



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 12.01.1996  
COM(95) 729 final

96/0002 (SYN)

Proposta de

REGULAMENTO (CE) DO CONSELHO

que fixa as condições em que os transportadores não-residentes  
podem efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros  
num Estado-membro

(apresentada pela Comissão)



## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Assunto: Proposta de regulamento do Conselho que fixa as condições em que os transportadores não-residentes podem efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros num Estado-membro

### A. ANTECEDENTES

1. O acórdão do Tribunal de Justiça, de 22 de Maio de 1985, no processo 13/83 confirmou a obrigação do Conselho de implementar, num prazo razoável, a liberdade de prestação de serviços no sector dos transportes nacionais a que se refere o n.º 1, alínea b), do artigo 75.º do Tratado.
2. Em aplicação das disposições desse acórdão, a Comissão apresentou ao Conselho, em 4 de Março de 1987, uma proposta de regulamento do Conselho que fixava as condições em que os transportadores não-residentes podiam efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros num Estado-membro<sup>1</sup>, o qual previa que qualquer transportadora rodoviária de passageiros por conta de outrem, estabelecida num Estado-membro em conformidade com a legislação deste, autorizada a efectuar transportes rodoviários internacionais de passageiros em autocarro e que preenchesse as condições estabelecidas na Directiva 74/562/CEE do Conselho, relativa ao acesso à profissão, era autorizada a efectuar, a título temporário, transportes nacionais rodoviários de passageiros por conta de outrem, sob forma de serviços regulares, de lançadeira ou ocasionais, noutro Estado-membro.

Estes serviços de transporte estavam sujeitos às disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor no Estado-membro de acolhimento, as quais deviam ser aplicadas aos transportadores não-residentes em condições idênticas às impostas aos transportadores estabelecidos nesse Estado-membro a fim de se evitar a discriminação dos transportadores não-residentes por razões de nacionalidade ou local de estabelecimento.

3. O Parlamento Europeu aprovou a proposta da Comissão, sob reserva de três alterações, em 10 de Março de 1988<sup>2</sup>. Considerando aceitáveis duas dessas alterações, a Comissão apresentou ao Conselho, em 4 de Novembro de 1988, uma proposta alterada de regulamento do Conselho<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> JO n.º C 77 de 24.3.1987, p.13

<sup>2</sup> JO n.º C 94 de 11.4.1988, p.125

<sup>3</sup> JO n.º C 301 de 26.11.1988, p.8

4. O Conselho de Ministros adoptou, em 23 de Julho de 1992, o Regulamento nº 2454/92, que fixa as condições em que as transportadoras não residentes podem efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros num Estado-membro<sup>4</sup>. Este regulamento introduziu a liberdade de cabotagem para os serviços de transporte em autocarro por etapas:
- a partir de 1 de Janeiro de 1993, para os circuitos de portas fechadas e determinados serviços regulares especializados de transporte de trabalhadores e estudantes numa zona fronteiriça de 25 quilómetros;
  - a partir de 1 de Janeiro de 1966, para todos os serviços, à excepção da cabotagem sob forma de serviços regulares.

Relativamente a estes últimos, o nº 3 do artigo 3º prevê que o "Conselho reanalisará a situação dos serviços regulares que não sejam os referidos no nº 2 na sequência do relatório da Comissão referido no artigo 12º, tomando nomeadamente em consideração as disposições nacionais aplicadas pelos Estados-membros no domínio do controlo e dos processos de autorização dos serviços regulares".

5. O Parlamento Europeu introduziu em 29 de Outubro de 1992 um recurso para a anulação deste regulamento. No seu acórdão de 1 de Junho de 1994 o Tribunal de Justiça<sup>5</sup> anulou o referido regulamento, com o fundamento de que o Conselho teria ignorado as prerrogativas do Parlamento. Com efeito, a obrigação de consulta ao Parlamento no processo legislativo previsto no artigo 75º do Tratado de Roma na sua versão original implica a obrigação de nova consulta sempre que o texto finalmente adoptado, considerado no seu conjunto, se afaste, na sua substância, daquele sobre o qual o Parlamento foi consultado.

O Tribunal considera que "resulta de uma comparação entre a proposta inicial da Comissão e o regulamento impugnado que, quanto aos serviços regulares, as alterações introduzidas limitaram o âmbito de aplicação da regulamentação a certos tipos de transporte rodoviário de passageiros e a certas zonas fronteiriças restritas, pelo que afectam a própria essência das disposições adoptadas. Por conseguinte, devem ser qualificadas de substanciais".<sup>6</sup>

O Tribunal de Justiça decidiu manter os efeitos do regulamento anulado até que o Conselho, após consulta regular do Parlamento, adoptasse nova regulamentação para não comprometer o grau de liberalização que o Regulamento nº 2454/92 tinha por objectivo estabelecer.

---

<sup>4</sup> JO nº L 251 de 29.8.92, p.1

<sup>5</sup> Processo C-388/92

<sup>6</sup> Nº 13 da fundamentação

6. O Tratado da União Europeia modificou, entretanto, o processo legislativo previsto no artigo 75º, tendo o processo de consulta sido substituído pelo processo de cooperação com o Parlamento Europeu (artigo 189º-C). Por conseguinte, a adopção do novo regulamento em execução do acórdão do Tribunal terá de obedecer ao novo processo.
7. Por esse motivo, e para salvaguardar as prerrogativas de todas as instituições que intervêm no processo legislativo, decidiu-se recomeçar o processo do início, isto é, apresentar uma nova proposta de regulamento, que retoma, em grande medida, o texto do regulamento anulado.
8. O nº 3 do artigo 3º e o artigo 12º do Regulamento nº 2454/92 prevêm que a Comissão:
  - apresente um relatório (que deveria ser preparado antes de 31 de Dezembro de 1995) sobre a aplicação do regulamento, nomeadamente sobre a incidência dos transportes de cabotagem no mercado dos transportes nacionais, bem como sobre a oportunidade de prever um alargamento do seu âmbito de aplicação a outros serviços regulares de transporte de passageiros;
  - apresente ao Conselho, por outro lado - se for caso disso e em função das conclusões do relatório -, uma proposta de regulamento.

