

Edição em
língua portuguesa

Comunicações e Informações

<u>Número de informação</u>	<u>Índice</u>	<u>Página</u>
	I <i>Comunicações</i>	
	Comissão	
94/C 41/01	ECU.....	1
94/C 41/02	Serviços de assistência em escala — Documento de consulta (¹)	2
94/C 41/03	Comunicação da Comissão ao abrigo do nº 9 do artigo 9º do Regulamento (CEE) nº 3420/83 do Conselho	8
94/C 41/04	Comunicação da Comissão, nos termos do nº 1 do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 3831/90 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1990, relativo à aplicação das preferências pautais generalizadas para o ano de 1991 a certos produtos industriais originários dos países em vias de desenvolvimento, prorrogado, para 1994, pelo Regulamento (CE) nº 3668/93	9
94/C 41/05	Comunicação da Comissão, nos termos do nº 1 do artigo 9º do Regulamento (CEE) nº 3832/90 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1990, relativo à aplicação das preferências pautais generalizadas para o ano de 1991 aos produtos têxteis originários dos países em vias de desenvolvimento, prorrogado, para 1994, pelo Regulamento (CE) nº 3668/93	12
94/C 41/06	Comunicação da Comissão, nos termos do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 3833/90 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1990, relativo à aplicação das preferências pautais generalizadas para o ano de 1991 a certos produtos agrícolas originários dos países em vias de desenvolvimento, prorrogado, para 1994, pelo Regulamento (CE) nº 3668/93	13

II *Actos preparatórios*

.....

<u>Número de informação</u>	Índice (<i>continuação</i>)	Página
	III <i>Informações</i>	
	Parlamento Europeu	
94/C 41/07	Avisos relativos à organização de concursos gerais	14
	Comissão	
94/C 41/08	Análise de custo e benefício no âmbito da directiva relativa à qualidade das águas para consumo humano (Directiva 80/778/CEE); 1ª parte: chumbo — Comissão — Direcção-Geral do Ambiente, Segurança Nuclear e Protecção Civil — Concurso público	15
94/C 41/09	Análise custos-benefícios de sistemas de gestão de resíduos sólidos urbanos — Ambiente, segurança nuclear e protecção civil — Concurso público	16
94/C 41/10	Concurso para um contrato de prestação de serviços com vista à actualização dos dados de uma base informatizada relativa aos produtos químicos na legislação europeia — Concurso público	17
94/C 41/11	Projecto MARS — Procedimento aberto	18
94/C 41/12	Estudo da relação custo/eficácia das várias medidas susceptíveis de reduzir até ao ano 2000 as emissões poluentes dos automóveis de passageiros	19

Institut universitaire européen (ver verso da contracapa)

I

(Comunicações)

COMISSÃO

ECU (*)

10 de Fevereiro de 1994

(94/C 41/01)

Montante na moeda nacional para uma unidade:

Franco belga e		Dólar dos Estados Unidos	1,10355
Franco luxemburguês	40,0618	Dólar canadiano	1,48042
Coroa dinamarquesa	7,57093	Iene japonês	119,570
Marco alemão	1,94314	Franco suíço	1,63657
Dracma grega	279,486	Coroa norueguesa	8,37542
Peseta espanhola	157,588	Coroa sueca	8,90458
Franco francês	6,59925	Marco finlandês	6,27040
Libra irlandesa	0,786624	Xelim austríaco	13,6598
Lira italiana	1866,88	Coroa islandesa	81,4423
Florim neerlandês	2,17676	Dólar australiano	1,53016
Escudo português	195,406	Dólar neozelandês	1,91257
Libra esterlina	0,756896	Rand sul-africano	3,80461

A Comissão dispõe actualmente de um telex de resposta automática que dá a cotação das moedas mais importantes. Este serviço funciona diariamente das 15 h 30 m às 13 h do dia seguinte.

Procedimento de utilização:

- chamar o telex nº 23789 em Bruxelas,
- dar o seu próprio número de telex,
- introduzir o código «cccc» que acciona o disparo do sistema de resposta automática, o qual transmite a seguir as cotações do ecu,
- não interromper a transmissão cujo término será automaticamente assinalado pelo código «ffff».

Nota: A Comissão dispõe igualmente de um telex com respondedor automático (com o nº 21791) e uma telecopiadora com respondedor automático (com o nº 296 10 97) que fornecem dados diários relativos ao cálculo das taxas de conversão aplicáveis no âmbito da política agrícola comum.

(*) Regulamento (CEE) nº 3180/78 do Conselho, de 18 de Dezembro de 1978 (JO nº L 379 de 30. 12. 1978, p. 1), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº 1971/89 (JO nº L 189 de 4. 7. 1989, p. 1).

Decisão 80/1184/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1980 (Convenção de Lomé) (JO nº L 349 de 23. 12. 1980, p. 34).

Decisão nº 3334/80/CECA da Comissão, de 19 de Dezembro de 1980 (JO nº L 349 de 23. 12. 1980, p. 27).

Regulamento Financeiro de 16 de Dezembro de 1980, relativo ao orçamento geral das Comunidades Europeias (JO nº L 345 de 20. 12. 1980, p. 23).

Regulamento (CEE) nº 3308/80 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1980 (JO nº L 345 de 20. 12. 1980, p. 1).

Decisão do Conselho dos Governadores do Banco Europeu de Investimento de 13 de Maio de 1981 (JO nº L 311 de 30. 10. 1981, p. 1).

SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA

Documento de consulta

(94/C 41/02)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

I. INTRODUÇÃO

1. A aplicação do terceiro pacote de medidas sobre os transportes aéreos adoptado pelo conselho de ministros permitiu já uma certa intensificação da concorrência no sector dos transportes aéreos. No entanto, os efeitos benéficos que se podem esperar dessa liberalização exigem igualmente, para que se façam sentir plenamente, a definição de novas «regras do jogo» destinadas a introduzir os princípios concorrenciais nas actividades conexas ao transporte aéreo propriamente dito. Foi esta preocupação que inspirou, por exemplo, a proposta de um código de conduta comunitário para os serviços informatizados de reserva.

2. A prestação dos serviços de assistência em escala coloca-se na mesma perspectiva. Desde esta liberalização, as companhias aéreas comunitárias podem operar num mercado aberto mas, para aproveitar todas as possibilidades que lhes confere este novo enquadramento, devem poder controlar melhor os seus preços, os seus custos e a qualidade dos serviços que prestam. Ora, a assistência em escala constitui um elemento substancial dos custos de exploração das companhias aéreas. Constitui igualmente um aspecto importante da estratégia de imagem e da diferenciação que as companhias desenvolvem face à sua clientela. As transportadoras estão, por conseguinte, preocupadas em poder escolher entre vários prestadores de serviços diferentes ou de poderem praticar a auto-assistência.

De igual modo, alguns aeroportos poderiam tentar diferenciar as suas imagens quando em comparação com outros, na medida em que com eles estivessem em concorrência para uma parte do tráfego. Tais aspectos são, todavia, importantes para os transportadores enquanto utilizadores dos aeroportos. Serão de menor importância no referente aos passageiros, por cuja causa os transportadores concorrem num meio envolvente liberalizado.

3. As inúmeras queixas apresentadas à Comissão nestes últimos meses demonstram a existência de problemas nesse sector. Além disso, a existência, em inúmeros aeroportos da Comunidade, de situações de monopólio ou de empresas que detêm direitos exclusivos ou especiais, confere à assistência em escala um carácter nitidamente atípico relativamente a um mercado do transporte aéreo liberalizado. A Comissão tinha aliás concedido, a determinados acordos entre empresas desse sector, uma isenção por categoria nos termos do nº 3 do artigo 85º do Tratado CEE. Uma vez que esta isenção chega ao seu termo no final de

1992, é actualmente necessário criar o enquadramento que deverá regular e organizar o mercado da assistência em escala segundo princípios concorrenciais.

