de 2009, intitulada «Livro Verde: Revisão da política relativa à RTE-T» (COM(2009)0044),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 26 de Novembro de 2008, intitulada «Plano de relançamento da economia europeia» (COM(2008)0800),
- Tendo em conta as conclusões do Conselho «Tornar o transporte mais ecológico», aprovadas pelo Conselho «Transportes, Telecomunicações e Energia» na sua reunião de 8 e 9 de Dezembro de 2008,
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 22 de Junho de 2006, intitulada «Manter a Europa em movimento – Mobilidade sustentável para o nosso continente – Revisão intercalar do Livro Branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes» (COM(2006)0314),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 23 de Janeiro de 2008, intitulada «Duas vezes 20 até 2020 – As alterações climáticas, uma oportunidade para a Europa» (COM(2008)0030),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 18 de Outubro de 2007, intitulada «Plano de acção para a logística do transporte de mercadorias» (COM(2007)0607),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 14 de Maio de 2008, sobre os resultados das negociações referentes a estratégias e programas da política de coesão para o período de programação de 2007-2013 (COM(2008)0301),
- Tendo em conta o relatório da Comissão de 20 de Janeiro de 2009 sobre a aplicação das orientações de 2004-2005 relativas à rede transeuropeia de transportes (COM(2009)0005),
- Tendo em conta a sua Resolução de 11 de Março de 2009 sobre a Estratégia de Lisboa ⁽¹⁾,
- Tendo em conta a sua Resolução de 5 de Setembro de 2007 sobre a logística do transporte de mercadorias na Europa – chave da mobilidade sustentável ⁽²⁾,
- Tendo em conta o artigo 45.º do seu Regimento,
- Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo e o parecer da Comissão do Desenvolvimento Regional (A6-0224/2009),

⁽¹⁾ Textos Aprovados, P6_TA(2009)0120.

⁽²⁾ JO C 187 E de 24.7.2008, p. 154.

Quarta-feira, 22 de Abril de 2009

- A. Considerando que os princípios que enquadram a política relativa à RTE-T – enunciados na Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes ⁽¹⁾, bem como na Decisão n.º 884/2004/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, que altera a Decisão n.º 1692/96/CE sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes ⁽²⁾ – levaram a uma «lista de desejos» de 30 projectos prioritários, inspirada principalmente por interesses nacionais,
- B. Considerando que, em relação ao transporte de mercadorias, é necessário melhorar a competitividade externa da ferrovia e das vias navegáveis em relação à rodovia, a fim de garantir uma exploração equilibrada das auto-estradas marítimas e dos corredores de transporte ferroviário,
- C. Considerando que esses 30 projectos prioritários foram objecto de uma proposta da Comissão no sentido de lhes ser concedido um financiamento da UE de, aproximadamente, 20 000 000 000 EUR no âmbito do quadro financeiro de 2007-2013 para a rede transeuropeia de transportes no seu conjunto, financiamento esse que acabou por ser reduzido a cerca de 8 000 000 000 EUR, dos quais apenas 5 300 000 000 EUR se destinam aos 30 projectos prioritários, por insistência do Conselho,