Ora, tendo em conta as circunstâncias excepcionais deste caso, nomeadamente a anulação do regulamento pelo Tribunal e a urgência de se tomarem as medidas necessárias para a aplicação deste, apresenta-se ao Conselho a presente proposta de regulamento antes de preparado o relatório atrás mencionado. A elaboração de tal relatório não pode, aliás, condicionar o poder da Comissão de formular propostas.

9. A criação do mercado interno, no qual a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais é assegurada pelo Tratado, bem como a eliminação dos controlos fronteiriços, exigem a extensão do regime de cabotagem a todas as modalidades de serviços de transporte em autocarro, nomeadamente os serviços regulares.

## B. JUSTIFICAÇÃO DE UMA ACCÃO AO NÍVEL COMUNITÁRIO

### I. Subsidiariedade

- a) **Quais os objectivos da acção prevista relativamente às obrigações da Comunidade?**

A proposta tem por fim estabelecer as condições em que os transportadores não-residentes poderão efectuar serviços de transporte nacionais num Estado-membro ("cabotagem") em autocarro.

O objectivo fundamental é estabelecer a liberdade de prestação de serviços no sector dos transportes, eliminando qualquer discriminação do prestador por motivo da nacionalidade deste ou do facto de estar estabelecido num Estado-membro distinto daquele em que é prestado o serviço.

- b) A acção prevista é da competência exclusiva da Comunidade ou da competência desta e dos Estados-membros?**

A acção prevista é da competência exclusiva da Comunidade (nº 1, alínea b), do artigo 75º do Tratado).

- c) Qual a dimensão comunitária do problema (por exemplo, quantos Estados-membros são parte interessada e que solução se adoptou até ao presente)?**

O problema diz respeito a todos os Estados-membros.

Por um lado, as disposições da proposta retomam quase totalmente o texto do Regulamento (CEE) nº 2454/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, e, por outro, eliminam as restrições relativas à cabotagem sob forma de certos serviços de transporte de passageiros.

O novo regulamento substituirá o Regulamento nº 2454/92, anulado pelo Tribunal de Justiça em 1 de Junho de 1994 devido a um vício do processo legislativo.

- d) Qual a solução mais eficaz quando se comparam os meios da Comunidade e dos Estados-membros?**

Para se poderem efectuar transportes de "cabotagem", os Estados-membros devem admitir o acesso de transportadores não-residentes aos transportes nacionais. Este processo deverá realizar-se num quadro bem definido, para se eliminarem quaisquer discriminações entre operadores de diferentes Estados-membros. A proposta estabelece, por conseguinte, o regime jurídico aplicável à cabotagem.

- e) Qual o valor acrescentado da acção comunitária prevista e qual seria o custo de não se intervir?**

Com a adopção do regulamento relativo à cabotagem, os mercados nacionais de transporte de passageiros passarão a ser acessíveis aos transportadores não-residentes. A prestação de serviços de cabotagem é um princípio fundamental, estabelecido no próprio Tratado. A eventual inacção da Comunidade constituiria uma distorção desse princípio e teria um custo importante, uma vez que o progresso económico da União Europeia depende, em larga medida, da capacidade de os seus sistemas de transporte assegurarem a necessária mobilidade de pessoas e bens.

**f) Quais as modalidades de acção ao dispor da Comunidade (recomendação, apoio financeiro, regulamentação, reconhecimento mútuo, etc.)?**

A presente proposta tem origem no Regulamento (CEE) n° 2454/92, anulado pelo Tribunal de Justiça, e assume, portanto, também a forma de um regulamento do Conselho. Uma vez que o acesso de não-nacionais aos mercados nacionais do transporte de passageiros se deve fazer nas mesmas condições para evitar distorções na concorrência, um regulamento, que é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros, é o único acto jurídico possível.

**g) É necessária regulamentação uniforme ou bastará uma directiva que estabeleça os objectivos gerais deixando aos Estados-membros as medidas de execução?**

Como indicado na alínea f), a presente proposta substitui e altera um regulamento e deve, portanto, assumir a forma de um regulamento. Por outro lado, o domínio em causa exige que a implementação da cabotagem rodoviária a nível do transporte de passageiros se faça nas mesmas condições e utilizando os mesmos documentos de controlo; uma directiva não seria um instrumento adequado.

## **II. Vantagens económicas do prosseguimento do processo de harmonização**

Convém recordar, em primeiro lugar, que este regulamento se baseia na alínea b) do artigo 75° do Tratado, nos termos do qual se deve instaurar a liberdade de prestação de serviços no sector dos transportes, o que implica, nomeadamente, a eliminação de qualquer discriminação do prestador de serviços por motivo da nacionalidade ou local de estabelecimento deste. A proposta de regulamento prevê, a este respeito, a aplicação das mesmas condições e regras para o acesso de transportadores não-residentes aos transportes nacionais rodoviários de passageiros num Estado-membro. A isto chama-se normalmente "cabotagem".

Note-se que o principal argumento económico em favor da cabotagem é que um operador que esteja autorizado, no país em que está estabelecido, a efectuar serviços de transporte internacional de passageiros em autocarro, terá a possibilidade de efectuar serviços de transporte nacional de passageiros em todos os Estados-membros da União Europeia e, também, nos países do Espaço Económico Europeu, desde que este foi criado, em 1 de Julho de 1994. Este mercado único representa, para os operadores de transportes de passageiros em autocarro, uma população de 370 milhões de habitantes, à qual a liberdade de prestação de serviços de transporte proporciona novas oportunidades de comunicação. Estas novas possibilidades poderão constituir a base para a criação de novos empregos no sector dos transportes.

Para evitar distorções na concorrência, a proposta de regulamento estabelece condições idênticas, em conformidade com a obrigação de não haver discriminações entre os operadores nacionais e com a dimensão única do mercado interno, para o acesso de não-residentes aos diferentes mercados nacionais. A proposta dá, todavia, aos Estado-membros a possibilidade de recorrerem à Comissão caso ocorram nos mercados

nacionais perturbações graves em resultado da actividade de transportadores não-residentes.