II. A ACTUAL SITUAÇÃO DO MERCADO DA ASSISTÊNCIA EM ESCALA

Os serviços de assistência em escala

4. Os serviços de assistência em escala abrangem o conjunto dos serviços prestados num aeroporto à própria aeronave, aos passageiros e à carga. São muito diversos e não constituem um conjunto homogéneo. Podem ser subdivididos em onze grandes categorias, classificadas segundo o anexo A do acordo relativo à assistência em escala da IATA (é feita referência às secções deste acordo):

1. Assistência administrativa em terra e supervisão (secções 1, 2, 3 e 13),
2. Assistência passageiros (secção 4, excepto 4.4),
3. Assistência bagagens (secção 4.4),
4. Assistência carga e correio (secção 5),
5. Assistência operações em pista (secção 6),
6. Assistência limpeza (secção 7),
7. Assistência combustível (secção 8),
8. Assistência manutenção em linha (secção 9),
9. Assistência operações aéreas e gestão das tripulações (secção 10),
10. Assistência transporte em terra (secção 11),
11. Assistência restauração ou serviço de comissariado (*catering*) (secção 12).

A situação nos aeroportos

5. A situação da prestação dos serviços de assistência em escala difere de aeroporto para aeroporto e frequentemente mesmo de terminal para terminal num mesmo aeroporto. Podem, contudo, identificar-se determinadas tendências gerais.

Em numerosos aeroportos comunitários, a prestação de serviços de assistência em escala não está senão parcialmente aberta à concorrência:

- frequentemente o aeroporto ou o transportador nacional encontram-se aí em situação de monopólio ou de duopólio,
- além disso, a auto-assistência nem sempre é aí autorizada.

As companhias aéreas nem sempre têm a escolha do seu prestador e é-lhes impossível aproveitar a concorrência; a empresa prestadora tem, por conseguinte, possibilidade de fixar os seus preços de forma discricionária e pouco transparente, a um nível que poderá não reflectir verdadeiramente a sua estrutura de custos ou que é superior ao que resultaria da livre confrontação da oferta e da procura. Além disso, a ausência de concorrência e as restrições à auto-assistência poderiam impedir às transportadoras de melhorar a qualidade dos serviços ou adaptá-los melhor às necessidades específicas de sua clientela. Finalmente, prestadores de serviços colocados numa situação de monopólio têm a possibilidade prática de beneficiar determinadas transportadoras em detrimento de outras: os riscos associados a uma tal situação são ainda maiores, quando estes prestadores em situação de monopólio são, como acontece por vezes, eles próprios transportadoras, portanto, os concorrentes directos das companhias que são forçadas a recorrer aos seus serviços.

6. É plausível que o grau óptimo de abertura do mercado seja variável em função do aeroporto considerado. É particularmente nos grandes aeroportos que os problemas de escolha se colocam ao maior número de utilizadores e de prestadores potenciais. É igualmente nos aeroportos mais frequentados que os problemas de comportamentos discriminatórios face a novos prestadores são susceptíveis de surgir mais frequentemente. É provável, igualmente nesses grandes aeroportos, que a abertura do mercado à concorrência seja menos susceptível de se confrontar com restrições práticas.

7. Além disso, a prestação dos serviços de assistência encontra-se sujeita a um determinado número de restrições. Trata-se principalmente de restrições:

— *de capacidade e de espaço disponíveis nos aeroportos*: esta restrição diz nomeadamente respeito ao espaço disponível nas aerogares e na pista, que pode revelar-se insuficiente relativamente ao pessoal e ao equipamento técnico necessários à prestação dos serviços em causa. Pode igualmente surgir no que diz respeito a determinadas infra-estruturas necessárias para a prestação de certos serviços, por exemplo, os balcões necessários para servir os passageiros ou ainda as instalações centrais para separar as bagagens e transportá-las até os terminais,

— *de segurança*: esta restrição resulta, por um lado, da necessidade de vigilância da identidade das pessoas admitidas nas zonas não públicas e sensíveis do ponto de vista da segurança do aeroporto e, por outro, da necessidade de coordenar e de controlar o desenrolar das diferentes operações de forma a evitar qualquer acidente. Este último aspecto encontra-se, aliás, associado em parte ao problema do espaço disponível acima referido,

— *de viabilidade técnica*: a prestação de certos serviços de assistência exige a colocação de determinados equipamentos à disposição dos prestadores, bem como o respectivo acesso às infra-estruturas. Nesta perspectiva, as restrições de viabilidade técnica podem afectar a prestação de certos serviços. Estas restrições existem independentemente dos problemas de capacidade, podendo no entanto, ser reforçadas pela insuficiência do espaço disponível. A necessidade de coordenar certas funções ou por vezes mesmo de as centralizar pode constituir uma restrição significativa, nomeadamente, no que diz respeito à utilização das instalações e das infra-estruturas,

— *de custos dos investimentos necessários*: num certo número de casos, as restrições de capacidade e de espaço disponíveis, bem como as ligadas às necessidades da coordenação, só podem ser reduzidas ou, *a fortiori*, suprimidas através de investimentos importantes, não apenas a cargo dos prestadores de serviços, mas igualmente do próprio aeroporto. Este factor pode, em certos casos, jogar a favor de uma abertura a curto prazo à concorrência de determinados tipos de serviços ou obrigar a limitar o seu âmbito.

Para um aeroporto, a questão da necessidade de assegurar um determinado tempo mínimo de transferência poderia igualmente examinar-se em certos casos individuais.

O tomar-se em consideração o conjunto destas restrições é necessário, a fim de garantir a eficácia das operações de assistência em escala asseguradas no aeroporto. Estas restrições podem ter uma incidência significativa na capacidade global deste, o que pode por seu lado representar uma restrição às possibilidades de abertura destes serviços à concorrência.

Estas restrições não afectam todos os tipos de serviços com a mesma intensidade. Podem igualmente ter um significado diferente entre aeroportos e mesmo por vezes entre terminais de um mesmo aeroporto.

III. OS OBJECTIVOS E OS MEIOS

8. A situação actual necessita, pois, de uma nova organização e de uma abertura à concorrência do mercado da assistência em escala, cujo objectivo fundamental será garantir serviços de qualidade e um nível de preços aceitável para todas as partes interessadas. Isto exigirá:

— impedir as práticas discriminatórias observadas em determinados aeroportos e as distorções de concorrência que estas práticas podem ocasionar entre transportadoras,

— e prevenir o reaparecimento de situações semelhantes no futuro.

Este objectivo pode ser alcançado através de:

1. Uma abertura do mercado mediante a supressão das actuais restrições de direito e de facto, de forma a estabelecer o livre acesso para os prestadores de serviços.
2. E, acompanhando a abertura do mercado, de medidas de enquadramento que imporiam aos Estados-membros, aos aeroportos e aos prestadores de serviços regras mínimas destinadas a garantir o acesso ao mercado e o seu funcionamento segundo princípios concorrenciais. Estas medidas não excluiriam de forma alguma a existência de regulamentações nacionais, cujo objectivo poderia ser nomeadamente garantir a boa gestão das infra-estruturas e a manutenção da segurança. Estas regulamentações nacionais deveriam, contudo, respeitar as regras do direito comunitário.

A abertura do mercado

9. Tendo em conta a sua heterogeneidade, não é evidente que a todas as categorias de serviços de assistência em escala seja aplicado o mesmo regime de abertura do mercado: por razões práticas, certos tipos de serviços prestam-se melhor do que outros a uma liberalização total, enquanto relativamente a outros é mais difícil. Uma abordagem diferenciada, que visa abrir totalmente à concorrência certos tipos de serviços e de forma parcial os restantes, é provavelmente melhor adaptada às características dos diferentes tipos de serviços, às necessidades dos utilizadores e às limitações dos aeroportos.

Graus de abertura do mercado

10. No que diz respeito aos diferentes graus de abertura do mercado, podem-se prever as seguintes opções:
 1. Uma abertura total através da supressão completa de todos os direitos exclusivos ou especiais, bem como das restrições legais ao livre exercício da auto-assistência. Admitir-se-ia haver uma concorrência plena, o número de prestadores não seria limitado e a auto-assistência seria autorizada sem reservas.
 2. Uma abertura mais limitada, que consistiria na eliminação parcial das restrições existentes e na autorização de um número limitado de prestadores, dos quais um pelo menos deveria ser independente, ou seja, não ser directa ou indirectamente controlado nem pelo próprio aeroporto, nem pela transportadora dominante (ou seja, uma transportadora que represente mais de uma certa percentagem do tráfego do aeroporto). Os prestadores admitidos deveriam ser seleccionados mediante concurso.

Esta liberalização parcial seria combinada com a supressão total das restrições ao exercício da auto-assistência. Cada companhia teria, por conseguinte, a opção entre a auto-assistência e cada um dos prestadores autorizados, dos quais um pelo menos seria independente.