- D. Considerando que a União Europeia tem sido manifestamente incapaz de cumprir as regras de financiamento das RTE-T estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 680/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Junho de 2007, que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias de transportes e de energia ⁽³⁾, gerando assim incertezas no planeamento do financiamento de projectos,
- E. Considerando que é necessário reforçar a capacidade da Comissão para fazer progredir os grandes projectos transfronteiriços, nomeadamente no sector ferroviário, que exigem uma coordenação reforçada e permanente entre os Estados-Membros envolvidos e um financiamento plurianual cujo horizonte temporal ultrapasse o do quadro financeiro plurianual,
- F. Considerando que, embora os anexos da Comunicação da Comissão de 14 de Maio de 2008, acima citada, demonstrem que, no tocante a projectos no domínio dos transportes, cerca de 49 % das dotações são despendidas no sector rodoviário, cerca de 31 % nos caminhos-de-ferro e cerca de 9 % nos transportes urbanos, não se sabe com exactidão que projectos concretos são co-financiados,
1. Reconhece que as primeiras tentativas de desenvolvimento de uma política comunitária de infra-estruturas de transportes, em parte moldada pelo conjunto das «ligações em falta» apontadas pela Mesa Redonda Europeia dos Industriais (ERT), foram impulsionadas pela Comunicação da Comissão, de 2 de Dezembro de 1992, intitulada «Futura evolução da política comum dos transportes», no intuito de promover «o crescimento económico, a competitividade e o emprego», e conduzidas pelo antigo Comissário dos Transportes, Karel Van Miert; verifica que o Regulamento (CE) n.º 2236/95 do Conselho, de 18 de Setembro de 1995, que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias ⁽⁴⁾, e a Decisão n.º 884/2004/CE pretenderam servir os mesmos objectivos; chama a atenção para o impulso dado a esta política pela antiga Vice-Presidente da Comissão e Comissária responsável pela pasta da Energia e dos Transportes, Loyola de Palacio;
2. Considera que os relatórios dos coordenadores da RTE-T constituem exemplos interessantes para uma melhor coordenação e integração de um conjunto restrito de projectos importantes; solicita, por conseguinte, à Comissão e aos Estados-Membros que continuem a envidar para reforçar os projectos prioritários existentes; considera que, em consonância com o objectivo de concluir a rede na sua totalidade, deve ser dada continuidade aos investimentos a médio e a longo prazo;
3. Acolhe com satisfação a apresentação tempestiva da Comunicação da Comissão de 4 de Fevereiro de 2009, acima citada, com o objectivo de proceder a uma profunda revisão da política comunitária relativa às infra-estruturas de transportes e à RTE-T, a fim de a adaptar aos desafios presentes e futuros relacionados com os transportes, com a mobilidade transfronteiriça e com as questões financeiras, económicas, regionais (incluindo as regiões em situação de desvantagem permanente), sociais, de segurança e do ambiente;