## C. SITUAÇÃO ACTUAL E OBJECTIVO DA PROPOSTA

### I. Situação actual

Embora o regulamento tenha sido anulado, o Tribunal de Justiça decidiu manter os seus efeitos até que o Conselho, após consulta regular ao Parlamento, adoptasse nova regulamentação, para não comprometer o grau de liberalização que o Regulamento n° 2454/92 tinha por objectivo estabelecer.

O referido regulamento previa a cabotagem para os serviços de transporte em autocarro por etapas e modalidades:

#### 1. Serviços ocasionais

- até 31 de Dezembro de 1995, a admissão aos transportes de cabotagem sob forma de serviços não-regulares é limitado aos circuitos de portas fechadas;
- após essa data, os transportes de cabotagem serão admitidos para todos os serviços não-regulares.

#### 2. Serviços regulares especializados

A cabotagem sob forma de serviços regulares especializados - serviços regulares que asseguram o transporte de categorias determinadas de passageiros, com exclusão de outros passageiros - é autorizada a partir da data de aplicação do Regulamento n° 2454/92, com algumas limitações:

- a) limitações respeitantes à natureza dos serviços, já que estão em causa unicamente os serviços regulares especializados de transporte de trabalhadores entre o domicílio e o local de trabalho e de estudantes entre o domicílio e o estabelecimento de ensino;
- b) limitações geográficas: serviços efectuados na zona fronteiriça de um Estado-membro - zona que se prolonga por uma extensão de 25-km em linha recta a partir da fronteira comum de dois Estados-membros - por transportadores com sede ou outro estabelecimento na zona fronteiriça de um Estado-membro limítrofe, na condição de:
  - os pontos de partida e destino dos serviços de transporte se situarem na zona fronteiriça do Estado-membro de acolhimento e de
  - a distância total do transporte não ultrapassar 50 km em linha recta em cada sentido.

#### 3. Serviços regulares

O regulamento nº 2454/92, anulado pelo Tribunal, exclui do seu âmbito de aplicação a cabotagem sob forma de serviços regulares - serviços que asseguram o transporte de passageiros com uma frequência e num trajecto determinados, podendo os passageiros ser embarcados e desembarcados em paragens previamente fixadas. Os serviços regulares são acessíveis a toda a gente, apesar da eventual obrigação de reservar.

O nº 3 do artigo 3º do referido regulamento prevê que o Conselho reanalise a situação dos serviços regulares que não sejam os referidos no nº 2 do mesmo artigo (serviços regulares especializados), tomando nomeadamente em consideração as disposições nacionais aplicadas pelos Estados-membros no domínio do controlo e dos processos de autorização dos serviços regulares, na sequência do relatório da Comissão. Esse relatório versará a aplicação do regulamento, nomeadamente a incidência dos transportes de cabotagem no mercado dos transportes nacionais, bem como a oportunidade de se prever um alargamento do âmbito de aplicação a outros serviços regulares de transporte de passageiros.

## **II. Objectivo da proposta**

São objectivos da proposta:

1. Dar execução ao acórdão proferido no processo C-388/92, que anulou o Regulamento nº 2454/92.
2. Materializar, no sector em causa, o princípio da livre prestação de serviços, a qual implica a eliminação de todas as restrições relativamente ao prestador, por motivo da nacionalidade deste ou do facto de estar estabelecido num Estado-membro distinto daquele em que o serviço deve ser prestado.
3. Eliminar as restrições que subsistem mesmo após 1 de Janeiro de 1996 no que se refere aos serviços regulares especializados.
4. Introduzir a cabotagem sob forma de serviços regulares, nomeadamente os seguintes:
  - Serviços regulares efectuados por ocasião de um serviço regular internacional em conformidade com as disposições do Regulamento nº 684/92 (nº 2 do artigo 3º do texto proposto).

Actualmente, não são autorizadas operações de transporte nacionais no quadro de um serviço regular internacional (ex.: Londres-Calais-Paris-Marselha; esse serviço pode embarcar passageiros apenas em Londres, mas não em Calais, para os desembarcar em Paris ou Marselha).

A abertura dos transportes nacionais no quadro de serviços internacionais deve ser considerada um verdadeiro serviço de cabotagem, na condição de ser prestado por um não-residente.

Este serviço de cabotagem está, segundo o texto proposto, sujeito a autorização das autoridades competentes do Estado-membro de acolhimento. Os motivos de recusa de autorização são muito estritos e coincidem em

grande medida com os previstos no Regulamento nº 684/92 relativo aos transportes internacionais.

- A admissão aos transportes de cabotagem sob forma de serviços regulares.

Relativamente a esta modalidade de transporte de cabotagem, os Estados-membros devem aplicar as disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor no Estado-membro de acolhimento no que se refere às relações a servir, à regularidade, à continuidade, à frequência e aos itinerários. Essas disposições devem ser aplicadas nas mesmas condições aplicáveis aos transportadores residentes, a fim de impedir a discriminação dos transportadores não-residentes por razões de nacionalidade ou local de estabelecimento. Essas condições são frequentemente fixadas nos contratos ou concessões de serviços de transporte público em autocarro nos Estados-membros.

Prevê-se, por outro lado, que, sempre que aplicável, qualquer compensação devida por obrigações de serviço público seja disponibilizada a todos os operadores comunitários abrangidos.

5. Integrar a maior parte das disposições contidas no Regulamento nº 2454/92, nomeadamente os artigos 5º, 6º, 7º, 8º, 9º, 10º, 11º, 12º e 14º.

#### D. ANÁLISE DO ARTICULADO

##### Artigo 1º

O artigo 1º do texto proposto retoma integralmente o texto do Regulamento nº 2454/92 anulado e acrescenta-lhe uma referência mais explícita à admissão aos transportes de cabotagem dos operadores de transportes que preencham as condições estabelecidas no referido artigo, sem discriminações por motivo de nacionalidade ou local de estabelecimento.

## Artigo 2º

Contém as definições dos diferentes serviços de transporte. Essas definições foram parcialmente retomadas do Regulamento nº 684/92, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro<sup>7</sup>, com vista a unificar as definições aplicáveis aos serviços de transporte internacionais e nacionais.

