



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 26.03.2003
COM (2003) 164 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO
AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU**

sobre as consequências da guerra no Iraque para a energia e os transportes

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

sobre as consequências da guerra no Iraque para a energia e os transportes

A guerra no Iraque terá muitas repercussões de que não podemos, nesta fase, medir todas as implicações. A presente comunicação representa apenas uma primeira reacção às consequências da guerra para os sectores da energia e dos transportes. Como é evidente, com o evoluir dos acontecimentos poderão ser necessárias adaptações.

Para preparar a análise da Comissão sobre esses sectores, foi criado um grupo de trabalho, em Dezembro do ano passado, no âmbito da Direcção-Geral da Energia e dos Transportes, para “Análise dos riscos nos domínios da energia e dos transportes”, grupo esse que foi mandatado para fornecer informações aos outros centros de reacção rápida da Comissão (o “gabinete de crise” da DG Relações Externas e o Centro de Alerta da DG Ambiente). A missão do grupo consiste essencialmente em identificar as fontes de risco e o grau de vulnerabilidade das infra-estruturas energéticas e de transportes nos Estados-Membros da UE, países candidatos e países vizinhos.

Antecipando a guerra no Iraque, procedeu-se à preparação de um conjunto de medidas para fazer face aos problemas mais urgentes.

1. TRANSPORTE AÉREO

O transporte aéreo europeu poderá vir a ser afectado pela guerra no Iraque. O impacto da guerra no sector da aviação manifestar-se-á pelo menos de três formas:

- o encerramento do espaço aéreo na região do conflito e os desvios de tráfego, sobretudo através da Rússia;
- o congestionamento do espaço aéreo europeu, dada a prioridade concedida às operações militares em relação ao tráfego civil;
- e, finalmente e acima de tudo, uma baixa da procura. O sector da aviação prevê uma quebra de receitas a nível mundial de cerca de 6 mil milhões de euros no caso de a guerra durar três meses (dados IATA¹). Essa quebra de receitas poderá, contudo, vir a acentuar-se caso o conflito venha a prolongar-se para além das previsões.

A questão do impacto da guerra na situação do sector aéreo, que já enfrenta uma necessidade de consolidação, não deverá contudo ser sobreavaliada (ver Anexo I relativo à situação actual do sector). A redução do número de voos para o Próximo e Médio Oriente não será necessariamente generalizada ao conjunto das rotas aéreas. Como é óbvio, dependerá do abrandamento económico global e das reticências psicológicas em viajar tradicionalmente observadas nos períodos de conflito.

¹ International Air Transport Association (Associação do Transporte Aéreo Internacional)

A Comissão está a estudar um conjunto de medidas de apoio ao sector. Não poderá todavia aceitar medidas que tenham por efeito a criação de distorções entre Estados e transportadoras, nem admitir que a actual situação possa servir de pretexto para adiar as necessárias reestruturações. Não será demais reiterar a importância do rigoroso cumprimento das regras do Tratado CE em matéria de auxílios estatais. O próprio Tratado oferece a possibilidade de fazer face a acontecimentos extraordinários (n.º 2, alínea b), do artigo 87.º). A Comissão já teve ocasião de recorrer a essa disposição no sector dos transportes aéreos, quando as circunstâncias o justificavam.

Recorde-se que, aquando da primeira guerra do Golfo, em 1991, e sobretudo na sequência dos atentados de 11 de Setembro de 2001, a Comissão já havia tomado, por um período limitado, uma série de medidas destinadas a permitir às companhias aéreas fazer face às dificuldades a curto prazo:

- análise favorável de algumas formas de auxílios estatais destinados a compensar os custos suplementares nos domínios da segurança e dos seguros;
- possibilidade de a Comissão autorizar determinados acordos de cooperação entre companhias aéreas, partindo de uma análise caso a caso, em virtude das regras de concorrência aplicáveis aos transportes aéreos, nomeadamente a emissão de parecer favorável em relação aos acordos de coordenação de serviços destinados a assegurar uma oferta satisfatória nas ligações menos procuradas ou efectuadas fora das horas de ponta;
- flexibilização das regras em matéria de atribuição de faixas horárias nos aeroportos.