Os critérios de abertura do mercado

11. O grau óptimo de abertura à concorrência das diferentes categorias de serviços pode ser determinado em função de um certo número de parâmetros, que são:

1. *A proximidade relativamente aos passageiros*

Certas categorias de serviços, uma vez que dizem mais directamente respeito aos passageiros, afectam a imagem de marca das companhias aéreas junto destes últimos. Trata-se principalmente:

- da assistência aos passageiros,
- da assistência às bagagens,
- da assistência *catering*
- da assistência à limpeza.

Estas categorias de serviços são as categorias relativamente às quais se poderia justificar mais uma abertura total do mercado, uma vez que é importante que as companhias possam controlar a qualidade dos serviços e beneficiem, para o efeito, de maior liberdade possível na escolha do prestador.

2. *A técnica e o custo dos investimentos*

Certas categorias de serviços, como a assistência administrativa em terra e a supervisão, não exigem investimentos importantes para o prestador nem exigem grande técnica. Outras, em contrapartida, encontram-se nesse caso, tal como a assistência combustível ou a assistência manutenção em linha.

Relativamente a categorias de serviços muito técnicos ou de elevada intensidade de capital, o número de candidatos interessados pela abertura do mercado será provavelmente reduzido. Afigura-se, por conseguinte, menos necessária uma liberalização total.

3. *A capacidade e o espaço disponíveis*

Em diversos aeroportos, a capacidade das instalações, nomeadamente a dos terminais, pode limitar na prática o número de prestadores de serviços possíveis. A dificuldade prática que resulta desta limitação é dupla:

- pode afectar quase todas as categorias de assistência, desde que seja necessária uma presença física do prestador no aeroporto, mesmo de forma intermitente; as únicas excepções parecem ser a assistência administrativa em terra e a supervisão, bem como a assistência a operações aéreas e gestão das tripulações, relativamente às quais o espaço necessário é muito reduzido;
- pode-se manifestar de forma completamente diferente consoante o aeroporto e mesmo o terminal em causa.

Com base nas informações de que os serviços da Comissão dispõem, é actualmente difícil avaliar o seu impacte real em todos os casos.

Um outro problema importante associado a esta limitação é o dos investimentos que a abertura do mercado pode exigir da parte do próprio aeroporto e não apenas da parte dos prestadores de serviços. Com efeito, é tanto mais justificado que um prestatário suporte as despesas que o fornecimento de serviços num aeroporto exige, quanto pode ser problemático impor ao aeroporto os investimentos por vezes consideráveis que a instalação de novos prestadores poderia exigir. Os prestadores de serviços poderão, pois, ser chamados a contribuir de uma forma ou de outra para o financiamento destes investimentos, por exemplo, através de rendas, encargos, taxas, etc., que lhes serão impostos como preço pelo seu acesso às infra-estruturas.

4. A segurança

Os imperativos da segurança podem igualmente, em certos casos, limitar na prática o número de prestadores previsíveis, relativamente a determinadas categorias de serviços. É o que acontece, em especial, com serviços

- que implicam um acesso directo do pessoal às aeronaves ou às zonas sensíveis, tais como o *catering*, a limpeza ou a manutenção em linha,
- que implicam a circulação dos veículos em zonas «mistas», onde as aeronaves se encontram igualmente, podendo citar-se, neste contexto, a assistência a operações em pista ou a assistência combustível.

O respeito desta limitação exige apenas que a autoridade/entidade aeroportuária tenha poder para controlar a identidade das pessoas que tenham acesso às aeronaves e às zonas sensíveis, bem como impor ao pessoal e aos veículos as regras de circulação e de coordenação necessárias. Não parece, por conseguinte, *a priori*, incompatível com a abertura do mercado, desde que a multiplicação do número de prestadores não impossibilite na prática a aplicação destas medidas de controlo e de coordenação. Será, pois, necessário encontrar um compromisso que conduza ao grau de abertura mais elevado compatível com a manutenção do nível de segurança necessário.

12. Estas considerações sublinham que a situação mais favorável a uma liberalização total é a de um tipo de serviço:

- próximo do passageiro,
- a custos e tecnicidade reduzidos,
- relativamente ao qual se sintam reduzidamente as limitações de segurança,

— e que não seja ou seja pouco susceptível de se confrontar com problemas de capacidade ou de espaços disponíveis.

O exemplo perfeito desta situação é a assistência aos passageiros.

Inversamente, a situação menos favorável a uma liberalização total é a de um tipo de serviço

- sem contacto com os passageiros,
- de tecnicidade e/ou investimentos elevados,
- que coloque problemas graves de segurança,
- e susceptível de se confrontar com as limitações de capacidade ou de espaço disponíveis.

O exemplo-tipo desta situação é o da assistência combustível ou da assistência a operações em pista.

As medidas de enquadramento

13. Entre todas as medidas de enquadramento, existem algumas susceptíveis de serem aplicadas de forma geral, apesar da diversidade das situações. Trata-se principalmente de:

1. Separação, ou seja, a divisão obrigatória por parte dos aeroportos entre as actividades de regulador e de prestador de serviços.

Todos os serviços de assistência em escala são por definição fornecidos num aeroporto, cujos prestadores de serviços utilizam as respectivas infra-estruturas. A entidade responsável pela gestão do aeroporto pode, por conseguinte, influenciar significativamente, através das suas decisões, a concorrência entre os diferentes fornecedores de serviços de assistência em escala. É, por conseguinte, indispensável assegurar a sua imparcialidade face a estes.

Ora, actualmente, as entidades gestoras de inúmeros aeroportos são igualmente fornecedoras de serviços de assistência em escala segundo modalidades diversas que vão do monopólio puro e simples à participação numa sociedade especializada. A concorrência entre fornecedores pode, pois, ser falseada por esta dualidade de funções.

Prevêem-se quatro graus de intervenção a fim de limitar este risco:

a) Separação contabilística

que obrigaria os aeroportos a possuírem uma contabilidade analítica que diferencie os custos das actividades de gestão do aeroporto dos custos da prestação de serviços de assistência em escala;

b) Separação da gestão

que importaria, para além da separação contabilística, uma gestão diferenciada das duas actividades (exemplo: através de duas divisões diferentes da mesma empresa);

c) Separação jurídica

que exigiria, além da separação da gestão, que estas duas actividades fossem realizadas por duas entidades com personalidades jurídicas distintas;

d) Separação total

que, para além da separação jurídica, proibiria a existência de laços económicos entre as duas personalidades jurídicas.

A solução que evitaria quaisquer conflitos de interesses seria a separação total, que exigiria da parte dos aeroportos a venda das suas divisões que se ocupam da assistência em escala. No entanto, uma vez que a situação actual em muitos aeroportos é de integração vertical destas duas actividades, a separação total poderia provocar dificuldades práticas e jurídicas, por vezes, consideráveis. A separação jurídica, que por si só não aparenta tais dificuldades, parece, por conseguinte e em princípio, uma solução suficiente face ao objectivo prosseguido.

2. No caso em que, em aplicação da derrogação prevista no ponto 15.3 infra, um serviço não fosse aberto à concorrência e continuasse em situação de monopólio, a imposição de medidas destinadas a assegurar a transparência dos preços desse serviço e a organizar uma consulta obrigatória entre o prestador e as transportadoras.

Estas medidas poderiam igualmente prever um procedimento de mediação em caso de litígio.

3. A criação de procedimentos de aprovação dos prestadores pelo aeroporto, quando um mercado se encontrar totalmente aberto à concorrência. Este direito de aprovação dos prestadores não constituiria contudo um poder discricionário. As condições impostas deveriam respeitar um determinado número de princípios destinados a evitar qualquer risco de arbitrariedade:

- deveriam ser não discriminatórios,
- dever-se-iam encontrar ligados à realização do objectivo prosseguido,
- não poderiam impor aos prestadores restrições ou custos desproporcionados relativamente ao ganho de eficácia ou de segurança que seriam susceptíveis de conseguir,
- não poderiam, na prática, levar à redução da abertura do mercado a um nível menor do que aquele que a legislação comunitária autorizará.

4. A criação de procedimentos de concursos organizados a nível comunitário para designar o(s) candidato(s) escolhido(s) quando se afigurar impossí-

vel uma abertura total do mercado e que seja, por conseguinte, preciso limitar o número de prestadores.

Estes procedimentos teriam como vantagem impedir qualquer colução entre certos prestadores e a autoridade reguladora ou qualquer favoritismo por parte desta última.