No quadro do Regulamento nº 684/92 existem quatro tipos de serviço diferentes: os serviços regulares, os serviços regulares especializados, os serviços de lançadeira e os serviços ocasionais. Os dois primeiros tipos não põem problemas de definição. No Regulamento nº 684/92, os serviços de lançadeira foram divididos em dois: com alojamento e sem alojamento. O texto proposto não retoma esta divisão, que, aliás, não consta da maior parte das legislações dos Estados-membros, as quais classificam os serviços de regulares e não-regulares (ocasionais). O regulamento nº 2454/92 também não contemplava o conceito de serviço de lançadeira.

## Artigo 3º

O artigo 3º estabelece as regras de acesso ao mercado, por forma a que, a partir da data de entrada em vigor do regulamento, os transportes de cabotagem sejam autorizados para os serviços seguintes:

- todos os serviços regulares especializados; as restrições constantes do texto do Regulamento nº 2454/92 são eliminadas;
- todos os serviços ocasionais. Aliás, a admissão aos transportes de cabotagem sob forma destes serviços estava já prevista no nº 1 do artigo 3º do Regulamento nº 2454/92, de acordo com o qual os transportes de cabotagem serão admitidos para todos os serviços não-regulares após 31 de Dezembro de 1995;
- no que se refere aos serviços regulares, estão previstos dois regimes de cabotagem, a saber:
  - a cabotagem sob forma de serviços regulares efectuados por ocasião de um serviço regular internacional em conformidade com as disposições do Regulamento nº 684/92 (nº 2 do artigo 3º do texto proposto). Esta disposição possibilitará que os operadores afectem melhor os seus recursos, uma vez que, presentemente, não são autorizadas operações de transporte nacionais no quadro de serviços internacionais;
  - a admissão aos transportes de cabotagem sob forma de serviços regulares (nº 3 do artigo 3º do texto proposto). Relativamente a esta modalidade de transporte de cabotagem, os Estados-membros devem aplicar as disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor no Estado-membro de acolhimento no que se refere às relações a servir, à regularidade, à continuidade, à frequência e aos itinerários. Essas disposições devem ser aplicadas nas mesmas condições aplicáveis aos transportadores residentes, a fim de impedir a discriminação dos transportadores não-residentes por

---

<sup>7</sup> JO nº L 74 de 20.3.92, p.1

razões de nacionalidade ou local de estabelecimento. Essas condições são frequentemente fixadas nos contratos ou concessões de serviços de transporte público em autocarro nos Estados-membros.

Prevê-se, por outro lado, que, sempre que aplicável, qualquer compensação devida por obrigações de serviço público seja disponibilizada a todos os operadores comunitários abrangidos.

#### Artigo 4º

Estabelece o regime jurídico aplicável às operações de cabotagem associadas aos serviços de transporte internacional previstos no nº 2 do artigo 3º da proposta.

Os serviços regulares de transporte internacional em autocarro estão sujeitos a autorização, de acordo com o nº 4 do artigo 4º do Regulamento nº 684/92. A natureza da autorização, o processo de concessão, os motivos de recusa de um serviço internacional e as obrigações dos transportadores estão previstas nos artigos 5º e seguintes do referido regulamento.

A presente proposta sujeita a autorização as operações de cabotagem associadas aos serviços de transporte internacional. A necessidade de autorização justifica-se por razões de lógica interna do sistema, uma vez que o serviço internacional está ele próprio sujeito a autorização.

A autorização é concedida pelas autoridades competentes do Estado-membro de acolhimento, isto é, o Estado-membro em que se realiza a operação de cabotagem, ao contrário das autorizações relativas aos serviços internacionais, que são concedidas com o acordo de todas as autoridades dos Estados-membros em cujos territórios os passageiros são embarcados ou desembarcados.

Os motivos de recusa de uma autorização são os previstos no Regulamento nº 684/92, com uma importante adaptação:

- a presente proposta não retoma o motivo de recusa previsto no nº 4, subalínea ii) da alínea b), do artigo 7º do referido regulamento, nos termos do qual o pedido pode ser recusado "se se constatar que o referido serviço afectaria seriamente a viabilidade de um serviço ferroviário comparável nos troços directos em questão". A razão de não se retomar esta formulação prende-se com a necessidade de salvaguardar a concorrência entre os diferentes meios de transporte.

As restantes disposições do artigo 4º retomam as disposições equivalentes do Regulamento nº 684/92 relativo ao transporte internacional.

### Artigo 5º

Este artigo retoma integralmente o texto do artigo 4º do Regulamento nº 2454/92 anulado e acrescenta-lhe uma nova referência. Os transportes de cabotagem sob forma de serviços regulares previstos no nº 3 do artigo 3º estão sujeitos, sob reserva da aplicação da regulamentação comunitária, às disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor no Estado-membro de acolhimento respeitantes às relações a servir, à regularidade, à continuidade, à frequência e aos itinerários. Sempre que aplicável, qualquer compensação devida por obrigações de serviço público deve ser disponibilizada a todos os operadores comunitários abrangidos.

### Artigos 6º, 7º, 8º, 9º, 10º, 11º e 12º

Estes artigos retomam quase integralmente as disposições equivalentes do regulamento nº 2454/92 anulado, com ligeiras alterações que não afectam a sua substância.