O sector havia reagido bem a essas dificuldades e o tráfego havia voltado à normalidade pouco depois da guerra. A seguir ao 11 de Setembro, contudo, a retoma do tráfego foi mais lenta.

Convirá assim voltar a equacionar uma série de medidas de natureza similar.

1.1. Apoio financeiro às transportadoras aéreas

Enquanto que, após o 11 de Setembro, as companhias de seguros haviam retirado a cobertura do risco terrorista e de guerra sem aviso prévio, obrigando os Estados-Membros a assumirem o seu papel e a Comissão a enquadrar essas intervenções no âmbito do controlo dos auxílios públicos, neste caso tudo leva a crer que as consequências serão mais limitadas.

Antecipando esta situação, a Direcção-Geral da Energia e dos Transportes reuniu, em 10 de Março de 2003, o grupo *ad hoc* composto por peritos dos Estados-Membros em matéria de seguros, constituído na sequência do 11 de Setembro, para fazer o ponto da situação do mercado. A maioria dos representantes dos Estados-Membros considera que não se assistirá à retirada da cobertura de riscos (seguro de responsabilidade civil “*third party liability cover*”). Os peritos prevêem um forte aumento dos prémios dos voos com destino à região do Golfo, mas limitado no tempo. Não obstante, alguns Estados-Membros pediram à Comissão para considerar a possibilidade de reintroduzir um mecanismo de enquadramento dos auxílios em caso de aumento significativo. Os serviços da Comissão manter-se-ão atentos ao

evoluir da situação para poderem estar em condições de reagir e de coordenar as eventuais reacções dos Estados-Membros.

Paralelamente, é possível que, quer o Governo dos Estados Unidos, quer de outros Estados terceiros, venham a adoptar medidas de apoio directo às suas transportadoras. Nessa altura, será conveniente avaliar o impacto dessas medidas de apoio nas empresas europeias. Importa, a este propósito, recordar a proposta da Comissão, de Março 2002, sobre as práticas desleais no transporte aéreo. O objectivo dessa proposta consiste em dotar a Comunidade de um instrumento de defesa comercial anti-subsídios semelhante ao existente noutros sectores. É por conseguinte indispensável que o Conselho e o Parlamento Europeu adoptem rapidamente essa proposta para evitar eventuais distorções de concorrência por parte de transportadoras de países terceiros.

1.2. Medidas de segurança

Imediatamente após os atentados de 11 de Setembro, a Comissão apresentou uma proposta de regulamento que estabelece normas comuns para a segurança nos aeroportos. O regulamento, que foi adoptado pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu em Janeiro de 2003, define normas comuns para a inspecção das bagagens e dos passageiros e estabelece procedimentos de controlo. A partir de Julho de 2003, a Comissão deverá assumir a responsabilidade do controlo do efectivo cumprimento do regulamento em todos os aeroportos da Comunidade.

A guerra no Iraque poderá obrigar a reforçar a cooperação numa base diária entre as autoridades nacionais de segurança e a Comissão com vista a deter uma capacidade de reacção colectiva em caso de problemas específicos num ponto do território da Comunidade.

O parecer da Comissão é de que caberá às autoridades públicas assumir o controlo do reforço das medidas de segurança. Como é evidente, caso venham a ser impostas algumas medidas directamente às companhias aéreas e a outros operadores do sector, designadamente aeroportos, prestadores de serviços de assistência em escala e prestadores de serviços de navegação aérea, o seu financiamento pelos poderes públicos não deverá dar lugar a auxílios ao funcionamento incompatíveis com o Tratado.

1.3. Faixas horárias

O regulamento comunitário relativo à atribuição de faixas horárias prevê que as transportadoras aéreas só poderão conservar as faixas que lhe foram atribuídas caso as tenham utilizado durante, pelo menos, 80% do período (estação) para o qual foram concedidas.