5. Os princípios que as condições impostas aos prestadores pela autoridade ou entidade portuária devem respeitar. Quer o mercado esteja totalmente aberto ou não à concorrência, a autoridade/entidade aeroportuária deve conservar o direito, enquanto órgão gestor e regulador, de tomar as medidas necessárias para assegurar uma gestão eficaz, bem como para garantir a segurança. Deve, por conseguinte, poder impor aos prestadores de serviços presentes no aeroporto, as regras e condições que considere úteis para a realização destes objectivos. Estas medidas devem, contudo, respeitar os mesmos princípios referidos no ponto 3 supra.

Um código de conduta com carácter obrigatório poderia integrar algumas das medidas de enquadramento acima referidas.

14. As medidas de abertura previstas podem ter certas repercussões sobre o mercado do emprego no sector da assistência em escala:

— à medida que a concorrência se tornar efectiva, ou seja, quando os novos prestadores adquirem uma parte de mercado suficiente para exercer uma pressão real sobre o comportamento das empresas que beneficiam actualmente de uma situação de monopólio ou de concorrência reduzida, estas últimas podem ser obrigadas a esforços de produtividade que se traduzirão numa redução de postos de trabalho,

— em contrapartida, os novos prestadores de serviços serão geradores de novos postos de trabalho. Além disso, as companhias aéreas sentirão melhorar a relação qualidade-preço dos serviços de assistência em escala, o que contribuirá para diminuir os seus custos de exploração e que, em especial no período difícil que atravessam, poderá ter um impacte benéfico em matéria de política de emprego.

O conjunto desses efeitos sociais deverá ser devidamente tomado em consideração durante a consulta, tendo em conta o facto de os problemas de adaptação facilmente solucionáveis em período de crescimento rápido se poderem revelar mais problemáticos numa conjuntura depressiva.

A longo prazo, a abertura do mercado da assistência em escala não se deverá, em princípio, traduzir numa redução do emprego global ou numa deterioração das condições de trabalho.

IV. CONCLUSÕES

15. Tendo em conta todas estas considerações, a Comissão considera, por conseguinte, que é indispensável uma nova organização do mercado da prestação de serviços de assistência em escala. Esta organização de mercado poderá incluir:
1. A abertura do mercado da assistência em escala através da liberalização total dos serviços que se revestem de um carácter de proximidade em relação ao utilizador e/ou relativamente aos quais as restrições de custos, de segurança ou de capacidade e de espaço disponíveis são limitadas. O número de prestadores não seria limitado e a auto-assistência seria autorizada sem restrições; este regime aplicar-se-ia de qualquer modo à assistência administrativa em terra e à supervisão, bem como à assistência operações aéreas à gestão das tripulações, relativamente às quais as restrições referidas anteriormente praticamente não interferem, tal como acontece na assistência a passageiros, que afecta directamente a imagem que os passageiros têm da companhia. A assistência limpeza, a assistência carga e correios, bem como a assistência *catering* podem eventualmente ser também objecto de uma liberalização total, tencionando, no entanto, a Comissão proceder em primeiro lugar à consulta das partes interessadas antes de adoptar a sua posição relativamente à questão.
 2. A liberalização parcial das categorias de serviços em que o elemento de proximidade se encontra ausente ou relativamente às quais as restrições práticas se opõem a uma abertura total do mercado. Existiria um número mínimo de prestadores, a determinar com base nos resultados da consulta, dos quais um pelo menos deveria ser independente simultaneamente do aeroporto e da transportadora dominante; além disso, seria autorizada a auto-assistência. Esta solução aplicar-se-ia aos tipos de serviços que colocam os problemas mais graves em matéria de segurança, ou seja, por exemplo, os que exigem a circulação de veículos e de pessoal na proximidade imediata das aeronaves, tal como a assistência operações em pista. Abrangeria igualmente as categorias de serviços que, tais como a assistência bagagens, necessitam mais frequentemente de um grau elevado de coordenação — mesmo de centralização das operações — quanto mais não fosse devido à importância dos investimentos exigidos por parte do próprio aeroporto.
 3. Poderiam ser concedidas derrogações aos aeroportos em que as restrições objectivas e específicas podem tornar a abertura do mercado dificilmente realizável na prática. As modalidades destas derrogações, o seu âmbito, os seus limites e o seu processo de atribuição, deveriam ser determinadas face aos resultados da consulta. Seria de qualquer modo necessário que a prestação do ou dos serviços que, com base nestas derrogações, não fossem abertos à concorrência, fosse caracterizada por uma transparência absoluta, nomeadamente no que diz respeito à fixação dos preços.
4. O estabelecimento de medidas de enquadramento obrigatórias, que poderiam nomeadamente abranger:
 - a) A separação jurídica das actividades nos aeroportos, que permita assegurar a transparência das decisões da entidade gestora e, por conseguinte, controlar os eventuais comportamentos discriminatórios ou abusivos desta relativamente aos diferentes fornecedores presentes no aeroporto;
 - b) Procedimentos de aprovação por parte da autoridade/entidade aeroportuária dos prestadores que pretendam fornecer no aeroporto uma ou várias categorias de serviços totalmente abertas à concorrência. A autoridade/entidade aeroportuária teria o direito de impor a estes prestadores as condições necessárias à boa gestão das infra-estruturas e à manutenção da segurança. Estas condições deverão, contudo, respeitar determinados princípios fundamentais, devendo:
 - não ser discriminatórias,
 - estar em relação com o objectivo prosseguido,
 - ser proporcionais a este objectivo,
 - não reduzir de facto a abertura do mercado a um grau inferior ao,
 - imposto pela legislação comunitária;
 - c) Procedimentos imparciais de concurso organizados a nível comunitário com o objectivo de seleccionar os prestadores em caso de limitação do seu número. Estes procedimentos poder-se-iam inspirar nas disposições do direito comunitário relativas à adjudicação dos contratos públicos;
 - d) O direito de a autoridade/entidade aeroportuária tomar as medidas ou impor as condições necessárias a uma gestão eficaz das infra-estruturas e ao respeito das exigências de segurança. Estas medidas e condições aplicar-se-iam ao conjunto dos prestadores dos serviços presentes no aeroporto, durante todo o período da sua actividade. Deveriam respeitar os mesmos princípios que os referidos na alínea b);
 - e) Condições transparentes, objectivas e não discriminatórias para o acesso dos prestadores, bem como das companhias aéreas que pretendam efectuar a auto-assistência aos espaços e instalações do aeroporto;
 - f) Procedimentos de consulta e de conciliação entre aeroportos, companhias aéreas e prestadores de serviços, nomeadamente,
 - em caso de litígio relativo a rendas, encargos, etc., impostos pela autoridade aeroportuária aos prestadores relativamente aos

preços de acesso às infra-estruturas e respectiva utilização,

- em caso de alteração dos preços dos serviços, relativamente aos quais o aeroporto em causa obteve uma derrogação em aplicação do ponto 3 supra, tendo, por conseguinte, sido autorizado a não os abrir à concorrência.

5. Estas medidas aplicar-se-iam aos aeroportos e sistema de aeroportos que registassem anualmente no mínimo um movimento de 2 milhões de passageiros ou 50 000 toneladas de carga.

A Comissão convida todas as partes interessadas a expedirem os respectivos comentários e observações.

Tais comunicações devem ser expedidas antes, de 1 de Março de 1994, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia
«Consultadoria da Assistência em Escala»
DG IV — DG VII
200, Rue de la Loi
B-1049 Bruxelas.

Comunicação da Comissão ao abrigo do nº 9 do artigo 9º do Regulamento (CEE) nº 3420/83 do Conselho

(94/C 41/03)

Nos termos do nº 1 do artigo 9º do Regulamento (CEE) nº 3420/83 do Conselho, de 14 de Novembro de 1983, relativo aos regimes de importação dos produtos originários dos países de comércio de Estado não liberalizados a nível da Comunidade ⁽¹⁾, a Comissão decidiu introduzir, em 1 de Fevereiro 1994, seguinte alteração ao regime de importação aplicado ao Benelux em relação à República Popular da China:

Abertura, a título excepcional, de possibilidades de importação para os produtos seguintes:

Código NC	Designação das mercadorias	Valor (em milhares de ecus)
9603 21 00 9603 29 10 9603 29 30 9603 29 90 9603 30 10 9603 30 90 9603 40 10 9603 90 91	Escovas de dentes, escovas, vassouras-escova e pinéis (exceptuando escovas que constituam partes de máquinas)	20

⁽¹⁾ JO nº L 346 du 8. 12. 1983, p. 6.

