

Edição em
língua portuguesa

Comunicações e Informações

<u>Número de informação</u>	<u>Índice</u>	<u>Página</u>
	I Comunicações	
	Comissão	
97/C 343/01	ECU.....	1
97/C 343/02	Preços médios e preços representativos dos vinhos de mesa nos diferentes locais de comercialização	2
97/C 343/03	Auxílios concedidos pelos Estados — C 48/97 (ex NN 75/96, N 942/96) — Suécia ⁽¹⁾	3
	ESPAÇO ECONÓMICO EUROPEU	
	Órgão de Fiscalização da EFTA	
97/C 343/04	Publicação das decisões dos Estados-membros no que respeita à concessão ou revogação de licenças de exploração em conformidade com o nº 4 do artigo 13º do Regulamento (CEE) nº 2407/92 relativo às licenças das transportadoras aéreas ⁽¹⁾	8
97/C 343/05	Autorização de auxílio estatal, nos termos do artigo 61º do Acordo EEE e do artigo 11º do Acto a que se refere o ponto 1b do anexo XV do Acordo EEE — Decisão do Órgão de Fiscalização da EFTA de não levantar objecções	9
97/C 343/06	Autorização de auxílio estatal, nos termos do artigo 61º do Acordo EEE e do artigo 11º do Acto a que se refere o ponto 1b do anexo XV do Acordo EEE — Decisão do Órgão de Fiscalização da EFTA de não levantar objecções	10

<u>Número de informação</u>	Índice (<i>continuação</i>)	Página
	II <i>Actos preparatórios</i>	
	Comissão	
97/C 343/07	Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis e que altera as Directivas 73/239/CEE e 92/49/CEE (Quarta Directiva Seguro Automóvel) ⁽¹⁾	11
97/C 343/08	Proposta de regulamento (CE) do Conselho que altera o Regulamento (CEE) n.º 2262/84 que prevê medidas especiais no sector do azeite	16

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

I

(Comunicações)

COMISSÃO

ECU (1)

12 de Novembro de 1997

(97/C 343/01)

Montante na moeda nacional para uma unidade:

Franco belga e		Marca finlandesa	5,95747
Franco luxemburguês	40,7134	Coroa sueca	8,61349
Coroa dinamarquesa	7,51167	Libra esterlina	0,674433
Marco alemão	1,97395	Dólar dos Estados Unidos	1,15254
Dracma grega	309,618	Dólar canadiano	1,62427
Peseta espanhola	166,669	Iene japonês	144,897
Franco francês	6,61154	Franco suíço	1,60318
Libra irlandesa	0,757601	Coroa norueguesa	8,06546
Lira italiana	1932,59	Coroa islandesa	81,5882
Florim neerlandês	2,22509	Dólar australiano	1,66072
Xelim austríaco	13,8938	Dólar neozelandês	1,84672
Escudo português	201,406	Rand sul-africano	5,56445

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 telecopiadoras com respondedor automático (com os nºs 296 10 97 e 296 60 11) que fornecem dados diários relativos ao cálculo das taxas de conversão aplicáveis no âmbito da política agrícola comum.

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

Decisão 80/1184/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1980 (Convenção de Lomé) (JO L 349 de 23. 12. 1980, p. 34).

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

Regulamento Financeiro de 16 de Dezembro de 1980, relativo ao orçamento geral das Comunidades Europeias (JO L 345 de 20. 12. 1980, p. 23).

Regulamento (CEE) nº 3308/80 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1980 (JO 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 L 311 de 30. 10. 1981, p. 1).

Preços médios e preços representativos dos vinhos de mesa nos diferentes locais de comercialização

(97/C 343/02)

[Fixados em 11 de Novembro de 1997 em aplicação do nº 1 do artigo 30º do Regulamento (CEE) nº 822/87]

Locais de comercialização	ECU por % vol/hl	% do PO °	Locais de comercialização	ECU por % vol/hl	% do PO °
<i>R I Preço de orientação *</i>	3,828		<i>A I Preço de orientação *</i>	3,828	
Heraklion	sem cotação		Atenas	sem cotação	
Patras	sem cotação		Heraklion	sem cotação	
Requena	sem cotação		Patras	sem cotação	
Reus	sem cotação ⁽¹⁾		Alcázar de San Juan	1,973	52 %
Villafranca del Bierzo	sem cotação ⁽¹⁾		Almendralejo	1,902	50 %
Bastia	sem cotação		Medina del Campo	sem cotação ⁽¹⁾	
Béziers	3,774	99 %	Ribadavia	sem cotação	
Montpellier	3,873	101 %	Villafranca del Penedés	sem cotação	
Narbonne	sem cotação		Villar del Arzobispo	sem cotação ⁽¹⁾	
Nîmes	3,977	104 %	Villarrobledo	sem cotação ⁽¹⁾	
Perpignan	sem cotação		Bordéus	sem cotação	
Asti	sem cotação		Nantes	sem cotação	
Firenze	sem cotação ⁽¹⁾		Bari	2,533	66 %
Lecce	sem cotação		Cagliari	sem cotação ⁽¹⁾	
Pescara	sem cotação		Chieti	2,685	70 %
Reggio Emilia	sem cotação ⁽¹⁾		Ravenna (Lugo, Faenza)	3,141	82 %
Treviso	4,306	112 %	Trapani (Alcamo)	2,432	64 %
Verona (para os vinhos locais)	5,193	136 %	Treviso	3,926	103 %
Preço representativo	4,118	108 %	Preço representativo	2,943	77 %
<i>R II Preço de orientação *</i>	3,828			ECU/hl	
Heraklion	sem cotação		<i>A II Preço de orientação *</i>	82,810	
Patras	sem cotação		Rheinpfalz (Oberhaardt)	63,054	76 %
Calatayud	sem cotação		Rheinhessen (Hügelland)	75,665	91 %
Falset	sem cotação ⁽¹⁾		Região vinícola do Mosela luxemburguês	sem cotação	
Jumilla	sem cotação ⁽¹⁾		Preço representativo	65,209	79 %
Navalcarnero	sem cotação ⁽¹⁾				
Requena	sem cotação		<i>A III Preço de orientação *</i>	94,570	
Toro	sem cotação		Mosel-Rheingau	sem cotação	
Villena	sem cotação ⁽¹⁾		Região vinícola do Mosela luxemburguês	sem cotação	
Bastia	sem cotação		Preço representativo	sem cotação	
Brignoles	sem cotação				
Bari	3,546	93 %			
Barletta	3,546	93 %			
Cagliari	7,599	199 %			
Lecce	sem cotação				
Taranto	sem cotação				
Preço representativo	4,377	114 %			
	ECU/hl				
<i>R III Preço de orientação *</i>	62,150				
Rheinpfalz-Rheinhessen (Hügelland)	sem cotação				