**REGULAMENTO (CE) N° ..... DO CONSELHO**

de .....

que fixa as condições em que os transportadores não-residentes  
podem efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros  
num Estado-membro

REGULAMENTO (CE) N° ... DO CONSELHO  
de .....

que fixa as condições em que os transportadores não-residentes  
podem efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros num Estado-membro

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o seu artigo 75º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Em cooperação com o Parlamento Europeu,

Considerando que o Regulamento (CEE) nº 2454/92 do Conselho, que fixa as condições em que as transportadoras não-residentes podem efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros num Estado-membro, foi anulado pelo acórdão de 1 de Junho de 1994<sup>1</sup> do Tribunal de Justiça por motivo de vício do processo legislativo previsto para a sua adopção;

Considerando que, nos termos do nº 1, alínea b), do artigo 75º do Tratado, a criação de uma política comum de transportes implica, *inter alia*, o estabelecimento das condições em que os transportadores não-residentes podem efectuar serviços de transporte num Estado-membro;

Considerando que o artigo 59º do Tratado fixa como objectivo a supressão das restrições à livre prestação de serviços na Comunidade e que, de acordo com o nº 1 do artigo 61º do Tratado, tal objectivo deve ser realizado no quadro da política comum de transportes;

Considerando que, como afirmou o Tribunal de Justiça<sup>2</sup>, as obrigações impostas ao Conselho pelo nº 1, alíneas a) e b), do artigo 75º do Tratado compreendem a obrigação de instaurar a livre prestação de serviços em matéria de transportes e que o alcance de tal obrigação é claramente definido pelo Tratado;

---

<sup>1</sup> Acórdão de 1 de Junho de 1994, processo C-388/92, Parlamento Europeu contra Conselho da União Europeia

<sup>2</sup> Acórdão de 22 de Maio de 1985, processo 13/83, Parlamento Europeu contra Conselho

Considerando que a referida disposição implica a supressão de todas as restrições relativamente ao prestador dos serviços devido à sua nacionalidade ou ao facto de estar estabelecido num Estado-membro distinto daquele em que o serviço deve ser prestado;

Considerando que o estabelecimento do mercado interno implica a supressão dos controlos fronteiriços e, conseqüentemente, o crescimento do tráfego intracomunitário;

Considerando que é necessário estabelecer o regime aplicável à cabotagem sob forma de todos os tipos de serviços de transporte em autocarro;

Considerando que é necessário determinar as disposições do Estado-membro de acolhimento aplicáveis aos transportes de cabotagem;

Considerando que é necessário adoptar disposições que permitam intervir no mercado dos transportes em causa quando se verifique uma perturbação grave;

Considerando que é conveniente que os Estados-membros se entrem ajudem com vista à boa aplicação do presente regulamento, nomeadamente em matéria de sanções aplicáveis em caso de infracção;

Considerando que compete aos Estados-membros tomarem as medidas necessárias para dar execução ao presente regulamento;

Considerando que é conveniente acompanhar a aplicação do presente regulamento com base num relatório a apresentar pela Comissão,

#### ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

##### Artigo 1º

Qualquer transportador rodoviário de passageiros por conta de outrem:

- estabelecido num Estado-membro, a seguir designado "Estado-membro de estabelecimento", em conformidade com a legislação desse Estado-membro, e
- autorizado nesse Estado-membro, em conformidade com a legislação comunitária na matéria, a exercer a profissão de transportador rodoviário de passageiros no domínio dos transportes internacionais,

fica autorizado, de acordo com as condições fixadas pelo presente regulamento e sem discriminação por motivo de nacionalidade ou local de estabelecimento, a efectuar, a título temporário, transportes nacionais rodoviários de passageiros por conta de outrem noutro Estado-membro, a seguir designado "Estado-membro de acolhimento", sem aí dispor de uma sede ou outro estabelecimento.

Esses transportes nacionais serão a seguir designados "transportes de cabotagem".

## Artigo 2º

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. "Serviços regulares" os serviços que asseguram o transporte de passageiros com uma frequência e num trajecto determinados e em que os passageiros podem ser embarcados e desembarcados em paragens previamente fixadas. Os serviços regulares são acessíveis a toda a gente, apesar da eventual obrigação de reservar;
2. "Serviços regulares internacionais", os serviços previstos no nº 1, ponto 1.1, do artigo 2º do Regulamento nº 684/92 do Conselho<sup>3</sup>;
3. "Serviços regulares especializados", os serviços regulares que asseguram o transporte de determinadas categorias de passageiros com exclusão de outros passageiros, com uma frequência e num trajecto determinados e em que os passageiros podem ser embarcados e desembarcados em paragens previamente fixadas.

Os serviços regulares especializados compreendem, nomeadamente:

- a) o transporte de trabalhadores entre o domicílio e o local de trabalho;
- b) o transporte de estudantes entre o domicílio e o estabelecimento de ensino;
- c) o transporte de militares e suas famílias entre o local de origem e o local de aquartelamento.

O carácter regular dos serviços especializados não é afectado pelo facto de a organização do transporte ser adaptada às necessidades variáveis dos utentes.

4. "Serviços ocasionais", os serviços que não correspondem à definição de serviços regulares nem à definição de serviços regulares especializados. O carácter ocasional destes serviços não é afectado pelo facto de serem efectuados com uma certa frequência.
5. "Veículos", os veículos automóveis que, pelo seu tipo de construção e equipamento, estão aptos a transportar mais de nove pessoas - incluindo o condutor - e se destinam a esse efeito.

## Artigo 3º

A partir da data de entrada em vigor do presente regulamento são autorizados transportes de cabotagem para os serviços seguintes:

---

<sup>3</sup> JO nº L 74 de 20.3.92, p.1

1. Os serviços regulares especializados e os serviços ocasionais.
2. Os serviços regulares definidos no n.º 1 do artigo 2.º, desde que efectuados por ocasião de um serviço regular internacional, nos termos do disposto no Regulamento n.º 684/92 do Conselho, por um transportador não residente no Estado-membro de acolhimento.
3. Os outros serviços regulares.

#### Artigo 4.º

1. Os transportes de cabotagem efectuados nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 3.º estão sujeitos a autorização das autoridades competentes do Estado-membro de acolhimento.
2. O pedido de autorização pode ser indeferido:
  - a) se as autoridades competentes do Estado-membro de acolhimento comprovarem que o serviço regular que é objecto do pedido para transporte de cabotagem comprometeria directamente a existência de serviços regulares já autorizados, excepto no caso de os serviços regulares em causa serem explorados por um único transportador ou grupo de transportadores;
  - b) se as autoridades competentes do Estado-membro de acolhimento comprovarem que o serviço regular que é objecto do pedido para transporte de cabotagem visa unicamente os serviços mais lucrativos de entre os serviços regulares existentes nas ligações em causa.

O facto de um transportador oferecer preços inferiores aos oferecidos por outros transportadores rodoviários ou de a ligação em causa ser já explorada por outros transportadores rodoviários não pode constituir, por si só, justificação para o indeferimento do pedido.