Comunicação da Comissão, nos termos do nº 1 do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 3831/90 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1990, relativo à aplicação das preferências pautais generalizadas para o ano de 1991 a certos produtos industriais originários dos países em vias de desenvolvimento, prorrogado, para 1994, pelo Regulamento (CE) nº 3668/93

(94/C 41/04)

Nos termos do nº 1 do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 3831/90 do Conselho ⁽¹⁾, prorrogado, para 1994, pelo Regulamento (CEE) nº 3668/93 ⁽²⁾, a Comissão comunica que os montantes fixos de direito nulo a seguir mencionados, aplicáveis durante o período compreendido entre 1 de Janeiro e 30 de Junho de 1994, sofrem esgotamento:

Número de ordem	Designação das mercadorias	Origem	Montantes fixos de direito nulo (em ecus)	Data do esgotamento
10.0090	Carbonato de bário	China	518 000	4. 1. 1994
10.0200	Ácido láctico	China	156 500	4. 1. 1994
10.0210	Ácido cítrico	China	110 500	4. 1. 1994
10.0220	Ácido O-acetilsalicílico, seus sais e seus ésteres	China	98 500	4. 1. 1994
10.0260	Ácido glutâmico e seus sais	Brasil Indonésia	413 500 413 500	4. 1. 1994 4. 1. 1994
10.0300	Cumarina, metilcumarinas e etilcumarinas	China	92 500	4. 1. 1994
10.0325	Furazolidona (DCI)	China	116 000	4. 1. 1994
10.0360	Outras vitaminas e seus derivados	China	551 500	4. 1. 1994
10.0391	Heparina e seus sais	China	2 315 500	4. 1. 1994
10.0395	Gazes e artigos de gaze	China	827 000	4. 1. 1994
10.0440	Colofónias (pez louro)	China	5 788 000	4. 1. 1994
10.0459	Ácido algínico, seus sais e seus ésteres	China	289 500	4. 1. 1994
10.0510	Outros pneumáticos, de borracha	Coreia do Sul	684 500	4. 1. 1994
10.0520	Couros e peles, depilados, de bovinos e de equídeos, preparados, excepto das posições 4108 ou 4109: — Couros e peles, inteiros, de bovinos, de superfície unitária não superior a 2,6 m ² (28 pés quadrados): — — Outros: — — — Preparados de outro modo — Outros couros e peles de bovinos e peles de equídeos, curtidos ou recurtidos, mas sem outra preparação ulterior	Brasil	1 000 000	4. 1. 1994

(1) JO nº L 370 de 31. 12. 1990, p. 1.

(2) JO nº L 338 de 31. 12. 1993, p. 22.

Número de ordem	Designação das mercadorias	Origem	Montantes fixos de direito nulo (em ecus)	Data do esgotamento
10.0570	<p>Malas e maletas, incluídas as de toucador e as maletas e pastas para documentos e de estudantes, e artefactos semelhantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Com a superfície exterior de couro natural ou reconstituído, ou de couro envernizado — Com a superfície exterior de folhas de plástico ou de matérias têxteis: — De outras matérias, incluída a fibra vulcanizada <p>Outros de outros materiais</p> <p>Artigos do tipo dos normalmente levados nos bolsos ou em bolsas:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Com a superfície exterior de couro natural ou reconstituído, ou de couro envernizado — Com a superfície exterior de folhas de plástico ou de matérias têxteis: — De matérias têxteis: — Outros <p>Outros:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Com a superfície exterior de couro natural ou reconstituído, ou de couro envernizado — Com a superfície exterior de folhas de plástico ou de matérias têxteis: — Estojos para instrumentos musicais: — Outros 	Coreia do Sul	500 000	4. 1. 1994
10.0580	Vestuário e seus acessórios, de couro natural ou reconstituído	China	2 257 500	4. 1. 1994
10.0610	Painéis de fibras de madeira ou de outras matérias	Brasil	2 100 000	4. 1. 1994
10.0660	<p>Calçado impermeável de sola exterior e parte superior de borracha ou plástico, em que a parte superior não tenha sido reunida à sola exterior por costura ou por meio de rebites, pregos, parafusos, espigões ou dispositivos semelhantes</p> <p>Outros calçado com sola exterior e parte superior de borracha ou plástico</p>	Coreia do Sul	130 000	4. 1. 1994
10.0670	Calçado com sola exterior de couro	Coreia do Sul	625 000	4. 1. 1994
10.0690	Outro calçado, com sola exterior de outras matérias	China	1 374 500	4. 1. 1994
10.0720	Louça, outros artigos de uso doméstico e artigos de higiene ou de toucador, de porcelana	Rússia	303 500	4. 1. 1994
10.1010	Máquinas automáticas para processamento de dados e suas unidades; leitores magnéticos ou ópticos, máquinas para registar dados em suporte sob forma codificada, e máquinas para processamento desses dados, não especificadas nem compreendidas em outras posições, excepto as destinadas a aeronaves civis	Coreia do Sul	3 750 000	4. 1. 1994
10.1052	Aparelhos videofónicos de gravação ou de reprodução	Coreia do Sul	550 000	4. 1. 1994
10.1053	<p>Suportes preparados para gravação de som ou para gravações semelhantes, não gravados, excépto os produtos do capítulo 37</p> <p>Discos, fitas e outros suportes para gravação de som ou para gravações semelhantes, gravados, incluídos os moldes e matrizes galvânicos para fabricação de discos, com exclusão dos produtos do capítulo 37</p>	Coreia do Sul	1 500 000	4. 1. 1994

Número de ordem	Designação das mercadorias	Origem	Montantes fixos de direito nulo (em ecus)	Data do esgotamento
10.1055	Aparelhos receptores de televisão (incluídos os monitores e projectores de vídeo), mesmo combinados, num mesmo gabinete ou invólucro, com um aparelho receptor de radiodifusão ou com um aparelho de gravação ou de reprodução de som ou de imagens	China Coreia do Sul	2 315 500 325 000	4. 1. 1994 4. 1. 1994
10.1060	Aparelhos receptores de televisão, com tubo Aparelhos receptores para radiotelefonía, radiotelegrafia ou radiodifusão, mesmo combinados num mesmo gabinete ou invólucro com um aparelho de gravação ou de reprodução de som, ou com um relógio Aparelhos receptores de televisão (incluídos os monitores e projectores de vídeo), mesmo combinados num mesmo gabinete ou invólucro com um aparelho receptor de radiodifusão ou com aparelho de gravação ou de reprodução de som ou de imagens, excluídos os aparelhos de gravação ou de reprodução videofónica, comportando um receptor de sinais videofónicos (<i>tuner</i>) e os produtos das posições 8528 10 14, 8528 10 16, 8528 10 18, 8528 10 22, 8528 10 28, 8528 10 52, 8528 10 54, 8528 10 56, 8528 10 58, 8528 10 62, 8528 10 66, 8528 10 72, 8528 10 76	Singapura Coreia do Sul	325 000 325 000	4. 1. 1994 4. 1. 1994
10.1094	Tubos catódicos para receptores de televisão incluídos os tubos para monitores de vídeo: — A cores	Coreia do Sul	400 000	4. 1. 1994
10.1110	Lâmpadas, tubos e válvulas, electrónicos, de cátodo quente, cátodo frio ou fotocátodo — Partes Díodos, transístores e dispositivos semelhantes com semicondutores, díodos emissores de luz Circuitos integrados e microconjuntos electrónicos	Coreia do Sul	1 910 000	4. 1. 1994
10.1120	Veículos automóveis, novos, de cilindrada inferior a 3 000 cm ³	Coreia do Sul	23 152 500	4. 1. 1994
10.1280	Escovas e pincéis de barba, escovas para cabelos, escovas para cílios ou para unhas e outras escovas de toucador de pessoas, incluídas as que sejam partes de aparelhos, pincéis e escovas para artistas, pincéis de escrever e pincéis semelhantes para aplicação de produtos cosméticos; escovas e pincéis para pintar, cair, envernizar ou semelhantes; vassouras e vassouras-escovas para limpeza de superfícies ou para usos domésticos, incluindo as escovas para vestuário ou para sapatos; escovas, pincéis de toucador de animais	China	397 000	4. 1. 1994

Em relação às importações que excedam estes montantes serão cobrados os direitos normais da Pauta Aduaneira Comum.