Não obstante, o regulamento também prevê que circunstâncias excepcionais, ou seja, casos imprevisíveis e inevitáveis fora do controlo da transportadora, possam ter incidência na utilização das faixas horárias e justifiquem a manutenção dessas mesmas faixas horárias durante a estação seguinte.

A seguir aos atentados de 11 de Setembro, a Comissão havia proposto que as companhias aéreas conservassem as faixas horárias não utilizadas, a título

excepcional. A Comissão está a estudar a possibilidade de uma abordagem semelhante para a estação aeronáutica de Verão de 2003.

2. TRANSPORTE MARÍTIMO

O impacto da guerra a nível do comércio mundial terá repercussões directas no transporte marítimo, cujas margens são actualmente extremamente baixas. Ora, são essencialmente as suas deficiências em matéria de segurança que correm o risco de vir a ser colocadas em destaque.

Com efeito, o transporte marítimo só muito tarde tomou consciência da sua vulnerabilidade, na sequência dos atentados de 11 de Setembro, quando o conjunto dos modos de transporte foi objecto de uma avaliação pelas autoridades públicas.

É neste contexto que, nos próximos dias, será adoptada uma comunicação sobre a segurança marítima. Esta comunicação compreende uma proposta visando a transposição dos recentes instrumentos internacionais em matéria de segurança (alteração da Convenção SOLAS² e novo código internacional relativo à segurança dos navios e das instalações portuárias (“*International Ship and Port Facility Security*”), negociados por ocasião da Conferência Diplomática da Organização Marítima Internacional, realizada em Dezembro transacto. Essa proposta deveria, logo que adoptada, permitir avanços significativos em matéria de segurança dos navios e das instalações portuárias.

Não obstante, será ainda necessário realizar alguns trabalhos complementares, noutras instâncias internacionais (Organização Mundial das Alfândegas, G8, Organização Internacional do Trabalho), bem como a nível comunitário, para tratar o problema no seu conjunto e impedir eventuais iniciativas bilaterais contraproducentes. A obtenção de um mandato de negociação, em 18 de Março, tendo em vista a substituição da abordagem unilateral americana em matéria de contentores (*Contentor Security Initiative*) constitui, neste contexto, um passo importante. Assim, é indispensável assegurar que as medidas adoptadas sejam efectivamente aplicadas pelos Estados-Membros, para se poder exigir de terceiros o reconhecimento dos nossos níveis de segurança e a reciprocidade das medidas.

Por último, deverão ser rapidamente tomadas medidas complementares a fim de:

- apoiar os trabalhos da Organização Internacional do Trabalho no que diz respeito à identificação dos marítimos, na perspectiva do controlo da imigração e da luta anti-terrorista,
- definir medidas complementares em matéria de segurança, a aplicar nos portos comunitários (reforço da segurança das zonas portuárias e do seu pessoal) e elaborar a legislação adequada.

²

Safety Of Life At Sea (Conferência Internacional para a Segurança da Vida Humana no Mar)

3. GALILEO

É legítimo interrogarmo-nos sobre qual será a atitude das autoridades americanas no que se refere à disponibilidade do sinal GPS durante o conflito. Existem várias opções: desde o empastelamento do sinal, confinado à zona de guerra, à degradação da qualidade desse mesmo sinal à escala mundial para o conjunto dos utilizadores civis. O impacto dessas decisões nos transportes e demais sectores que dependem da navegação por satélite deverá ser analisado com particular atenção.

Neste contexto, a Comissão recorda que o Conselho Europeu de 20 e 21 de Março de 2003 apelou “a uma plena e rápida implementação das Conclusões de Barcelona no que se refere ao Programa Galileo”.