⁽¹⁾ Não se tomou em consideração a cotação nos termos do artigo 10º do Regulamento (CEE) nº 2682/77.

* Aplicáveis a partir de 1. 2. 1995.

° PO = Preço de orientação.

AUXÍLIOS CONCEDIDOS PELOS ESTADOS

C 48/97 (ex NN 75/96, N 942/96)

Suécia

(97/C 343/03)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

*(Artigos 92º a 94º do Tratado que institui a Comunidade Europeia)***Comunicação da Comissão nos termos do nº 2 do artigo 93º do Tratado CE dirigida aos outros Estados-membros e terceiros interessados relativa às medidas tomadas ou propostas a favor da Volvo Truck Corporation**

Pela carta a seguir transcrita, a Comissão informou o Governo Sueco da sua decisão de dar início a um processo nos termos do nº 2 do artigo 93º do Tratado CE.

«A Comissão informou, por carta de 3 de Maio de 1996, na sequência de um pedido das Vossas autoridades, das exigências específicas de notificação que acompanham o auxílio mencionado em objecto. Estas, nos termos do nº 3 do artigo 93º do Tratado CE, notificaram por carta de 17 de Junho de 1996 à Comissão o auxílio concedido à fábrica Volvo d'Umeå no âmbito de um regime de auxílio existente (*Regionalpolitiskt transportstöd*). O processo foi tratado como auxílio não notificado (NN 75/96), uma vez que o auxílio foi já pago à empresa na sua totalidade em relação a 1995 e parcialmente em relação a 1996. Uma vez que as informações fornecidas inicialmente estavam incompletas, foi-vos enviado em 31 de Julho de 1996 um pedido de informações suplementares. As Vossas autoridades responderam a este pedido em 16 de Setembro de 1996.

Foi organizada em 17 de Setembro de 1996 uma reunião com as Vossas autoridades tendo em vista aprofundar a questão e apurar a metodologia de avaliação. A fim de concluir a análise e de nomeadamente verificar a natureza das actividades de produção da fábrica Volvo d'Umeå, foi organizada em 15 de Outubro de 1996 uma visita ao local. Foi enviado em 31 de Outubro 1996 um novo pedido de informações suplementares relativo a algumas questões abordadas pela Comissão que antes e durante a visita ao local tinham ficado sem resposta. As Vossas autoridades responderam oficialmente por carta de 4 de Fevereiro de 1997 ao pedido de informações da Comissão de 31 de Outubro de 1996.

As Vossas autoridades notificaram em 5 de Outubro de 1996, individualmente, o auxílio que tencionavam conceder à Volvo Trucks em 1997. Este processo foi registado com o número N 942/96.

Em 20 de Janeiro de 1997, as Vossas autoridades reuniram-se com a Comissão para discutir as conclusões preliminares da sua análise. Declararam duvidar da possibilidade de eliminar progressivamente os auxílios aos trans-

portes num prazo determinado e declararam temer em especial que a supressão do auxílio desse origem à deslocalização da fábrica. As Vossas autoridades alegaram igualmente que a fábrica d'Umeå, que produz componentes, deveria ser objecto de uma análise mais flexível por parte da Comissão.

Todas as discussões realizadas com as Vossas autoridades e os representantes da empresa na sequência desta reunião tendo em vista chegar a um acordo de eliminação progressiva deste auxílio, que fosse compatível com as orientações sectoriais relativas aos auxílios estatais, saldaram-se por um fracasso.

A Comissão não levantou objecções ao regime de auxílio aos transportes na sua decisão de 5 de Fevereiro de 1997 (carta D/1693 de 5 de Março de 1997), em que especificou que a aplicação do mecanismo de auxílios aos transportes no sector dos veículos automóveis está sujeita a uma decisão distinta da Comissão e deve ser apreciada à luz das regras específicas deste sector.

A Comissão mostrou-se aberto aos auxílios destinados a compensar os custos adicionais de transporte na sua decisão de 1 de Junho de 1994⁽¹⁾, que alterava o método de aplicação do nº 3, alínea c), do artigo 92º aos auxílios regionais a fim de ter em conta a reduzida densidade populacional da Suécia e da Finlândia.