Comunicação da Comissão, nos termos do nº 1 do artigo 9º do Regulamento (CEE) nº 3832/90 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1990, relativo à aplicação das preferências pautais generalizadas para o ano de 1991 aos produtos têxteis originários dos países em vias de desenvolvimento, prorrogado, para 1994, pelo Regulamento (CE) nº 3668/93

(94/C 41/05)

Nos termos do nº 1 do artigo 9º do Regulamento (CEE) nº 3832/90 do Conselho ⁽¹⁾, prorrogado, para 1994, pelo Regulamento (CE) nº 3668/93 ⁽²⁾, a Comissão comunica que os montantes fixos de direito nulo a seguir mencionados, aplicáveis durante o período compreendido entre 1 de Janeiro e 30 de Junho de 1994, sofrem esgotamento:

Número de ordem	Categoria	Origem	Montantes fixos de direito nulo	Data do esgotamento
40.0010	1	Paquistão	1 130,5 toneladas	4. 1. 1994
40.0010	1	Índia	1 130,5 toneladas	4. 1. 1994
40.0010	1	Tailândia	1 130,5 toneladas	5. 1. 1994
40.0010	1	China	113 toneladas	4. 1. 1994
40.0020	2	Índia	6 457,5 toneladas	4. 1. 1994
40.0020	2	Tailândia	1 368,5 toneladas	4. 1. 1994
40.0020	2	Indonésia	1 368,5 toneladas	4. 1. 1994
40.0020	2	Coreia do Sul	137 toneladas	4. 1. 1994
40.0033	3	Paquistão	315 toneladas	4. 1. 1994
40.0033	3	Tailândia	315 toneladas	4. 1. 1994
40.0033	3	Indonésia	315 toneladas	4. 1. 1994
40.0033	3	Malásia	315 toneladas	4. 1. 1994
40.0033	3	China	31,5 toneladas	4. 1. 1994
40.0033	3	Coreia do Sul	31,5 toneladas	4. 1. 1994
40.0040	4	Brasil	941,5 toneladas	4. 1. 1994
40.0040	4	Índia	941 500 peças	4. 1. 1994
40.0040	4	China	94 000 peças	4. 1. 1994
40.0040	4	Coreia do Sul	94 000 peças	4. 1. 1994
40.0050	5	Tailândia	754 500 peças	4. 1. 1994
40.0050	5	China	75 500 peças	4. 1. 1994
40.0060	6	China	87 500 peças	4. 1. 1994
40.0070	7	China	49 000 peças	4. 1. 1994
40.0070	7	Coreia do Sul	49 000 peças	4. 1. 1994
40.0080	8	China	96 000 peças	4. 1. 1994
40.0090	9	China	5,5 toneladas	4. 1. 1994
40.0120	12	China	318 500 peças	4. 1. 1994
40.0130	13	China	201 500 peças	4. 1. 1994
40.0130	13	Coreia do Sul	201 500 peças	4. 1. 1994
40.0140	14	China	5 000 peças	4. 1. 1994
40.0150	15	China	22 500 peças	4. 1. 1994
40.0170	17	China	8 000 peças	4. 1. 1994
40.0180	18	China	11 toneladas	4. 1. 1994
40.0200	20	Brasil	116 toneladas	4. 1. 1994
40.0200	20	Paquistão	116 toneladas	4. 1. 1994
40.0200	20	Índia	116 toneladas	4. 1. 1994
40.0200	20	China	23 toneladas	5. 1. 1994
40.0210	21	China	56 000 peças	4. 1. 1994
40.0220	22	Tailândia	324,5 toneladas	4. 1. 1994
40.0220	22	Malásia	324,5 toneladas	4. 1. 1994
40.0220	22	China	65 toneladas	4. 1. 1994
40.0240	24	Tailândia	249 500 peças	4. 1. 1994
40.0240	24	China	6 000 peças	4. 1. 1994
40.0240	24	Coreia do Sul	50 000 peças	4. 1. 1994
40.0260	26	Tailândia	197 500 peças	4. 1. 1994

⁽¹⁾ JO nº L 370 de 31. 12. 1990, p. 39.

⁽²⁾ JO nº L 338 de 31. 12. 1993, p. 22.

Número de ordem	Categoria	Origem	Montantes fixos de direito nulo	Data do esgotamento
40.0260	26	China	39 500 peças	4. 1. 1994
40.0270	27	China	26 500 peças	4. 1. 1994
40.0270	27	Coreia do Sul	26 500 peças	4. 1. 1994
40.0280	28	China	11 000 peças	4. 1. 1994
40.0290	29	China	12 500 peças	4. 1. 1994
40.0310	31	China	67 000 peças	4. 1. 1994
40.0320	32	Coreia do Sul	9 toneladas	4. 1. 1994
40.0350	35	Indonésia	132 toneladas	4. 1. 1994
40.0360	36	Coreia do Sul	6 toneladas	4. 1. 1994
40.0410	41	Coreia do Sul	75 toneladas	4. 1. 1994
40.0680	68	Coreia do Sul	9 toneladas	4. 1. 1994
40.0730	73	China	18 000 peças	4. 1. 1994
40.0760	76	China	5 toneladas	4. 1. 1994
40.0780	78	China	16 toneladas	4. 1. 1994
40.0830	83	China	6 toneladas	4. 1. 1994
40.1251	125 A	Coreia do Sul	226,5 toneladas	4. 1. 1994
40.1360	136	China	60,5 toneladas	4. 1. 1994

Em relação às importações que excedam estes montantes serão cobrados os direitos normais da Pauta Aduaneira Comum.

Comunicação da Comissão, nos termos do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 3833/90 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1990, relativo à aplicação das preferências pautais generalizadas para o ano de 1991 a certos produtos agrícolas originários dos países em vias de desenvolvimento, prorrogado, para 1994, pelo Regulamento (CE) nº 3668/93

(94/C 41/06)

Nos termos do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 3833/90 do Conselho (¹), prorrogado, para 1994, pelo Regulamento (CE) nº 3668/93 (²), a Comissão comunica que os montantes fixos a seguir mencionados, aplicáveis durante o período compreendido entre 1 de Janeiro e 30 de Junho de 1994, sofrem esgotamento:

Número de ordem	Designação das mercadorias	Montantes fixos	Data do esgotamento
50.0025	Ananases, preparados ou conservados, que não sejam em rodela, meias rodela ou espirais	24 015 toneladas	4. 1. 1994

Em relação às importações que excedam estes montantes serão cobrados os direitos normais da Pauta Aduaneira Comum.

(¹) JO nº L 370 de 31. 12. 1990, p. 86.

(²) JO nº L 338 de 31. 12. 1993, p. 22.

III

(Informações)

PARLAMENTO EUROPEU

Avisos relativos à organização de concursos gerais

(94/C 41/07)

O Secretariado-Geral do Parlamento Europeu organiza os concursos gerais:

- Nº PE/166/LA — Intérpretes para a língua grega ⁽¹⁾
- Nº PE/167/LA — Intérpretes para a língua grega ⁽¹⁾
(a partir do italiano)
- Nº PE/168/LA — Intérpretes para a língua inglesa ⁽²⁾
(a partir do alemão ou do neerlandês)

⁽¹⁾ JO nº C 41 A de 11. 2. 1994 (edição grega).

⁽²⁾ JO nº C 41 A de 11. 2. 1994 (edição inglesa).