O n.º 4, alínea a), do artigo 7.º do Regulamento n.º 684/92 aplica-se, *mutatis mutandis*, aos pedidos de autorização para transportes de cabotagem sob forma de serviços regulares.

O indeferimento do pedido deve ser fundamentado.

As autoridades competentes apenas podem indeferir pedidos por motivos compatíveis com o presente regulamento.

3. Os Estados-membros garantirão aos transportadores a possibilidade de estes defenderem os seus interesses em caso de indeferimento dos pedidos de autorização por eles apresentados.
4. A autorização é emitida em nome do transportador; não pode ser transferida por este a terceiros. No entanto, o transportador que tiver recebido a autorização pode,

com o consentimento das autoridades competentes do Estado-membro de acolhimento, efectuar o serviço por intermédio unicamente do subcontratante autorizado a efectuar o serviço internacional previsto no nº 1, ponto 1.1, do artigo 2º do Regulamento nº 684/92. Neste caso, a autorização deve mencionar o nome do subcontratante e o papel que este desempenha. O subcontratante deve preencher as condições enunciadas no artigo 1º.

No caso de existir uma associação de empresas para a exploração de transportes de cabotagem sob forma de serviços regulares, a autorização do serviço de cabotagem é emitida em nome de todas as empresas e entregue à empresa gerente, com cópia para as restantes. A autorização deve mencionar o nome de todos os operadores.

5. O prazo máximo de validade de uma autorização será de 5 anos. Tal prazo não poderá, em todo o caso, ser superior ao período de validade da autorização relativa ao serviço internacional no quadro do qual é efectuada a operação de cabotagem.
6. Excepto em caso de força maior, compete ao operador de transportes de cabotagem sob forma de serviços regulares tomar, até à cessação da respectiva autorização, as medidas necessárias para garantir um serviço de transporte que satisfaça as normas de continuidade, regularidade e capacidade, bem como as condições fixadas pelas autoridades competentes do Estado-membro de acolhimento relativamente ao itinerário, paragens e horários do serviço e ao período de validade da autorização. Tais condições não podem ser menos favoráveis do que as aplicadas aos serviços de transporte regulares efectuados por transportadores residentes.
7. A autorização, ou uma cópia autenticada desta, deve encontrar-se a bordo do veículo.
8. A Comissão estabelecerá, após consulta aos Estados-membros, o modelo do pedido de autorização para transportes de cabotagem sob forma de serviços regulares e o modelo da autorização, bem como as modalidades da sua utilização.

#### Artigo 5º

1. A realização dos transportes de cabotagem previstos no artigo 3º está sujeita, sob reserva da aplicação da regulamentação comunitária, às disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor no Estado-membro de acolhimento nos seguintes domínios:
  - a) preço e condições do contrato de transporte;

- b) massas e dimensões dos veículos rodoviários: os valores das massas e dimensões poderão eventualmente ultrapassar os aplicáveis no Estado-membro de estabelecimento do transportador, mas não podem, em caso algum, ultrapassar os valores técnicos constantes do certificado de conformidade;
  - c) requisitos relativos ao transporte de determinadas categorias de passageiros, nomeadamente estudantes, crianças e pessoas com mobilidade reduzida;
  - d) períodos de condução e de repouso;
  - e) IVA (imposto sobre o valor acrescentado) aplicável aos serviços de transporte. Neste domínio, aplica-se às prestações referidas no artigo 1º do presente regulamento a alínea a) do nº 1 do artigo 21º da Directiva 77/388/CEE do Conselho, de 17 de Maio de 1977, relativa à harmonização das legislações dos Estados-membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios - sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado: matéria colectável uniforme<sup>4</sup>.
2. A realização de transportes de cabotagem sob forma dos serviços previstos no nº 3 do artigo 3º está sujeita, sob reserva da aplicação da regulamentação comunitária, às disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor no Estado-membro de acolhimento respeitantes às relações a servir, à regularidade, à continuidade, à frequência e aos itinerários.

Sempre que aplicável, qualquer compensação devida por obrigações de serviço público deve ser disponibilizada a todos os operadores comunitários abrangidos.

- 3. As normas técnicas de construção e equipamento de veículos a que devem obedecer os veículos utilizados nos transportes de cabotagem são as impostas aos veículos autorizados a circular para efectuar transportes internacionais.
- 4. As disposições nacionais referidas nos nºs 1 e 2 devem ser aplicadas pelos Estados-membros aos transportadores não-residentes em condições idênticas às impostas aos seus próprios nacionais, a fim de efectivamente impedir qualquer discriminação, manifesta ou dissimulada, com base na nacionalidade ou no local de estabelecimento.
- 5. Se, tendo em conta a experiência adquirida, se verificar a necessidade de alterar a lista dos domínios das disposições do Estado-membro de acolhimento referidos no nº 1, o Conselho deliberará por maioria qualificada, com base em proposta da Comissão.

## Artigo 6º

---

<sup>4</sup> JO nº L 145 de 13.6.1977, p.1, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 91/680/CEE (JO nº L 376 de 31.12.1991, p. 1).

O Estado-membro de estabelecimento passará aos transportadores que o solicitem e que satisfaçam as condições fixadas no artigo 1º um certificado conforme com o modelo estabelecido pela Comissão após consulta aos Estados-membros.

A autoridade ou o organismo competentes nesse Estado para emitir o certificado são igualmente competentes para o retirar, temporária ou definitivamente, nomeadamente a título das sanções referidas no nº 4 do artigo 11º

O certificado, ou uma cópia autenticada deste, deve encontrar-se a bordo do veículo e ser apresentado sempre que solicitado pelos agentes encarregados do controlo.