A Comissão sublinhava na referida decisão que poderia autorizar auxílios estatais destinados a compensar os custos adicionais de transporte imputáveis às grandes distâncias e aos rigores do clima a fim de salvaguardar o interesse comum. Foi igualmente referido que o desenvolvimento regional se ressentia com efeito destas desvantagens, que podem encorajar as empresas aí implantadas a abandonar estas regiões periféricas e dissuadir outras de nelas se virem instalar. Para além disso, especificava-se que as condições de autorização destes auxílios seriam muito restritivas e que a Comissão gozava de um poder

(¹) JO C 364 de 20. 12. 1994, p. 6.

discrionário relativamente a esta questão. Na decisão foi estabelecido um conjunto de condições para esta compensação de custos adicionais de transporte. Tais condições previam nomeadamente que:

- “O Estado-membro em causa deve justificar a necessidade de compensação através de critérios objectivos”,
- “Os auxílios aos transportes concedidos a favor das empresas que pertencem a sectores considerados sensíveis (...) estão sujeitos à obrigação de notificação prévia e às orientações sectoriais em vigor”,
- “Os auxílios só podem ser concedidos a empresas situadas em zonas elegíveis para auxílios estatais com finalidade regional com base no novo critério da fraca densidade populacional”,
- “São excluídos do benefício dos auxílios ao transporte, os produtos das empresas que não tenham qualquer alternativa em termos de localização”.

Em contrapartida, o enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis⁽²⁾ considera que os auxílios ao funcionamento criam directamente distorções duradouras e deverão por esse facto ser proibidos mesmo nas regiões desfavorecidas e prevê igualmente a supressão progressiva dos auxílios ao funcionamento existentes. Entende-se por auxílios que aliviam a empresa de uma parte das suas despesas correntes de funcionamento. É verdade que as despesas de transporte entram numa grande medida nestas despesas.

Deve notar-se que o enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis prima sobre a decisão da Comissão de 1 de Junho de 1994 e, que, por conseguinte, os auxílios ao transporte neste sector são regidos pelas suas próprias orientações e não pelas disposições mais flexíveis da decisão supramencionada.

É claramente sublinhado no enquadramento comunitário que na apreciação dos auxílios regionais ao sector dos veículos automóveis, a Comissão deverá avaliar as vantagens em matéria de desenvolvimento regional à luz da incidência global potencial do auxílio sobre o sector e nomeadamente do risco de criação de importantes sobrecapacidades. Deverá para além disso velar por que os auxílios regionais concedidos sejam proporcionais à gravidade dos problemas que visam resolver, sendo qualquer auxílio com efeito susceptível de provocar distorções de concorrência indesejáveis num sector sensível como o dos veículos automóveis.

Note-se que o mercado dos veículos pesados sofre geralmente flutuações importantes a nível da procura. As vendas de veículos deste tipo na Europa atingiram o valor recorde de cerca de 200 000 unidades em 1995. No entanto, no ano passado, o volume mundial das vendas diminuiu.

A parte da Volvo no mercado mundial dos veículos pesados permaneceu inalterada em 12 % em 1995, enquanto se verificou uma ligeira redução no ano seguinte (1996) devido a uma baixa das vendas nos Estados Unidos da América. Por outro lado, em 1996, a sua parte de mercado europeu passou para 16,8 % (16,3 %).

A concorrência manter-se-á acesa neste sector em 1997, continuando o mercado americano dos veículos pesados orientado para uma queda e sendo as perspectivas para o mercado europeu não muito claras. De qualquer modo, a principal causa de preocupações é a manutenção de sobrecapacidades que não se vê muito bem como poderão ser reabsorvidas num futuro próximo.

O auxílio aos transportes concedido à fábrica Volvo d'Umeå está sujeito à obrigação de notificação nos termos do enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis. Dada a importância do comércio intracomunitário de camiões, as medidas de auxílio, que aliviam a empresa de uma parte dos seus encargos de exploração, ameaçam, claramente, falsear a concorrência entre os construtores de automóveis e afectar o comércio na Comunidade na acepção do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado CE e do n.º 1 do artigo 61.º do Acordo EEE.

A Comissão tem como prática estabelecida tratar de forma distinta os auxílios destinados às fábricas de peças sobressalentes ou de componentes de construtores automóveis e as destinadas às fábricas de construção de automóveis e/ou camiões. Uma diferença neste tipo de tratamento é fácil de justificar. Uma fábrica que produz componentes entra normalmente em concorrência com fornecedores independentes e, por conseguinte, exercer um controlo mais estrito sobre as fábricas dos componentes dos construtores automóveis equivaleria a exercer uma discriminação a favor dos fornecedores independentes. No entanto, segundo a opinião da Comissão, a fábrica de Umeå não produz componentes. Além disso, a natureza da produção de uma fábrica deve ser considerada decisiva; no caso presente, as características da produção na fábrica são reveladoras da produção de um camião e não de componentes. Com outras palavras, uma empresa não poderia escapar ao controlo imposto pelo enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis “externalizando” a sua produção de cabinas inteiramente acabadas. Para além disso, nenhum construtor de camiões confia actualmente a produção de cabinas acabadas ao exterior.

Regra geral, pode considerar-se que se trata de uma instalação de fabrico e/ou de montagem quando nela se

⁽²⁾ JO C 123 de 18. 5. 1989 e JO C 284 de 28. 10. 1995.

realizam actividades de construção, de pintura, de montagem ou de acabamento interior de carroçarias de veículos. Se as operações de fabrico e de montagem são separadas e efectuadas em duas fábricas distintas situadas em locais diferentes, as actividades de cada uma destas fábricas são abrangidas pela definição do sector dos veículos automóveis. A Comissão adoptou já esta interpretação em decisões anteriores e tratou sistematicamente o fabrico de cabinas como parte integrante da construção de camiões⁽³⁾.