⁽¹⁾ JO L 15 de 17.1.1997, p. 1.

⁽²⁾ JO L 167 de 30.4.2004, p. 1.

⁽³⁾ JO L 162 de 22.6.2007, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 228 de 23.9.1995, p. 1.

Quarta-feira, 22 de Abril de 2009

4. Considera, a este respeito, que não existem fundamentos para introduzir uma noção vaga de pilar conceptual da RTE-T, que viria sobrecarregar a lista de prioridades; sustenta que, contrariamente ao objectivo declarado pela Comissão, um pilar expressamente apresentado como conceptual não contribuiria para aumentar a credibilidade da política da RTE-T, que seria antes alcançada através do desenvolvimento de projectos concretos;
5. Concorde, pois, com o desenvolvimento de uma abordagem mais coerente e integrada da rede, que reflecta as necessidades de ligações intermodais para pessoas e mercadorias; sublinha, por isso, que deve ser dada prioridade à ferrovia, aos portos, às vias navegáveis marítimas e interiores sustentáveis e às suas conexões com o interior ou aos nós intermodais nas ligações entre infra-estruturas que assegurem a ligação aos novos Estados-Membros ou neles estejam implantadas, e que também se deve dedicar especial atenção às ligações de transportes transfronteiriças, bem como a melhor ligações com os aeroportos e portos marítimos nas redes transeuropeias; salienta que cumpre votar atenção às necessidades diferentes, mas complementares, do tráfego de passageiros e de mercadorias; recomenda aos Estados-Membros e às autoridades regionais que melhorem as estações intermédias e as interligações locais, enquanto ligações à RTE-T, a fim de minimizar os custos associados a uma situação periférica;
6. Convida a Comissão a prestar um apoio especial aos projectos prioritários com ligações intermodais e uma interoperabilidade consistente que atravessem vários Estados-Membros; assinala que a ligação de áreas económicas ao longo desses projectos prioritários compete aos Estados-Membros;
7. Observa e aprova o facto de os modos de transporte respeitadores do ambiente serem tidos desproporcionadamente em conta na lista de projectos prioritários; exorta, a este respeito, a Comissão a assegurar que essas proporções sejam preservadas no futuro aquando da concretização dos projectos;
8. Salienta a necessidade de integrar a protecção do clima e o desenvolvimento sustentável para todos os modos de transporte na política europeia relativa às infra-estruturas – de modo a conformá-la com o objectivo da UE de reduzir em 20 % as emissões de CO₂;
9. Convida a Comissão a instar os Estados-Membros a integrarem, nos processos de tomada de decisões e de planeamento relativos a projectos da RTE-T, a legislação europeia em matéria de ambiente, nomeadamente as directivas que regulam a rede Natura 2000, a AAE, a AIA e a qualidade do ar, a Directiva-Quadro relativa à água, as directivas Habitats e Aves, bem como o Sistema de Relatórios sobre Transportes e Ambiente (TERM) da Agência Europeia do Ambiente, respeitante aos indicadores sobre os transportes e o ambiente;
10. Exorta a Comissão a reduzir ao mínimo as disposições pouco claras ou contraditórias relativas a declarações de interesse comum e à aplicação da legislação em matéria de ambiente; considera, ainda, que a partir do momento em que o estatuto de RTE-T seja atribuído aos projectos, os Estados-Membros não devem abusar da legislação europeia referida no n.º 9, a fim de bloquear a execução dos projectos RTE-T;
11. Exorta a Comissão e os Estados-Membros a terem em conta, enquanto factores relevantes da política europeia em matéria de infra-estruturas de transportes, evoluções recentes, como a crise financeira mundial, as mutações demográficas, o alargamento e os novos países vizinhos, bem como a intensificação das ligações com os países da Europa Oriental e do Mediterrâneo;
12. 10-A. Sublinha que, especialmente na actual conjuntura de crise económica, o desenvolvimento da RTE-T e a integração dos transportes da UE com os dos países vizinhos são a via mais fiável para assegurar tanto a sustentabilidade do mercado interno a longo prazo como a coesão económica e social da União;
13. Solicita à Comissão que intensifique os seus esforços para melhorar a coordenação europeia do ordenamento do território (Agenda Territorial da União Europeia, bem como o princípio da coesão territorial) e do planeamento dos transportes, tendo em conta a acessibilidade regional através da melhoria das redes inter-regionais; considera que será necessário ter em conta as grandes disparidades entre as regiões montanhosas e as áreas costeiras ou insulares, e entre o centro e as periferias ou outras zonas transfronteiriças, bem como a necessidade de uma melhor integração nos sistemas de mobilidade urbana nas RTE-T;
14. Convida a Comissão a atribuir especial prioridade a projectos fundamentais relacionados com as principais rotas ferroviárias, rodoviárias e de vias navegáveis interiores, de modo a garantir ligações transfronteiriças com os novos Estados-Membros e com os países terceiros;