COMISSÃO

Análise de custo e benefício no âmbito da directiva relativa à qualidade das águas para consumo humano (Directiva 80/778/CEE); 1ª parte: chumbo

Comissão

Direcção-Geral do Ambiente, Segurança Nuclear e Protecção Civil

Concurso público

(94/C 41/08)

1. **Entidade adjudicante:** Comissão das Comunidades Europeias, Unidade XI.B.1, rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelas.
2. **Processo de adjudicação:** Convite para apresentação de propostas por concurso público IX.B.1/94.
3. **Natureza das prestações:** Avaliação dos custos económicos e financeiros das medidas consideradas necessárias para uma eventual redução do valor-limite do chumbo: o estudo insere-se nos trabalhos associados à alteração prevista da directiva relativa à qualidade das águas para consumo humano.
4. **Prazos de execução:** Os trabalhos deverão iniciar-se em meados de 1994. Os resultados provisórios do estudo deverão estar disponíveis cerca de 4 meses após a assinatura do contrato.
5. **Pedido de documentação:**
 - a) de preferência, por telefax (32-2) 296 88 25 ou junto do endereço referido no ponto 1; por tel. Sra. Prick, Unidade XI.B.1, tel. (32-2) 296 91 51; Sra. Delafontaine, Unidade XI.B.1, tel. (32-2) 296 66 89.
 - b) Prazo para o pedido de documentação: 20 dias calendários após publicação do concurso no Jornal Oficial.
 - c) A documentação é gratuita.
6. **Envio das propostas:**
 - a) endereço, ver ponto 1, à atenção do Sr. J. J. Groenendaal, Unidade XI.3 - Finanças e Contratos, BU-5 3/170;
 - b) línguas: as propostas devem ser enviadas, em triplicado, numa das línguas oficiais da Comunidade;
 - c) data limite para a recepção das propostas: o mais tardar, 45 dias após publicação do concurso no Jornal Oficial.
7. **Preços e modalidades de pagamento:**
 - a) Aplicam-se preços fixos definitivos.
 - b) As modalidades de pagamento são especificadas na documentação do concurso e correspondem às modalidades correntemente utilizadas pela Comissão para contratos de estudos.
8. **Critérios para a adjudicação:** Apenas poderão participar empresas de consultoria e institutos de investigação que apresentem referências comprovativas de que satisfazem as condições de carácter técnico requeridas para o estudo em causa, tendo em conta as diferentes especificidades geográficas existentes na União. O conjunto dos critérios para a adjudicação consta da documentação do concurso.
9. **Data da recepção do anúncio:** 7. 2. 1994.
10. **Data da recepção no EUROFFICE:** 7. 2. 1994.

Análise custos-benefícios de sistemas de gestão de resíduos sólidos urbanos

Ambiente, segurança nuclear e protecção civil

Concurso público

(94/C 41/09)

1. **Entidade adjudicante:** Comissão das Comunidades Europeias, DG XI, Ambiente, Segurança Nuclear e Protecção Civil, Unidade C.3, Aspectos económicos, rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelas.

2. **Procedimento de adjudicação:** Convite para apresentação de propostas, concurso público XI. C. 3/94.01.

3. **Motivo do convite para a apresentação de propostas:** A Comissão das Comunidades Europeias propõe celebrar um contrato de estudo «análise custos-benefícios de sistemas de gestão de resíduos sólidos urbanos» para determinar os custos e benefícios económicos e ambientais associados à reutilização, reciclagem, incineração e deposição em aterro de resíduos sólidos urbanos.

O estudo incluirá as previsões dos Estados-membros sobre a evolução da produção e composição dos resíduos sólidos urbanos até ao ano 2000 e a evolução prevista a nível local e nacional dos métodos de tratamento desses resíduos para o ano 2000.

A maior parte do estudo incidirá sobre uma estimativa dos custos e benefícios financeiros de cada tipo de processo em 1993, 1997 e 2000. A estimativa dos custos de recolha permitirá determinar as funções de custos para cada sistema de recolha e tipo de zona em causa (rural, semi-urbana, urbana). A estimativa dos custos de tratamento permitirá determinar as funções de custos para as várias vias de tratamento final (deposição em aterro, incineração com/sem recuperação de energia, reciclagem, reutilização). Os custos e benefícios ambientais associados a cada sistema de gestão de resíduos sólidos urbanos devem ser calculados para 1993, 1997 e 2000. Proceder-se-á a uma análise de sensibilidade para identificar os elementos-chave na escolha entre métodos de gestão alternativos.

4. **Prazo para a conclusão do estudo:** A parte do estudo relativa à análise financeira provisória deverá realizar-se no prazo de 6 meses após a data de assinatura do contrato. O estudo completo deverá ser concluído no prazo de 12 meses após a data de assinatura do contrato.

5. **Pedido de documentação:**

a) A documentação pode ser obtida no endereço indicado no ponto 1. Os pedidos devem ser dirigidos à atenção do Sr. J. Delbeke, Unidade C. 3

(BU-5 4/109), tel. (32 2) 296 50 22; ou, de preferência, por fax (32 2) 296 95 59.

b) Data-limite para o pedido de informações: 25 dias de calendário após a publicação deste convite para apresentação de propostas no Jornal Oficial.

c) A documentação é grátis.

6. **Apresentação das propostas:**

a) Endereço: Comissão das Comunidades Europeias, rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelas, à atenção do Sr. J. J. Groenendaal, DG XI/Unidade 3, Finanças e Contratos (BU-5 3/170).

b) Línguas: a proposta deve ser apresentada em três cópias, numa das línguas oficiais da Comunidade, e enviada para o endereço indicado no ponto 1, à atenção do Sr. J. J. Groenendaal.

c) Prazo de entrega: 45 dias de calendário após a publicação deste convite para apresentação de propostas no Jornal Oficial.

7. **Financiamento e pagamento:**

a) Os preços são considerados fixos e definitivos.

b) Os métodos de pagamento são incluídos no dossier de apresentação de propostas e são os que estão em vigor para os contratos de estudo com a Comissão.

8. **CrITÉrios de adjudicação**

Os critérios de adjudicação são os seguintes:

1) experiência na determinação de funções de custos para a vias de eliminação de resíduos;

2) experiência na análise de sistemas de gestão de resíduos;

3) conhecimento do mercado relativamente à procura de matérias-primas recuperadas;

4) experiência na avaliação de custos e benefícios ambientais;

5) acesso a informações nos Estados-membros.

9. **Data de envio:** 7. 2. 1994.

10. **Data de recepção pelo Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias:** 7. 2. 1994.

Concurso para um contrato de prestação de serviços com vista à actualização dos dados de uma base informatizada relativa aos produtos químicos na legislação europeia

Concurso público

(94/C 41/10)

1. **Entidade adjudicante:** Comissão das Comunidades Europeias, DG III, Direcção-Geral da Indústria, unidade III C/4, à atenção do Sr. Von Osvath, rue de la Loi 200, gabinete Nerv 3/7A, B-1049 Bruxelas.
2. **Descrição do serviço:** A Comissão pretende firmar um contrato de prestação de serviços para a actualização regular dos dados de um sistema informatizado trilingue (EN, DE, FR) relativo à legislação europeia em matéria de produtos químicos.
3. **Local da prestação:** Instalações da Comissão.
4. a) **Disposições que reservam a execução do serviço a uma profissão específica:** não aplicável (vejam-se, contudo, os nºs 13 e 15).
b)
c) O proponente efectuará uma descrição rigorosa dos recursos humanos a efectuar ao trabalho em causa, referindo a função, o título e a experiência das pessoas que serão encarregadas do mesmo.
5. **Divisão em lotes:** Proposta a apresentar para a totalidade do contrato.
6. **Variantes:** Veja-se o caderno de encargos.
7. **Duração do contrato:** Duração inicial de um ano, com possibilidade de renovação anual, sem contudo ultrapassar a duração total de três anos.
8. a) **Pedido de documentos:** O caderno de encargos e todas as informações complementares podem ser pedidos por escrito à Sra. M. Marini, no seguinte endereço: Comissão das Comunidades Europeias, DG III C/4, gabinete Nerv 3/4, rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelas.
b) **Date limite de apresentação dos pedidos:** 30 dias de calendário a partir da data de publicação no Jornal Oficial.
c) **Montante a pagar:** gratuito.
9. a) **Pessoas autorizadas a assistir à abertura das propostas:** Pessoal da Direcção-Geral III.
b) **Abertura das propostas:** Nos quinze dias seguintes à data limite de recepção das propostas (veja-se o nº 16).
10. **Caução:** Não é exigida qualquer caução.
- 11., 12.
13. **Informações relativas ao prestador de serviços:** O proponente deverá apresentar documentação resumida relativa a cada um dos seguintes aspectos:
 - execução de projectos similares;
 - conhecimento da legislação europeia em matéria de produtos químicos;
 - descrição pormenorizada dos recursos humanos a utilizar no trabalho em causa;
 - função, títulos e experiência das pessoas que serão encarregadas da execução do trabalho em causa.
14. **Prazo de validade da proposta:** nove meses a partir da data limite de apresentação de propostas.
15. **Critérios de selecção e de adjudicação:**
 - 1) Capacidade, devidamente justificada, do proponente para efectuar o trabalho em causa, incluindo conhecimentos nos domínios químico (regras de nomenclatura), informático, da legislação europeia e linguístico;
 - 2) Experiência do proponente;
 - 3) Qualidade técnica da proposta;
 - 4) Aspectos financeiros.
16. **Outras informações:** Data limite de recepção das propostas: 52 dias de calendário a partir da data de publicação no Jornal Oficial.
17. **Data de envio do anúncio:** 7. 2. 1994.
18. **Data de recepção do anúncio pelo Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias:** 7. 2. 1994.