Além disso, a cabina de um camião (como a carroçaria de um veículo automóvel) é um produto de automação em série construído para responder às encomendas dos clientes e às especificações próprias de cada um deles. Por outro lado, numa fábrica que constrói cabinas, todos os sistemas logísticos e de programação são semelhantes aos de uma fábrica de montagem plenamente equipada. É igualmente importante notar que a produção da cabina representa uma parte muito importante do valor acrescentado do camião acabado.

A distinção entre a construção de camiões e o fabrico de componentes reflecte-se igualmente na estrutura interna do grupo Volvo: os camiões e as cabinas são construídos pela Volvo Trucks, enquanto as componentes são produzidas pela Volvo Trucks Components. É inegável que as cabinas construídas em Umeå dão resposta a todas as condições referidas *supra*, donde resulta que a fábrica não satisfaz a definição de fornecedor de componentes, mas deve ser incluída na categoria dos construtores de camiões em conformidade com o enquadramento comunitário.

No que diz respeito à questão de saber se o material transportado para a fábrica de Umeå é ou não abrangido pelo âmbito de aplicação do enquadramento comunitário no sector dos veículos automóveis, é expressamente estabelecido na decisão da Comissão de 5 de Fevereiro de 1997 relativa ao regime de auxílios aos transportes que o beneficiário deve transformar consideravelmente o material que entra para ser elegível para esses auxílios. No caso presente, a fábrica de Umeå recebe e transforma todo o material transportado para a fábrica; por conseguinte, está sujeita ao enquadramento comunitário no sector dos veículos automóveis, uma vez que o auxílio aos materiais ou bens de chegada deve ser concedido à própria fábrica (que é abrangida pelo referido enquadramento) e não ao fornecedor de onde provém o material.

É reconhecido que a fábrica de Umeå produz igualmente um certo número de cabinas semi-acabas que podem ser consideradas como componentes. O actual enquadramento permite considerar esta produção como elegível para o auxílio ao transporte na medida em que seria viável e tecnicamente possível confiá-la a um fornecedor independente.

O enquadramento dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis admite que a implantação de instalações de construção automóvel em regiões desfavorecidas pode contribuir para o desenvolvimento regional. Esta posição está em conformidade com a atitude geralmente favorável da Comissão relativamente a auxílios destinados a remediar as desvantagens estruturais de que sofrem as regiões desfavorecidas da Comunidade.

No entanto, esta zona não é elegível para auxílios regionais ao investimento. Dado que recorre apenas ao auxílio regional ao transporte para compensar as desvantagens destas zonas, pode pressupor-se que o grau das desvantagens de que estas zonas razoavelmente desenvolvidas sofrem é insignificante (para além da desvantagem do transporte). Com outras palavras, as referidas zonas não parecem registar desvantagens estruturais importantes em matéria de funcionamento ou de investimento, mas o recurso ao regime de auxílios ao transporte é justificado para compensar a desvantagem em matéria de transporte de que sofrem as empresas instaladas na região. Importa igualmente sublinhar que a zona em questão (a cidade de Umeå) não regista um desemprego superior à média nem uma tendência para o despovoamento. Todavia, na sua avaliação dos elementos de natureza a justificar um auxílio regional neste sector com base numa análise custos-benefícios, a Comissão só aceita tomar em consideração as desvantagens de exploração durante o período de arranque do investimento numa base não permanente.

O enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis é muito crítico face a este tipo de auxílio ao funcionamento que alivia a empresa de uma parte das suas despesas normais de exploração e constitui por esse facto uma vantagem permanente injustificada que favorece a referida empresa. Por conseguinte, a incidência total do auxílio sobre a estrutura dos custos da empresa é considerada significativa, o que pode provocar graves distorções da concorrência. Trata-se neste caso de uma consideração primordial num sector como o dos veículos automóveis em que a produção é geralmente organizada à escala europeia e cada vez mais à escala mundial.

Como o auxílio em questão é um auxílio ao funcionamento, não parece compatível com as orientações sectoriais que abrangem o sector dos veículos automóveis e não satisfaz, por conseguinte, uma das condições estabelecidas na decisão da Comissão de 1 de Junho de 1994, que refere que “os auxílios aos transportes concedidos a favor das empresas que pertencem a sectores considerados sensíveis pela Comissão (...) estão sujeitos à obrigação de notificação prévia e às orientações sectoriais em vigor”.

Todas as cabinas produzidas no âmbito do grupo Volvo Truck provêm desta fábrica. Não parece concebível, por conseguinte, que a produção de cabinas possa ser deslocada. Todos os grandes construtores de camiões, in-

⁽³⁾ Ver, por exemplo, Saab-Scania — França (C 160/91) e DAF — Bélgica (C 31/94).

cluindo o grupo Volvo Truck, produzem as suas próprias cabinas. Há já várias décadas que a Volvo produz todas as cabinas para os seus camiões em Umeå. Para além disso, quando a Volvo decidiu montar camiões noutras locais da Europa, foi de Umeå que fez vir as cabinas destinadas às suas instalações de montagem.