Quarta-feira, 22 de Abril de 2009

15. Sugere, a este respeito, que o Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário (EDEC) seja incluído como base de programação e que os estudos disponíveis do ESPON sejam incluídos como informação científica de base, orientada para o planeamento sobre o desenvolvimento dos transportes;
16. Insiste na necessidade de integrar tanto os objectivos da Estratégia de Lisboa como os do Plano de Relançamento no desenvolvimento de políticas relativas à RTE-T, atendendo à importância fundamental da mobilidade, da acessibilidade e da sua logística para a competitividade da UE, bem como para melhorar a sua coesão territorial;
17. Exorta a Comissão e os Estados-Membros a integrarem os corredores verdes, as redes de transporte ferroviário de mercadorias, os corredores do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) e as auto-estradas marítimas, como o transporte marítimo de curta distância, as vias navegáveis de capacidade limitada ou as eclusas com capacidade insuficiente, os portos secos, as plataformas logísticas e os centros de mobilidade urbana, bem como a extensão projectada da RTE-T aos países da Política Europeia de Vizinhança e da Europa Oriental e do Mediterrâneo, no quadro de uma estratégia de RTE-T intermodal baseado em medidas planeadas com o intuito de favorecer os modos de transporte mais ecológicos, menos exigentes em termos de consumo de petróleo e mais seguros, visando garantir uma utilização otimizada de todos os modos de transporte e promovendo a compatibilidade das ligações entre os diferentes modos de transporte, principalmente as ligações ferroviárias dos portos; insta, além disso, à coerência entre o actual e o futuro enquadramento da RTE-T e a legislação proposta em matéria de corredores de transporte ferroviário;
18. Observa que as últimas investigações permitem concluir que, até muito recentemente, apenas 1 % dos fundos europeus para as infra-estruturas foi utilizado em vias navegáveis interiores; considera que é necessário apoio europeu suficiente para desenvolver a infra-estrutura de vias navegáveis interiores na Europa, de modo a aproveitar todo o potencial dessas vias como modo de transporte sustentável e fiável;
19. Convida a Comissão a diligenciar no sentido de o transporte ferroviário de mercadorias ser intensificado, tendo em vista o aumento da eficiência da rede e da velocidade do transporte;
20. Congratula-se, a este respeito, com a proposta da Comissão de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo (COM(2008)0852), e com a Comunicação da Comissão, de 18 de Outubro de 2007, acima citada;
21. Destaca a importância da partilha de informações no transporte intermodal para a promoção e a manutenção da interacção entre infra-estruturas incorpóreas e corpóreas (sistemas de informação como o ERTMS, o RIS, o SIT, o SESAR e o GALILEO), e para a melhoria da interoperabilidade, do material circulante (disponibilização do hardware e do software do sistema ERTMS nos comboios e redução do ruído provocado pelos vagões de mercadorias), da logística ecológica, das interfaces e conexões intermodais, dos serviços descentralizados das cadeias de abastecimento porta-a-porta e da gestão da mobilidade;
22. Destaca a importância de desenvolver sistemas de transportes inteligentes harmonizados e normalizados para a RTE-T, a fim de garantir uma gestão dos transportes mais eficiente, fluida, segura e compatível com o ambiente;
23. Recomenda uma melhor execução da RTE-T, proporcionando um melhor acesso à informação através de sistemas como o Sistema de Informação TENtec, mediante a instauração de um método aberto de coordenação que inclua a avaliação comparativa e o intercâmbio de boas práticas;
24. Sublinha a necessidade de um reforço a curto prazo da eficiência das infra-estruturas já existentes no âmbito de projectos da RTE-T, em especial nos casos em que a execução desses projectos já tenha sido iniciada, a fim de tornar os corredores mais viáveis e eficazes sem ter de se aguardar a conclusão a longo prazo dos megaprojectos previstos para esses corredores;
25. Apoiava a «opção estrutural 3 para o modelo da RTE-T», apresentada no Livro Verde, ou seja, a opção por uma camada dupla que inclui, por um lado, uma rede global, baseada nos traçados actuais da RTE-T, e, por outro, uma «rede principal» intermodal, ainda não definida e cujas prioridades serão os caminhos-de-ferro, as vias navegáveis sustentáveis e os portos, bem como a sua ligação aos centros logísticos;
26. Apoiava a concepção de uma «rede principal» constituída por um «pilar geográfico» e um «pilar conceptual», em que este último contém critérios e objectivos que permitam que os projectos, os corredores e as partes da rede sejam identificados de forma flexível ao longo do tempo, em vez de serem de forma rígida no início do período de orçamentação para todo o seu ciclo de vida; entende que deve ser possível expandir a RTE-T de forma flexível durante o período de orçamentação, de modo a adaptá-la à evolução das condições do mercado;