#### Artigo 7º

1. Os transportes de cabotagem sob forma de serviços ocasionais são efectuados ao abrigo de um documento de controlo, folha de itinerário, que deve encontrar-se a bordo do veículo e ser apresentado sempre que solicitado pelos agentes encarregados do controlo.
2. A folha de itinerário, cujo modelo será estabelecido pela Comissão após consulta aos Estados-membros, deve incluir os seguintes elementos de informação:
  - a) pontos de partida e de destino do serviço;
  - b) datas de início e de término do serviço.
3. As folhas de itinerário são emitidas em cadernetas autenticadas pela autoridade ou organismo competentes do Estado-membro de estabelecimento. O modelo da caderneta de folhas de itinerário será estabelecido pela Comissão após consulta aos Estados-membros.
4. No caso dos serviços regulares especializados, é considerado documento de controlo o contrato celebrado entre o transportador e o organizador do transporte ou uma cópia autenticada do mesmo.

As folhas de itinerário devem, todavia, ser preenchidas na forma de recapitulação mensal.

5. As folhas de itinerário utilizadas são reenviadas à autoridade ou organismo competentes do Estado-membro de estabelecimento segundo modalidades a determinar por essa autoridade ou organismo.

## Artigo 8º

1. No fim de cada trimestre e num prazo de três meses, que a Comissão poderá reduzir para um mês no caso referido no artigo 9º, a autoridade ou organismo competentes de cada Estado-membro comunicarão à Comissão os dados relativos às operações de cabotagem sob forma de serviços regulares, especializados e ocasionais que tenham sido efectuadas nesse trimestre pelos transportadores residentes.

Essa comunicação será efectuada por meio de um quadro elaborado em conformidade com o modelo estabelecido pela Comissão após consulta aos Estados-membros.

2. As autoridades competentes do Estado-membro de acolhimento comunicarão anualmente à Comissão o levantamento estatístico do número de autorizações de transportes de cabotagem sob forma dos serviços regulares referidos no nº 2 e 3º do artigo 3º.
3. A Comissão comunicará logo que possível aos Estados-membros os quadros recapitulativos elaborados com base nos dados que lhe tiverem sido transmitidos nos termos do nº 1.

## Artigo 9º

1. Em caso de perturbação grave do mercado de transportes nacionais de uma determinada zona geográfica devida à actividade de cabotagem ou agravada pela mesma, qualquer Estado-membro poderá recorrer à Comissão com vista à adopção de medidas de protecção, comunicando-lhe as informações necessárias e as medidas que prevê tomar em relação aos transportadores residentes.
2. Para efeitos do nº 1, entende-se por:
  - "perturbação grave do mercado de transportes nacionais de uma determinada zona geográfica", o aparecimento nesse mercado de problemas de especificos susceptíveis de provocar um excedente grave, potencialmente duradouro, da oferta em relação à procura, que represente uma ameaça para o equilíbrio financeiro e a sobrevivência de grande número de empresas de transporte rodoviário de passageiros,
  - "zona geográfica", uma zona que engloba parte ou a totalidade do território de um Estado-membro ou que se estende a parte ou à totalidade do território de outros Estados-membros.
3. A Comissão analisará a situação e, após consulta ao comité consultivo referido no artigo 10º, decidirá, no prazo de um mês após a recepção do pedido do Estado-membro, se deve ou não tomar medidas de protecção, adoptando-as em caso afirmativo.

As medidas tomadas em conformidade com o presente artigo vigorarão por um período não superior a seis meses, prorrogável uma vez nos mesmos limites de validade.

A Comissão notificará imediatamente os Estados-membros e o Conselho de qualquer decisão tomada ao abrigo do presente número.

4. Caso a Comissão decida tomar medidas de protecção relativas a um ou vários Estados-membros, as autoridades competentes dos Estados-membros em questão deverão tomar medidas de alcance equivalente em relação aos transportadores residentes e do facto informar a Comissão.

Estas medidas serão aplicadas o mais tardar a partir da mesma data que as medidas de protecção decididas pela Comissão.

5. Os Estados-membros poderão submeter à apreciação do Conselho a decisão da Comissão, referida no nº 3, no prazo de trinta dias a contar da notificação da mesma.

O Conselho, deliberando por maioria qualificada, pode adoptar uma decisão diferente no prazo de trinta dias após recepção do pedido de um Estado-membro ou, no caso de o assunto ter sido submetido por vários Estados-membros, após recepção do primeiro pedido.

Serão aplicáveis à decisão do Conselho os limites de vigência previstos no segundo parágrafo do nº 3.

As autoridades competentes dos Estados-membros em questão deverão tomar medidas de alcance equivalente em relação aos transportadores residentes e do facto informar a Comissão.

Se o Conselho não tomar uma decisão no prazo referido no segundo parágrafo, a decisão da Comissão tornar-se-á definitiva.

6. Se considerar necessária a renovação das medidas referidas no nº 3, a Comissão apresentará uma proposta ao Conselho, que deliberará por maioria qualificada.

## Artigo 10º

A Comissão será assistida por um comité consultivo, constituído por representantes dos Estados-membros e presidido por um representante da Comissão.

A função do comité consiste em aconselhar a Comissão sobre:

- os pedidos apresentados pelos Estados-membros nos termos do nº 1 do artigo 9º,
- as medidas destinadas a solucionar a perturbação grave do mercado referidas no artigo 9º, especialmente a sua aplicação prática.

O comité elaborará o seu regulamento interno.

### Artigo 11º

1. Os Estados-membros prestar-se-ão assistência mútua com vista à aplicação do presente regulamento.
2. Sem prejuízo das acções penais que possam ser intentadas, o Estado-membro de acolhimento poderá aplicar sanções contra qualquer transportador não-residente que tenha cometido no seu território, por ocasião de um transporte de cabotagem, infracções ao presente regulamento ou à regulamentação comunitária ou nacional em matéria de transportes.

Estas sanções serão aplicadas numa base não discriminatória e em conformidade com o nº 3.

3. As sanções referidas no nº 2 podem consistir, nomeadamente, numa advertência ou, em caso de infracção grave ou de reincidência, numa proibição temporária dos transportes de cabotagem no território do Estado-membro de acolhimento em que foi cometida a infracção.

Em caso de apresentação de um certificado, autorização ou cópia autenticada falsificados, o documento falsificado será imediatamente apreendido e, se for caso disso, enviado logo que possível às autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento do transportador.