É igualmente conveniente notar que na sequência do grande projecto de investimento que a Volvo acaba de realizar em Umeå, a capacidade de produção da fábrica passou de 40 000 para 53 000 cabinas. Tal demonstra que a Volvo Truck tem a firme intenção de continuar na zona de Umeå e constitui uma garantia suplementar contra uma eventual deslocalização. É muito menos provável que a fábrica de Umeå deslocalize a produção de cabinas em bloco, uma vez que a sua eficácia e desempenho são muito bons, tal como a visita ao local em 15 de Outubro de 1996 permitiu verificar. A avaliação sublinha igualmente que o grupo Volvo Truck (à excepção do seu ramo americano) manda construir todas as suas cabinas nesta fábrica. Assinale-se finalmente que segundo a Volvo Truck, a fábrica se tornará a instalação de construção de cabinas mais moderna na Europa após a conclusão dos investimentos.

Para além disso, mais de metade do trajecto que dá origem ao pagamento de um auxílio está incluído na parte central da Suécia, que não é elegível para auxílios. As distâncias que separam a fábrica dos seus fornecedores e dos seus clientes não podem ser consideradas anormais face à situação dos seus concorrentes europeus no mercado dos camiões.

Como só existe um único centro de produção de cabinas no âmbito do grupo Volvo Truck, o auxílio não parece ter qualquer incidência na escolha da implantação geográfica da produção do grupo. Por conseguinte, não satisfaz uma das condições estabelecidas na decisão da Comissão de 1 de Junho de 1994, por força da qual "são excluídos do benefício dos auxílios ao transporte, os produtos que não tenham qualquer alternativa em termos de localização".

As desvantagens específicas de cada empresa não poderiam ser apreciadas a nível do regime. Esta é a razão pela qual a Comissão pretendeu que os auxílios às empresas do sector automóvel fossem sujeitos a uma obrigação de notificação individual, o que lhe permitiu, com a assistência dos peritos da DG IV na matéria, avaliar a posição da Volvo em Umeå e chegar a uma apreciação mais exacta do grau das desvantagens de que sofre a fábrica neste sector considerado como sensível.

Notar-se-á igualmente que a escolha da localização da fábrica não resultou da política regional das Vossas autoridades. Além disso, a fábrica orienta-se para a criação de uma rede de fornecedores locais, o que permitirá reduzir ainda mais a desvantagem do transporte. A fábrica beneficia igualmente do saber-fazer local e encontra-se

muito bem integrada na região. Para além disso, novas oportunidades virão no futuro compensar a desvantagem associada à sua localização muito ao Norte. Em especial, os novos investimentos darão origem a uma expansão da produção da própria fábrica e, por conseguinte, à da dos fornecedores locais. Outros planos prevêem desenvolver ainda mais a rede ferroviária no Norte da Suécia.

À luz do que precede, o auxílio regional aos transportes que as Vossas autoridades concederam e tencionam conceder à fábrica de camiões da Volvo em Umeå parece ser compatível com o nº 3, alínea c) do artigo 92º do Tratado CE e com o nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo EEE, uma vez que existem sérias dúvidas quanto à compatibilidade deste auxílio com o Tratado e com o enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis.

Em consequência, a Comissão notifica pela presente o Governo sueco para que lhe apresente as suas observações no prazo de um mês a contar da data da presente carta, e para que lhe forneça todas as informações necessárias à apreciação do presente caso.

Publicação

A Comissão, através da publicação da presente carta sob forma de comunicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* e no suplemento do *Jornal Oficial*, notifica os outros Estados-membros e terceiros interessados no âmbito da União Europeia e do Espaço Económico Europeu a apresentarem-lhe as suas observações.

Eventual restituição do auxílio

A Comissão chama a atenção do Vosso Governo para a sua carta de 3 de Novembro de 1993 enviada a todos os Estados-membros relativa às suas obrigações nos termos do nº 3 do artigo 93º do Tratado CE e para a comunicação publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* C 318 de 24 Novembro de 1983, na qual foi especificado que qualquer auxílio concedido ilegalmente, ou seja, sem aguardar que a Comissão tenha tomado a sua decisão final no âmbito do processo iniciado por força do nº 2 artigo 93º do Tratado CE, pode ser objecto de um pedido de reembolso.

Recorda-se igualmente que o auxílio que visa reembolsar a parte dos custos de transporte da empresa em 1997 deve ser suspenso aguardando que a Comissão tenha adoptado a sua decisão definitiva no âmbito do processo iniciado por força do nº 2 do artigo 93º do Tratado CE.

O início do processo previsto no nº 2 do artigo 93º tem igualmente um efeito suspensivo sobre o auxílio que estava previsto ser concedido em 1997 e que não pode ser

executado antes que a Comissão o tenha autorizado. Qualquer beneficiário de um auxílio concedido ilegalmente, ou seja, antes que a Comissão tenha adoptado a sua decisão definitiva, pode ser obrigado a reembolsar o auxílio^(*), em conformidade com os procedimentos e as disposições da legislação do Estado-membro em causa, em especial as que dizem respeito aos atrasos de pagamento relativamente às dívidas do Estado, majorado dos juros calculados sobre o montante do auxílio pago e que são devidos a contar da data de pagamento até à data efectiva de reembolso, à taxa de referência utilizada nesta data para o cálculo do equivalente subvenção líquido dos diferentes tipos de auxílio no referido Estado-membro. Esta medida revela-se necessária para restabelecer a situação anterior^(*) retirando ao beneficiário de um auxílio ilegal todas as vantagens financeiras de que indevidamente beneficiou desde o dia em que recebeu este auxílio.

(*) JO C 318 de 24. 11. 1983.

(*) Processo C-142/87, acórdão do Tribunal de 21 de Março de 1990, Colectânea I-959.

Confidencialidade

Caso as Vossas autoridades considerem que esta carta contém informações confidenciais que não pretendam ver publicadas, devem dar do facto conhecimento à Comissão num prazo de 15 dias úteis a contar da data da presente carta.»