Quarta-feira, 22 de Abril de 2009

27. Reconhece o papel crucial dos Estados-Membros, em consulta com as suas autoridades regionais e locais, os actores da sociedade civil e as populações locais, nas decisões, no planeamento e no financiamento das infra-estruturas de transporte, designadamente no que respeita à coordenação e à cooperação transfronteiras europeias, e espera que o Conselho demonstre maior coerência entre as exigências que faz a respeito dos projectos da RTE-T e as decisões que toma sobre os orçamentos dessa rede; solicita aos Estados-Membros que, tendo em vista a revisão intercalar do quadro financeiro da UE e também no referente ao debate em curso sobre o Plano de Relançamento da UE, ponderem devidamente a questão do apoio financeiro necessário às infra-estruturas de transportes que fazem parte da rede RTE-T como uma prioridade, de acordo com a política da UE já estabelecida;
28. Concorde inteiramente com o objectivo comunitário de reduzir a carga administrativa, pelo que incentiva vivamente a Comissão a proceder à revisão dos quadros financeiros para os projectos prioritários da RTE-T, a fim de reduzir ainda mais a burocracia;
29. Solicita aos Estados-Membros e à Comissão que reforcem a coordenação das políticas seguidas a nível nacional, por forma a dar coerência ao co-financiamento e à execução do programa RTE-T, em conformidade com o disposto nos artigos 154.º e 155.º do Tratado CE;
30. Faz notar, a propósito, que a crise financeira pressiona a União Europeia, os Estados-Membros e as regiões no sentido de fundamentarem as suas decisões relativas a projectos de infra-estruturas de transportes em análises de custo-benefício sólidas, na sustentabilidade e no valor acrescentado transfronteiriço a nível europeu;
31. Considera, porém, que o investimento em infra-estruturas de transporte é uma área fundamental para lidar com a crise económica e financeira, pelo que convida a Comissão a acelerar os projectos de infra-estruturas ligados à RTE-T e financiados pelos Fundos Estruturais e/ou de Coesão; exorta os Estados-Membros a reavaliarem as suas prioridades em matéria de investimento, tendo em conta esta abordagem, de modo a acelerarem os projectos de RTE-T sob a sua responsabilidade, particularmente em secções transfronteiriças;
32. Lembra à Comissão que o co-financiamento comunitário de projectos de infra-estruturas de transportes realizado através dos fundos da RTE-T, de coesão e regionais ou por intermédio do BEI deve atender aos seguintes critérios: viabilidade económica, melhoria da competitividade, promoção do mercado único, sustentabilidade ambiental, transparência para os contribuintes e participação dos cidadãos (princípio da parceria); salienta, a este respeito, a importância do desenvolvimento de parcerias público-privadas para financiar os projectos RTE-T, assim como a necessidade de propor soluções flexíveis para os problemas que se observam em obras desta envergadura (dificuldades geográficas e técnicas, contestação pública, etc.);
33. Convida, neste contexto, a Comissão a assegurar que os projectos avaliados no âmbito de programas de financiamento da UE tomem em consideração o seu eventual impacto no financiamento nacional de outros investimentos necessários, não suportados por fundos comunitários; considera, em particular, que a afectação de dotações utilizadas pelos Estados-Membros para complementar projectos financiados pela UE não deve comprometer a manutenção ou o investimento em artérias de abastecimento; em vez disso, entende que os projectos devem ser elaborados e avaliados, pelo menos parcialmente, com base no seu potencial de integrar (e não negligenciar) o desenvolvimento e a manutenção da necessária infra-estrutura suplementar de artérias de abastecimento;
34. Salienta as necessidades rapidamente crescentes de investimento do mercado europeu dos transportes aéreos no âmbito do Céu Único Europeu II, bem como a abordagem total do sistema de aviação; convida, por isso, a Comissão a ponderar a possibilidade de aumentar a quota-parte dos fundos disponíveis para aeroportos e para ATM/ANS aquando da revisão do quadro orçamental da RTE-T;
35. Verifica que é necessário prosseguir o esforço de investigação e desenvolvimento sobre práticas melhores e mais eficientes para o financiamento das infra-estruturas de transportes e sobre os seus efeitos benéficos na competitividade e no emprego, em termos quantitativos e qualitativos, designadamente as experiências de parcerias público-privadas neste campo, como já acontece em recentes estudos da Comissão;
36. Salienta a necessidade de criar um grupo de trabalho, no âmbito da Agência Executiva RTE-T, para aumentar o recurso às PPP para o financiamento de alguns projectos ou secções prioritários, e de divulgar as soluções como melhor prática;