4. PETRÓLEO

4.1. Preço do petróleo

Nos últimos meses, observou-se uma subida do preço do petróleo na expectativa de um eventual conflito. Apesar da descida do preço de base do barril estabelecido pela OPEP, o que aponta claramente, caso fossem necessárias provas, para a grande influência da especulação sobre os preços, esse aumento manteve-se.

O petróleo importado do Iraque pela União Europeia representa menos de 3,5% das importações totais (ver Anexo II). A brutal interrupção do fornecimento de petróleo pelo Iraque não deveria, por conseguinte, assumir consequências dramáticas para a estabilidade do aprovisionamento tendo em conta, nomeadamente, as declarações da Arábia Saudita (com 12% das importações da UE) que se comprometeu, em coordenação com outros membros da OPEP, a compensar qualquer descida das exportações iraquianas. A produção dos dois primeiros exportadores de petróleo para a UE, nomeadamente a Noruega (22,9%) e a Rússia (22,5%) não será directamente afectada pelo conflito no Iraque.

As consequências de um conflito para a produção de petróleo e a evolução do preço dos produtos petrolíferos são muito difíceis de prever. De acordo com muitos analistas, além de já integrar um “prémio de guerra”, o actual preço do petróleo (ver Anexo III) não reflecte a situação do mercado. Em qualquer caso, terão uma influência capital os seguintes factores:

- a duração da guerra terá efeitos imediatos nos preços:
 - em caso de conflito de curta duração, é previsível que os preços venham a flutuar bastante;
 - em caso de conflito mais prolongado, os preços permanecerão mais flutuantes até atingir um nível mais elevado. Não se prevê nenhuma perturbação grave a nível do aprovisionamento, sendo contudo de prever que a especulação venha a manter os preços a níveis elevados.
- a extensão do conflito terá um impacto nos preços e na segurança do aprovisionamento:

- um conflito circunscrito ao Iraque, mesmo prolongado, não terá efeitos directos na oferta, mesmo em caso de destruição dos campos petrolíferos iraquianos;
- um conflito alargado a outros países da região levantaria, em contrapartida, o problema da segurança do abastecimento, conduzindo à penúria e à subida dos preços.

4.2. Gestão das reservas petrolíferas

O preço do petróleo poderá ser influenciado por outros factores, em especial a eventual utilização de reservas petrolíferas estratégicas americanas. A Agência Internacional da Energia (AIE) também poderia perspectivar uma intervenção coordenada em matéria de utilização de reservas. Esta opção é pouco provável nesta fase, dadas as diferenças de pontos de vista na AIE e as suas tradicionais reticências em relação a qualquer tipo de actuação, atendendo à multiplicidade de membros, entre os quais muitos países não europeus³. No passado, muitos desses países deram preferência à adopção de medidas unilaterais em detrimento da coordenação por intermédio da AIE.

Em 13 de Março, a Comissão reuniu com os peritos do Grupo de Aprovisionamento Petrolífero para fazer o ponto da situação do estado das reservas petrolíferas e das previsões dos Estados-Membros. Os Estados-Membros confirmaram que as reservas de petróleo da Comunidade são suficientes e podem cobrir 115 dias de aprovisionamento, ou seja, um período bastante mais alargado que o período mínimo de 90 dias definido pela AIE.

Em caso de conflito ou de grande flutuação de preços, a Comissão poderá reunir de urgência com os peritos para estudar a coordenação de medidas nacionais. Também poderão ser adoptadas medidas como, por exemplo, um acordo sobre disposições em matéria de poupança de energia o qual, após exame, poderá eventualmente vir a ser objecto de uma proposta da Comissão.

As propostas de directivas adoptadas pela Comissão no passado dia 11 de Setembro sobre a comunitarização das reservas de petróleo e de gás continuam a ser discutidas no Conselho e no Parlamento Europeu. Não obstante, já é possível coordenar a acção dos Estados-Membros com base na legislação existente e nas obrigações de carácter mais geral que lhes incumbem por força do Tratado.