Projecto MARS**Procedimento aberto**

(94/C 41/11)

1. Comissão das Comunidades Europeias, Centro Comum de Investigação, à atenção do Sr. R.G. Cranndon, TP 441, I-21020 Ispra (VA).
Tel. (03 32) 78 98 28. Telefax (03 32) 78 95 36.
2. Inquéritos por áreas de amostragem às culturas e às explorações em 53 «sites» europeus.
No quadro do projecto MARS (acompanhamento de agricultura com o auxílio da detecção remota), lança-se um concurso para obtenção de propostas para levar a cabo as observações de campo e inquéritos às culturas e explorações em 53 «sites» (áreas de amostragem), distribuídos pela Europa do seguinte modo: Bélgica 1 site, Dinamarca 2 sites, Inglaterra 5 sites, França 13 sites, Alemanha 10 sites, Grécia 2 sites, Irlanda 1 site, Itália 7 sites, Portugal 2 sites, Espanha 10 sites. Esta actividade compreende 2 operações:
 - a) observações de campo conduzidas em Maio 1994 para identificar as culturas em locais previamente definidos, fornecendo resultados no início de Julho,
 - b) inquéritos sobre os rendimentos feitos no período das colheitas e fornecendo resultados em meados de Dezembro de 1994.
 As especificações técnicas para ambas as operações encontram-se num documento que será fornecido após o seu pedido por parte dos interessados no concurso. Este documento encontra-se disponível apenas na versão inglesa.
- 3., 4. a), b), c)
5. As propostas podem cobrir um ou mais países.
- 6.
7. Data limite para finalizar o contrato: 1/1995.
8. a) Ver ponto 1.
b) 10. 3. 1994.
c)
9. a)
b) 21. 3. 1994 (17.30). Ver ponto 1.
- 10., 11.
12. De acordo com o artigo 26 da Directiva 92/50/CEE.
13. O candidato deve ter experiência em:
 - 1) agricultura, nomeadamente na identificação de culturas, observações de campo e estatísticas,
 - 2) manipulação de base de dados,
 - 3) coordenação.
14. 120 dias.
15. Procedimento aberto, artigo 15, ponto 2 da Directiva 92/50/CEE, de acordo com o artigo 36. a).
16. A subcontratação é permitida. No caso de um grupo de empresas, a empresa mandatária deve ser indicada. A cooperação com os serviços nacionais de estatística será considerada como uma vantagem.
Os candidatos devem submeter as ofertas em ecus. No caso de incluir mais de um país na mesma proposta, devem ser apresentados preços em ofertas separadas para cada país. Além de um preço global por país, deve igualmente apresentar um preço global por «site».
As propostas devem ser enviadas por correio registado. Após a data acima indicada, as propostas não podem ser aceites.
O presente concurso não obriga o Centro Comum de Investigação a efectivar os contratos, o que depende da disponibilização do financiamento adequado.
17. 4. 2. 1994.
18. 4. 2. 1994.

Estudo da relação custo/eficácia das várias medidas susceptíveis de reduzir até ao ano 2000 as emissões poluentes dos automóveis de passageiros

(94/C 41/12)

1. **Entidade adjudicante:** Comissão das Comunidades Europeias, Direcção-Geral III-Indústria/Divisão III.E.5, Automóveis e outros veículos rodoviários, rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelas.

Tel. (02) 295 33 97 (Sr. Richard Wright). Endereço telográfico COMEUR BRUSSELS. Telex COMEUR BRU 21877. Telecopiadora (02) 296 11 25.

2. **Descrição dos serviços a prestar:** De acordo com as sugestões apresentadas durante o Simpósio Europeu «Emissões de veículos 2000», realizado em 21 e 22. 9. 1992, e tal como anunciado na proposta COM(92) 572 de 23. 12. 1992, a Comissão pretende apresentar medidas destinadas a reduzir as emissões poluentes do tráfego rodoviário até ao ano 2000, através de uma abordagem multifacetada baseada na avaliação da relação custo/eficácia de todas as medidas possíveis, isto é, tecnologia dos veículos, qualidade do combustível, regimes de inspecção e de manutenção e opções da política dos transportes.

O objectivo do estudo consiste, antes de mais, em delinear uma metodologia coerente de determinação de relação custo/eficácia das medidas destinadas a melhorar a qualidade do ar e, numa segunda fase, em efectuar os cálculos necessários à avaliação dos custos inerentes a cada medida eventual.

O estudo exigirá uma estreita coordenação com os trabalhos técnicos em curso no âmbito do Programa Europeu relativo às Emissões, aos Combustíveis e às Tecnologias dos Motores («Auto-Oil Programme») que está a analisar os efeitos possíveis da associação de melhores tecnologias dos motores e de novas fórmulas de combustíveis na redução das emissões.

3. **Data-limite para a apresentação de propostas, local de entrega:** O prazo será de 52 dias a contar da data de publicação do presente convite para apresentação de propostas. O documento informativo contém disposições administrativas complementares.

4., 5., 6.

7. **Data-limite para conclusão dos trabalhos:** O prazo será de 6 meses após a assinatura do contrato. O relatório final deve ter em conta elementos dependentes, os resultados do programa de investigação «Auto-Oil» realizado pelas indústrias petrolífera e automóvel. Poderá prever-se um prolongamento do prazo se os resultados não estiverem disponíveis a tempo. Neste caso, deve ser apresentado um relatório intermédio, seis meses após a assinatura do contrato.

8. a) **Nome e endereço dos serviços junto dos quais se pode obter a documentação necessária:** Comissão das Comunidades Europeias, Direcção-Geral III-Indústria/Divisão III.E.5, rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelas.

b) **Data-limite para o pedido de documentação:** 40 dias após a publicação do presente convite para apresentação de propostas.

c)

9. a) **Pessoas autorizadas a estar presentes na abertura das propostas:** As propostas serão abertas pelos serviços correspondentes da DG III, na presença de representantes de outros serviços interessados (DG XI, DG XVII,...).

b) **Datas, hora e local da abertura:** No prazo de 2 semanas após a data-limite de entrega, em Bruxelas.

10. **Eventuais caução e garantia:** Se o montante total do contrato exceder 250 000 ecus, o prestador do serviço deverá apresentar uma caução para o pagamento inicial sob a forma de garantia bancária.

11., 12.

13. **Informações relativas ao proponente, informações e formalidades necessárias à avaliação das condições técnicas e económicas mínimas exigidas:** Declaração escrita na qual constam a denominação, estatuto jurídico, endereço, telefone, número de fax e o nome do responsável.

O proponente deve possuir uma sólida experiência de realização de estudos sobre motores e tecnologias afins, bem como de questões ligadas aos combustíveis e à indústria petrolífera.

Serão necessários contactos frequentes com os agentes económicos para recolha de dados relativos ao custo das tecnologias envolvidas para o ano 2000, com acesso a eventuais dados confidenciais.

Breve curriculum vitae do ou dos coordenadores responsáveis pelo contrato.

14. **Período de validade da proposta:** Seis meses após a data de encerramento.

15. **Critérios de adjudicação do contrato:**

a) critérios de selecção:

— experiência nas áreas em questão (nomeadamente nos 3 anos anteriores ao convite para apresentação de propostas);

- experiência de cooperação com a indústria (nomeadamente nos 3 anos anteriores ao convite para apresentação de propostas);
- b) critérios de adjudicação:
- qualidade dos serviços oferecidos (descrição do plano de trabalho, qualificações dos empregados);
 - qualidade e reproductibilidade da abordagem metodológica (representatividade, capacidade de modulação da abordagem, modelização
- utilizável pelos serviços da Comissão para testar uma hipótese alternativa, inovação);
 - cumprimento dos prazos de entrega;
 - preço (preço global).
16. **Outras informações:** O proponente pode apresentar o estudo numa das línguas comunitárias.
17. **Data de envio do anúncio:** 7. 2. 1994.
18. **Data da recepção do anúncio pelo Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias:** 7. 2. 1994.
-