Quarta-feira, 22 de Abril de 2009

37. Salaria que o recurso acrescido às PPP e ao BEI não poderá substituir uma parte significativa dos financiamentos orçamentais para projectos de grande envergadura, com um período de retorno de várias gerações;
38. É a favor de um reexame do orçamento da RTE-T por parte dos Estados-Membros, no contexto da revisão intercalar das Perspectivas Financeiras 2009-2010, em vez de uma redução drástica de outros projectos e das ambições de desenvolvimento da ferrovia e da via navegável que lhes estão associadas;
39. Salaria a necessidade de afectar uma percentagem das receitas de portagem de infra-estruturas rodoviárias ao financiamento dos projectos de RTE-T, por forma a aumentar o efeito de alavanca no empréstimo;
40. 36. Solicita à Comissão que publique uma selecção de exemplos das ligações ferroviárias regionais transfronteiriças que foram desmanteladas ou abandonadas, beneficiando especialmente as que poderiam ser interligadas com a RTE-T;
41. Solicita à Comissão e aos Estados-Membros que considerem a rede Eurovelo e o circuito da Cortina de Ferro como uma oportunidade para a promoção das redes de infra-estruturas de ciclovias transfronteiriças europeias, apoiando a mobilidade não motorizada e o turismo sustentável;
42. Solicita à Comissão que proponha – até ao fim do seu mandato – uma iniciativa legislativa sobre a abertura dos mercados nacionais de transporte ferroviário de passageiros a partir de 1 de Janeiro de 2012, a fim de fomentar a competitividade de toda a rede ferroviária da RTE;
43. Lamenta a morosidade da execução de projectos prioritários que afectam secções fronteiriças, especialmente as dos Pirenéus, que são vitais para a Península Ibérica e para a França;
44. Incita a Comissão a manter o envolvimento do Parlamento e do Conselho Europeu nas suas propostas e opções (pluri)anuais relativas ao co-financiamento de projectos da RTE-T;
45. Solicita à Comissão que, para cada projecto prioritário, apresente um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, numa base periódica e, pelo menos, uma vez por ano, sobre a fase de adiantamento de cada projecto, a fiabilidade dos custos, a exequibilidade de cada projecto e o seu calendário de execução;
46. Convida a Comissão e o BEI a apresentarem anualmente ao Parlamento e ao Conselho uma lista dos projectos específicos da RTE-T co-financiados no âmbito de programas dos fundos regionais e de coesão e pelo próprio BEI, à semelhança do que foi feito para o co-financiamento da RTE-T;
47. Considera que, do ponto de vista económico e ecológico, os sistemas de transportes multimodais, que permitem a utilização de diferentes meios de transporte no mesmo trajecto, são, em muitos casos, a única opção viável e sustentável para o futuro;
48. Salaria que, no âmbito do recém-alargado Espaço Schengen, as infra-estruturas de transportes entre a Europa Ocidental e Oriental são extremamente importantes, tendo em conta o potencial de crescimento económico que lhes está associado, especialmente nos novos Estados-Membros; solicita à Comissão e aos Estados-Membros que desenvolvam e promovam ligações rodoviárias e ferroviárias transnacionais entre a Europa Oriental e Ocidental, em particular, dando apoio às infra-estruturas transfronteiriças de transportes através de um programa de acção específico aplicado em cooperação com as autoridades locais, regionais e nacionais; recorda também que a existência de uma melhor interconexão entre a RTE-T e as redes de transportes de países terceiros melhorará a posição das zonas transfronteiriças, em particular, e aumentará o valor acrescentado da cooperação inter-regional e da EU, no seu conjunto;
49. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho, à Comissão e aos governos e parlamentos dos Estados-Membros.
-