Neste contexto, convém recordar que a Comissão tem competência para apresentar propostas em caso de grandes dificuldades de aprovisionamento. Essas propostas, baseadas no artigo 100.º, podem ser adoptadas por maioria qualificada⁴.

³ A Agência Internacional da Energia é composta por 26 membros, dos quais os 15 Estados-Membros da União Europeia a que se vêm acrescentar os Estados Unidos, Canadá, Japão, Austrália, Nova Zelândia, Suíça, Turquia, Hungria, Noruega (que dispõe de um acordo especial), República Checa e República da Coreia (em 2002).

⁴ *Artigo 100.º(*)*

1. Sem prejuízo de quaisquer outros procedimentos previstos no Tratado, o Conselho, deliberando por maioria qualificada, sob proposta da Comissão, pode decidir das medidas apropriadas à situação económica, nomeadamente em caso de dificuldades graves no aprovisionamento de certos produtos.

Será igualmente necessário coordenar a posição dos Estados-Membros junto da AIE tendo em vista a apresentação de propostas europeias comuns e o reforço da cooperação com a AIE.

4.3. Coordenação das medidas fiscais

Em caso de subida do preço do petróleo susceptível de conduzir a um aumento duradouro do preço dos combustíveis, os Estados-Membros têm tido tendência para adoptar medidas fiscais unilaterais para reduzir a pressão sobre o sector de transportes. De qualquer forma, tal como a Comissão já teve oportunidade de recordar noutras ocasiões, em caso de aumento do preço do petróleo será conveniente desincentivar a tendência para compensar a subida dos preços por meio de uma redução da carga fiscal. Esta abordagem, que foi aprovada pelo Conselho informal ECOFIN de Versailles em Setembro de 2000, não havia na prática sido adoptada por certos Estados-Membros, que reduziram os impostos especiais de consumo sobre os combustíveis na sequência do aumento do preço do barril.

4.4. Medidas de segurança

A segurança das infra-estruturas energéticas cabe, em primeiro lugar, aos Estados-Membros, cada país dispondo dos seus próprios planos nacionais. Dado o actual contexto internacional, seria oportuno reunir as autoridades nacionais responsáveis por esses planos a fim de partilhar os conhecimentos adquiridos e promover uma abordagem comum dos principais riscos e a interacção das medidas nacionais.

5. SEGURANÇA E SALVAGUARDAS NUCLEARES

Na sequência do 11 de Setembro, a Comissão já havia realizado uma reflexão sobre as medidas a adoptar para reforço da segurança e salvaguardas nucleares. Nos termos do Tratado Euratom, a Comissão é claramente responsável por todas as questões relacionadas com a não proliferação, com o controlo dos materiais nucleares e com a protecção sanitária contra as radiações. Há 300 inspectores que controlam regularmente todas as instalações nucleares da União Europeia e verificam se a quantidade e o tipo de utilização dada aos materiais nucleares correspondem aos objectivos declarados. A União Europeia dispõe, assim, do melhor sistema de controlo da não proliferação do mundo.

Para reforçar a segurança nuclear, poderão ser equacionadas outras medidas relacionadas com outros aspectos, tais como a segurança física das instalações nucleares, a utilização de outros materiais radioactivos, que não os que são usados nos programas nucleares (pelos sectores médico ou industrial) e o reforço das inspecções a todos os níveis. Os Estados-Membros poderiam considerar o seguinte:

- a proibição do sobrevoos das instalações sensíveis;
- a proibição temporária do transporte de materiais nucleares entre centrais nucleares e locais de armazenagem. Os materiais radioactivos são objecto de rigoroso controlo a nível das centrais nucleares, o mesmo acontecendo quando colocados em depósito, sendo no entanto mais vulneráveis durante a fase de transporte. A possibilidade de impor restrições temporárias à realização desses transportes poderia, por conseguinte, ser

estudada. Os mapas em anexo mostram a distribuição das centrais nucleares e dos locais de armazenamento existentes na União Europeia (ver Anexo IV);