A Comissão notifica os outros Estados-membros e terceiros interessados para lhe apresentarem as suas observações a propósito das medidas acima descritas no prazo de um mês a contar da data da publicação da presente comunicação, enviando-as para o endereço seguinte:

Comissão Europeia
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxellas
[telefax: (32-2) 296 95 79].

Estas informações serão comunicadas ao Governo sueco.

ESPAÇO ECONÓMICO EUROPEU

ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA

Publicação das decisões dos Estados-membros no que respeita à concessão ou revogação de licenças de exploração em conformidade com o nº 4 do artigo 13º do Regulamento (CEE) nº 2407/92 ⁽¹⁾ relativo às licenças das transportadoras aéreas

(97/C 343/04)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

NORUEGA

Licenças de exploração concedidas

Categoria A: Licenças de exploração concedidas a transportadoras que não preenchem os critérios previstos no nº 7, alínea a), do artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 2407/92

Nome da transportadora aérea	Endereço da transportadora aérea	Autorizada a efectuar o transporte de	Decisão em vigor desde
SAS Norge ASA ⁽¹⁾	Snarøyveien 57, N-1330 Oslo Lufthavn	Passageiros, correio, frete	3. 6. 1996

⁽¹⁾ Mudança de nome de Det Norske Luftfartselskap AS (DNL) para SAS Norge AS.

Categoria B: Licenças de exploração concedidas às transportadoras que preenchem os critérios previstos no nº 7, alínea a), do artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 2407/92

Nome da transportadora aérea	Endereço da transportadora aérea	Autorizada a efectuar o transporte de	Decisão em vigor desde
Arctic Air AS	Suomaluodda 16, N-9520 Kautokeino	Passageiros, correio, frete	9. 7. 1996
European Flight Centre AS ⁽¹⁾	Sandefjord Lufthavn, N-3233 Sandefjord	Passageiros, correio, frete	5. 3. 1997
Guard Air AS	Peder Bogensgate 4B, N-3215 Sandefjord	Passageiros, correio, frete	25. 4. 1997
Hesnes Air AS	Postboks 40, Teie, N-3106 Tønsberg	Passageiros, correio, frete	5. 6. 1996
Midt-Fly AS	Bolås, N-7700 Steinkjer	Passageiros, correio, frete	10. 10. 1996
Nor Aviation AS	Postboks 27, N-1330 Oslo Lufthavn	Passageiros, correio, frete	28. 2. 1997

⁽¹⁾ Mudança de nome de Fjord Air AS para European Helicopter Centre AS em 6. 6. 1996; mudança de nome de European Helicopter Centre AS para European Flight Centre AS em 5. 3. 1997.

⁽¹⁾ JO L 240 de 24. 8. 1992, p. 1.

Licenças de exploração revogadas

Categoria A: Licenças de exploração concedidas a transportadoras que não preenchem os critérios previstos no n.º 7, alínea a), do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92

Nome da transportadora aérea	Endereço da transportadora aérea	Decisão em vigor desde
Air Express AS	Postboks 5, N-1330 Oslo Lufthavn	27. 9. 1996
Det Norske Luftfartsselskap AS (DNL) (¹)	Snarøyveien 57, N-1330 Oslo Lufthavn	3. 6. 1996
Widerø Norsk Air AS (²)	Postboks 2047 Hasle, N-3200 Sandefjord	15. 12. 1996

(¹) Mudança de nome de Det Norske Luftfartsselskap AS (DNL) para SAS Norge AS.

(²) Widerø Norsk Air AS fundiu-se com Widerøe's Flyveselskap AS em 15. 12. 1996.

Categoria B: Licenças de exploração concedidas às transportadoras que preenchem os critérios previstos no n.º 7, alínea a), do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92

Nome da transportadora aérea	Endereço da transportadora aérea	Decisão em vigor desde
Dølafly AS	Nedregata 5, N-2640 Vinstra	27. 6. 1997
Fjord Air AS/European Helicopter Centre AS (¹)	Sandefjord Lufthavn, N-3233 Sandefjord	6. 6. 1996/ 5. 3. 1997
Hamarfly AS	Postboks 2053, N-2301 Hamar	30. 4. 1997
Norrønafly AS	Postboks 64, N-1330 Oslo Lufthavn	23. 5. 1997
Trønderfly Air Service AS	Trondheim Lufthavn, N-7500 Stjørdal	6. 5. 1996
Tundra Air AS	Postboks 2168, N-9501 Altra	1. 7. 1996

(¹) Mudança de nome de Fjord Air AS para European Helicopter Centre AS em 6. 6. 1996; mudança de nome de European Helicopter Centre AS para European Flight Centre AS em 5. 3. 1997.

Autorização de auxílio estatal, nos termos do artigo 61.º do Acordo EEE e do artigo 11.º do Acto a que se refere o ponto 1b do anexo XV do Acordo EEE

Decisão do Órgão de Fiscalização da EFTA de não levantar objecções

(97/C 343/05)

Data de adopção: 15. 10. 1997

Estado da EFTA: Noruega

N.º do auxílio: 96-009

Denominação: Prorrogação e alteração do actual auxílio estatal à indústria da construção naval: subvenções para a construção naval, novas construções e conversões.

Garantias de crédito à exportação para navios (concedidas pelo GIEK).