4. As autoridades competentes do Estado-membro de acolhimento notificarão as autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento das infracções verificadas e das sanções eventualmente adoptadas contra o transportador, podendo, em caso de infracção grave ou de reincidência, fazer acompanhar a referida notificação de um pedido de sanção.

Em caso de infracção grave ou de reincidência, as autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento avaliarão a conveniência de aplicar uma sanção adequada ao transportador em causa; essas autoridades deverão ter em conta a sanção eventualmente aplicada no Estado-membro de acolhimento e garantir que as sanções aplicadas ao transportador são, no seu conjunto, proporcionais à infracção ou infracções que as originaram.

A sanção aplicada pelas autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento, após consulta às autoridades competentes do Estado-membro de acolhimento, poderá ir até à retirada da autorização de exercer a profissão de transportador rodoviário de passageiros.

As autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento poderão igualmente, nos termos da legislação interna, citar o transportador em causa perante uma instância nacional competente.

Essas autoridades informarão as autoridades competentes do Estado-membro de acolhimento das decisões adoptadas em conformidade com o presente parágrafo.

#### Artigo 12º

Os Estados-membros deverão garantir aos transportadores a possibilidade de interposição de recurso jurisdicional contra as sanções de natureza administrativa que lhes tenham sido aplicadas.

#### Artigo 13º

A Comissão apresentará ao Conselho, antes de 31 de Dezembro de 1999, um relatório sobre a aplicação do presente regulamento e, nomeadamente, sobre a incidência dos transportes de cabotagem no mercado dos transportes nacionais.

#### Artigo 14º

Os Estados-membros porão em vigor, em tempo útil, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas relativas à execução do presente regulamento e comunicá-las-ão à Comissão.

#### Artigo 15º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de Janeiro de 1996.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

Feito em Bruxelas

Pelo Conselho  
O Presidente

## FICHA DE IMPACTO NAS EMPRESAS

### IMPACTO DA PROPOSTA NAS EMPRESAS, EM PARTICULAR AS PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS (PME)

#### Título da proposta

Regulamento do Conselho que fixa as condições em que os transportadores não-residentes podem efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros num Estado-membro.

#### Proposta

1. Considerando o princípio da subsidiariedade, por que razão é necessário legislar ao nível comunitário e quais os principais objectivos pretendidos?

A legislação comunitária fundamenta-se na alínea 1 b) do artigo 75º do Tratado, cujas disposições conferem à Comunidade a competência exclusiva para definir as condições em que os transportadores não-residentes podem efectuar serviços de transporte num Estado-membro. Por outro lado, o mercado interno instaurou o princípio da livre prestação de serviços, a qual, em matéria de transportes, implica a eliminação de qualquer discriminação do prestador de serviços por motivo da nacionalidade ou local de estabelecimento deste.

A proposta substituirá o Regulamento nº 2454/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, que fixa as condições em que as transportadoras não-residentes podem efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros num Estado-membro, anulado pelo Tribunal de Justiça em 1 de Junho de 1994 por vício do processo legislativo.

O novo texto foi actualizado, a fim de se poder ter com conta os progressos realizados no sector dos transportes desde a criação do mercado interno. Nesse contexto, a nova proposta, que retoma a maior parte das disposições do Regulamento nº 2454/92, tem como objectivo eliminar certas restrições que o referido regulamento mantivera no que se refere aos serviços regulares especializados e introduzir a cabotagem nos serviços regulares sob certas condições.

## Impacto nas empresas

### 2. Qual a população abrangida pela proposta?

- Que ramo de actividade?  
Os transportadores rodoviários de passageiros por conta de outrem autorizados, nos respectivos Estados-membros de estabelecimento, a exercer a profissão de transportador rodoviário de passageiros no domínio dos transportes internacionais.
- A proposta afecta mais as PME do que as grandes empresas?  
A proposta afecta indistintamente todas as empresas, qualquer que seja a dimensão destas. Note-se, no entanto, que cerca de 80% das empresas de transporte rodoviário são PME.
- Essas empresas estão concentradas em regiões particulares da Comunidade?  
A proporção de PME é relativamente importante nos Estados-membros meridionais.

### 3. As empresas deverão tomar medidas especiais para dar cumprimento à proposta?

Não.

### 4. Quais os efeitos económicos da proposta?

- No emprego  
A cabotagem abre novas perspectivas em matéria de transporte de passageiros em autocarro e constituirá, a médio prazo, a base para a criação de novos empregos no sector.
- No investimento e na criação de novas empresas  
As empresas poderão tirar partido do mercado interno e do espaço económico europeu para atingirem uma população de 370 milhões de habitantes. Este grande mercado necessitará, sem dúvida, de novos investimentos das empresas existentes e da criação de novas empresas de transporte de passageiros em autocarro.
- Na competitividade das empresas  
Com a introdução da cabotagem, os diferentes mercados nacionais de transporte de passageiros da União Europeia e do Espaço Económico Europeu tornar-se-ão acessíveis aos transportadores não-residentes. Estes poderão, assim, oferecer os seus serviços onde quer que haja oportunidades. É inegável que um grande mercado, com uma população de 370 milhões de habitantes, terá consequências benéficas para a competitividade das empresas interessadas e também para os cidadãos, que, dada a maior concorrência, terão mais possibilidades de escolha em termos da sua mobilidade, independentemente do local em que residam.

5. A proposta contém medidas destinadas a ter em conta a situação específica das PME (tratamento menos restritivo ou diferente)?

Não.

#### Consulta

6. Lista das organizações consultadas sobre a proposta e resumo das suas principais posições

Uma vez que a proposta irá substituir o Regulamento nº 2454/92 do Conselho, que fixa as condições em que as transportadoras não-residentes podem efectuar serviços de transporte num Estado-membro, anulado pelo Tribunal de Justiça em 1 de Junho de 1994 por vício do processo legislativo, e retoma quase todas as disposições deste, não foi necessária uma reunião de consulta com as organizações profissionais.



ISSN 0257-9553

COM(95) 729 final

# DOCUMENTOS

PT

07 06

---

N.º de catálogo : CB-CO-95-763-PT-C

ISBN 92-77-98706-5

---

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

L-2985 Luxemburgo