- a constituição e a coordenação de um sistema de alerta permanente com a ajuda dos meios existentes;
- o reforço das inspecções de salvaguardas e do acesso ao conjunto das instalações;
- a realização de inspecções mais rigorosas no caso dos materiais radioactivos que não são utilizados como combustível nuclear (e que, por conseguinte, já são objecto de rigorosos procedimentos de inspecção). Existem na União Europeia grandes quantidades de materiais radioactivos que são utilizados em sectores não abrangidos pelos mesmos critérios rigorosos aplicados à indústria nuclear. É possível que algumas dessas fontes radioactivas não estejam oficialmente declaradas, acabando por escapar aos controlos oficiais e aos adequados procedimentos de eliminação. Poderia ser estudada a possibilidade de recomendar aos Estados-Membros quer a imposição aos operadores de uma declaração automática de todas as fontes radioactivas quer de sanções em caso de incumprimento.

Anexo I: Situação das principais transportadoras aéreas europeias.

Anexo II : Importações de petróleo em 2002.

Anexo III : Evolução recente do preço do petróleo.

Anexo IV: Centrais nucleares e instalações de eliminação na UE.

ANEXO 1

SITUAÇÃO DAS PRINCIPAIS TRANSPORTADORAS AÉREAS EUROPEIAS

Evolução do tráfego de passageiros em 2002

Esta evolução poderá, nomeadamente, ser medida através do seguinte:

- RPK (abreviatura de *Revenue Passenger Kilometers*): Este valor estatístico é obtido através da soma dos quilómetros percorridos por cada passageiro pagante. Este valor constitui, por conseguinte, uma medida em termos reais, do nível de actividade de uma transportadora;
- taxa de ocupação: o coeficiente de ocupação das aeronaves é uma medida estatística da adequação entre a oferta e a procura.

No caso das principais transportadoras europeias, esses dados são apresentados no quadro abaixo. O valor entre parênteses representa o crescimento verificado em relação ao período anterior (crescimento percentual dos RPK em relação a 2001, subida/descida em número de pontos da taxa de ocupação):

2002	BA	AF	LH	IB	KL	RY
RPK (milhão)	99 103 (- 4,1%)	98 527 (+ 2,9%)	93 642 (+ 5,2%)	40 416 (- 2,1%)	58 590 (+ 2,5%)	Não disponível
Taxa de ocupação	72,7 % (+ 3,3 p.)	76,1 % (+ 1,2 p.)	77,1 % (+ 5,2 p.)	73,0 % (+ 2,3 p.)	80,3 % (+ 2,5 p.)	81,0 % (+ 4,0 p.)

Transportadoras: British Airways (BA), Air France (AF), Lufthansa (LH), Iberia (IB), KLM (KL) e Ryanair (RY).

A procura de transporte aéreo registou uma forte queda nos últimos meses de 2001. O aumento generalizado das taxas de ocupação mostra que essas companhias souberam adaptar a sua oferta à diminuição da procura.

A evolução dos RPK é mais contrastada. O valor apresentado pela Ryanair não é conhecido, embora se traduza certamente num forte crescimento. Quatro das seis transportadoras registam, com efeito, um aumento da sua actividade. A Iberia regista uma ligeira quebra. De salientar o caso específico da British Airways, mais fortemente afectada que as demais transportadoras, dada a sua grande dependência do mercado transatlântico. Esta companhia aplicou, contudo, um rigoroso plano de reestruturação que, devido à sua dimensão e resultados, mereceu os elogios de muitos analistas.

Esses dados traduzem a eficácia das medidas adoptadas por grande parte das companhias na perspectiva da racionalização da sua rede e da adaptação da sua oferta no plano comercial. Além de revelarem uma estabilização da situação no seguimento do choque de 11 de Setembro de 2001, apontam mesmo para um verdadeiro início da retoma.