Plano de garantia para a construção naval

Objectivo: Auxílio à produção relativo a contratos para a construção naval

Base jurídica:	Directrizes do Ministério da Indústria e Energia de 6. 2. 1996 («Føresegner for statleg støtte ved kontrahering av skip»).
	Em relação às garantias concedidas pelo Instituto de Garantia para Créditos à Exportação (GIEK) e ao plano de garantia para a construção naval: orçamento anual do Estado
Orçamento:	800 milhões de coroas norueguesas (NOK) para os contratos celebrados em 1996 (todo o ano) e 800 milhões de NOK para 1997
Intensidade do auxílio:	Para a construção de navios com tonelagem igual ou superior a 100 GT: — 9 % para navios cujo valor contratual se eleva, pelo menos, a 10 milhões de ecus; — 4,5 % para navios cujo valor contratual é inferior a 10 milhões de ecus; — 4,5 % para importantes conversões de navios com, pelo menos, 1 000 GT Garantias de crédito dentro dos limites da OCDE; Acordo sobre os créditos à exportação para os navios
Duração:	Aplicável aos novos contratos vinculativos celebrados de 1 de Outubro de 1996 até 31 de Dezembro de 1997, desde que a entrega seja efectuada no decurso dos três anos subsequentes à data em que o contrato foi celebrado

Autorização de auxílio estatal, nos termos do artigo 61º do Acordo EEE e do artigo 11º do Acto a que se refere o ponto 1b do anexo XV do Acordo EEE

Decisão do Órgão de Fiscalização da EFTA de não levantar objecções

(97/C 343/06)

Data de adopção:	22. 10. 1997
Estado da EFTA:	Noruega
Nº do auxílio:	97-009
Denominação:	Auxílio para um projecto de I&D realizado por Solnes Båt AS
Objectivo:	Investigação e desenvolvimento
Base jurídica:	Auxílio concedido no âmbito de um plano de auxílio actualmente existente, contratos de I&D industrial SND (auxílio nº 95-015, ex-auxílio nº 93-147)
Forma do auxílio:	Subvenção no montante de 795 000 coroas norueguesas (NOK) (cerca de 100 000 ecus)
Intensidade do auxílio:	33,2 % (em bruto) das despesas elegíveis

II

(Actos preparatórios)

COMISSÃO

Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis e que altera as Directivas 73/239/CEE e 92/49/CEE (Quarta Directiva Seguro Automóvel)

(97/C 343/07)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

COM(97) 510 final — 97/0264(COD)

(Apresentada pela Comissão em 13 de Outubro de 1997)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta a Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 57º e o seu artigo 100º A,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Em conformidade com o processo previsto no artigo 189ºB do Tratado,

Considerando que existem actualmente diferenças entre as disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis que entravam a livre circulação das pessoas e dos serviços de seguros;

Considerando que se revela, por conseguinte, adequado aproximar estas legislações a fim de contribuir para o funcionamento do mercado interno;

Considerando que, pela Directiva 72/166/CEE⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 90/232/CEE⁽²⁾, o Conselho adoptou normas para a aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis e à fiscalização da obrigação de segurar essa responsabilidade;

Considerando que, pela Directiva 88/357/CEE⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 92/49/CEE⁽⁴⁾, o Conselho adoptou disposições relativas à coordenação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas respeitantes ao acesso à actividade de seguro directo não vida e ao exercício da livre prestação de serviços;

Considerando que, através da sua resolução relativa à regularização dos sinistros associados a acidentes de circulação ocorridos fora do país de origem da vítima⁽⁵⁾ de 26 de Outubro de 1995, o Parlamento Europeu adoptou uma iniciativa ao abrigo do n.º 2 do artigo 138ºB do Tratado CE convidando a Comissão a propor uma directiva do Conselho e do Parlamento Europeu a fim de tratar esta questão;

Considerando que deve efectivamente completar-se o regime instituído pelas Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE do Conselho⁽⁶⁾ e 90/232/CEE a fim de garantir que as vítimas de acidentes decorrentes da circulação de veículos automóveis recebam tratamento idêntico, independentemente dos locais da Comunidade onde ocorram os acidentes; que existem, no que diz respeito aos acidentes ocorridos num Estado-membro que não o país em que a vítima reside, lacunas na regularização dos sinistros;

Considerando que para obviar estas lacunas, pelo menos parcialmente, é conveniente prever que o Estado-membro em que e seguradora se encontra estabelecida exija que a empresa nomeie representantes residentes ou estabelecidos nos outros Estados-membros, que reunirão todas as informações necessárias relacionadas com os processos de indemnização resultantes deste tipo de aciden-

⁽¹⁾ JO L 103 de 2. 5. 1972, p. 1.⁽²⁾ JO L 129 de 19. 5. 1990, p. 33.⁽³⁾ JO L 172 de 4. 7. 1988, p. 1.⁽⁴⁾ JO L 228 de 11. 8. 1992, p. 1.⁽⁵⁾ JO C 308 de 20. 11. 1995, p. 108.⁽⁶⁾ JO L 8 de 11. 1. 1984, p. 17.

tes e que terão poderes suficientes para representar a empresa perante sinistrados que sofreram danos devido a esses acidentes, incluindo no que diz respeito ao pagamento dessa indemnização, bem como para representar a empresa ou, se necessário, para a fazer representar perante os tribunais, na medida em que tal seja compatível com as regras de direito internacional privado relativas à atribuição das competências jurisdicionais, e as autoridades desses outros Estados-membros no que se refere a tais pedidos de indemnização;