Resultados financeiros (exercícios sociais encerrados durante o ano de 2002 - de salientar que apenas a Lufthansa e a Iberia fecham as suas contas a 31 de Dezembro)

Os resultados financeiros publicados pelas transportadoras em causa deixam a mesma impressão de conjunto. O quadro abaixo inclui dois dados-chave (volume de negócios e resultados operacionais) extraídos das suas demonstrações financeiras. O valor entre parênteses representa a evolução em relação ao anterior exercício social encerrado (ano de 2001):

2002	BA	AF	LH (9 meses)	IB	KL	RY
Volume de negócios	8 340 (- 10,1%)	12 528 (+ 2,0%)	12 641 (+ 2,7 %)	4 700 (- 0,8%)	6 532 (- 6,1 %)	551 (+27,3%)
Resultados operacionais	- 110 (- 129 %)	235 (-47 %)	790 (+ 172 %)	249 (sem signif)	-94 (- 234%)	163 (+ 43%)

Dados em milhões. No caso da British Airways, dados em libras esterlinas, nos restantes casos, em euros.

Transportadoras: British Airways (BA), Air France (AF), Lufthansa (LH), Iberia (IB), KLM (KL) e Ryanair (RY).

Os resultados completos da Lufthansa para o ano de 2002 serão publicados em 20 de Março de 2003.

Esses resultados mostram até que ponto e com que rapidez os esforços empreendidos produziram efeitos. Várias das transportadoras apresentam lucros significativos. O desempenho da Lufthansa é notável: os seus resultados são melhores que antes de 11 de Setembro de 2001 (os períodos comparados são, com efeito, os meses de Janeiro a Setembro dos anos de 2001 e 2002)! Algumas das transportadoras registam prejuízos. Esses prejuízos parecem, contudo, sob controlo, mesmo no caso das companhias mais expostas como a British Airways.

ANEXO 2

REGISTO DAS IMPORTAÇÕES E DAS ENTREGAS DE PETRÓLEO BRUTO NA COMUNIDADE

União Europeia	Jan. - Nov. 2002		
País de origem	Volume (1000 Brl)	Valor total (\$ 1000)	Preço (\$/Brl)
Noruega	722903	17895404	24,75
Rússia	710276	16722860	23,54
Arábia Saudita	353369	8340338	23,60
Líbia	249891	6148228	24,60
Irão	165558	3871407	23,38
Nigéria	125254	3149539	25,15
Síria	125192	2985072	23,84
Argélia	106717	2679861	25,11
Iraque	100413	2394334	23,84
Cazaquistão	84320	2079088	24,66
México	60850	1317553	21,65
Angola	56954	1386451	24,34
Venezuela	46376	1012825	21,84
Kuwait	40551	952301	23,48
Outros países africanos	36012	839302	23,31
Azerbaijão	31584	806163	25,52
Egipto	27886	644306	23,11
Camarões	23788	565666	23,78
Outros países europeus	18402	435165	23,65
Brasil	16677	366741	21,99
Congo	13837	307697	22,24
Tunísia	11952	290663	24,32
Outros países da ex-URSS	7927	172715	21,79
Gabão	5157	101049	19,59
Colômbia	3479	81007	23,29
Zaire	2208	50822	23,02
Ucrânia	2132	44883	21,05
Outros países do Médio Oriente	1910	43352	22,70
Argentina	1557	28659	18,41
Omã	1347	35911	26,66
Outros países da América Latina	1037	18977	18,30
Estados Unidos	890	20559	23,10
Iémen	547	13046	23,85
Vietname	379	9577	25,27
Qatar	227	4511	19,87
TOTAL	3157556	75816031	24,01

ANEXO

11 meses
Parte das importações em %
22,89
22,49
11,19
7,91
5,24
3,97
3,96
3,38
3,18
2,67
1,93
1,80
1,47
1,28
1,14
1,00
0,88
0,75
0,58
0,53
0,44
0,38
0,25
0,16
0,11
0,07
0,07
0,06
0,05
0,04
0,03
0,03
0,02
0,01
0,01
100,00

ANEXO 3

Petróleo bruto - cotação internacional