Considerando que a designação dos representantes responsáveis pela regularização de sinistros faz parte das condições de acesso à actividade seguradora no ramo 10 do ponto A do anexo de Directiva 73/239/CEE do Conselho⁽¹⁾ e ao respectivo exercício; que, por conseguinte, esta condição é abrangida pela autorização administrativa única, emitida pelas autoridades do Estado-membro em que a seguradora tem a sua sede social, tal como definido no título II da Directiva 92/49/CEE; que esta condição é igualmente válida relativamente a empresas cuja sede social se encontra fora da Comunidade e que tenham obtido uma autorização para aceder ao território de um Estado-membro da Comunidade; que as Directivas 73/239/CEE e 92/49/CEE são alteradas e completadas relativamente a este aspecto;

Considerando que a existência de uma acção directa da pessoa lesada contra a seguradora em causa constitui uma condição prévia lógica para a instituição de tais representantes o que, para além disso, melhoraria a situação jurídica das vítimas de acidentes de circulação rodoviária fora do seu Estado-membro de residência;

Considerando que, à parte o facto de garantir a presença de um interlocutor que representa a seguradora no país de residência da vítima, é conveniente garantir o próprio conteúdo do direito da vítima, ou seja, a rápida regularização do litígio; que, por conseguinte, as legislações nacionais devem prever sanções apropriadas a aplicar à seguradora do responsável caso esta não cumpra a sua obrigação de apresentar uma proposta de indemnização num prazo razoável; que, todavia, a responsabilidade e o dano sofrido não devem ser sujeitos a contestação para que a seguradora possa apresentar uma proposta válida nos prazos estabelecidos;

Considerando que as vítimas de acidentes de circulação deparam por vezes com dificuldades para conhecer o nome da empresa seguradora que cobre a responsabilidade civil resultante da utilização de um veículo automóvel implicado num acidente; que, no interesse dessas vítimas, é conveniente que os Estados-membros criem organismos de informação para garantir que essa informação esteja disponível no mais curto espaço de tempo; que é conveniente que esses organismos de informação disponibilizem igualmente às vítimas informações relativas aos representantes responsáveis pela regularização dos sinistros; que é necessário que estes organismos cooperem entre si e reajam rapidamente às solicitações de informação que lhes são dirigidas por outros organismos de informação situados noutros Estados-membros;

Considerando que é necessário prever a existência de um organismo que garanta que a vítima não ficará sem indemnização no caso de a seguradora não ter designado um representante ou ter uma actuação manifestamente dilatória e que há que prever que, em casos semelhantes, a vítima se possa dirigir directamente a este organismo; que se justifica conferir a esse organismo um direito de sub-rogação na medida em que indemnizou a vítima; que, a fim de facilitar a prossecução desta acção contra a seguradora, o organismo de indemnização o país da vítima beneficia de um direito de reembolso automático ficando o seu organismo homólogo no país em que a seguradora tem a sua sede social sub-rogado nos direitos da vítima; que este último se encontra em melhores condições para intentar uma acção de regresso contra a seguradora;

Considerando que é necessário que um organismo garanta que a vítima não fique sem indemnização no caso de a seguradora do veículo que causou o sinistro não ter podido ser identificada; que se justifica prever que o devedor final do montante pago para a indemnização da vítima seja um organismo situado no Estado-membro em que o veículo não segurado que causou o acidente se encontra habitualmente estacionado,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

Âmbito de aplicação

A presente directiva tem por objectivo fixar disposições específicas relativas às vítimas dos sinistros

- a) Ocorridos num Estado-membro que não o país de residência dessas vítimas e
- b) Causados por um veículo:
 - segurado junto de uma companhia de seguros estabelecida num Estado-membro que não o país de residência da vítima e
 - registado num Estado-membro que não o país de residência da vítima.

Artigo 2º

Acção directa

Cada Estado-membro velará por que a vítima de um sinistro definido no artigo 1º da presente directiva disponha de um direito da acção directa contra a seguradora do terceiro civilmente responsável.

⁽¹⁾ JO L 228 de 16. 8. 1973, p. 3.

*Artigo 3º***Representante responsável pela regularização dos sinistros**

1. Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias para que qualquer empresa seguradora autorizada de acordo com o:

— artigo 6º da Directiva 73/239/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pelo artigo 4º da Directiva 92/49/CEE, para cobrir os riscos classificados no ramo 10 do ponto A do anexo da Directiva 73/239/CEE, não incluindo a responsabilidade civil do transportador ou

— o nº 2 do artigo 23º da Directiva 73/239/CEE

designe, livremente, em cada um dos Estados-membros que não o Estado-membro em que obteve a sua autorização, um organismo (a seguir denominado «representante responsável pela regularização dos sinistros»). Este representante responsável pela regularização dos sinistros tem por missão gerir e regularizar os processos de indemnização associados a um acidente de circulação ocorrido num Estado-membro que não o país de residência da vítima e causado por um veículo segurado junto desta empresa e registado num Estado-membro que não o país de residência da vítima. O representante responsável pela regularização dos sinistros deverá residir ou encontrar-se estabelecido no Estado-membro de residência da vítima.

2. A Directiva 73/239/CEE é alterada do seguinte modo:

a) É aditada ao nº 1 do artigo 8º a seguinte alínea:

«f) Comunicam o nome e endereço do representante responsável pela regularização dos sinistros por elas designado, em cada Estado-membro, quando os riscos a cobrir estiverem classificados no ramo 10 do ponto A do anexo»;

b) É aditada ao nº 2 do artigo 23º a seguinte alínea:

«h) Comunicam o nome e endereço do representante responsável pela regularização dos sinistros por elas designado, em cada Estado-membro, quando os riscos a cobrir estiverem classificados no ramo 10 do ponto A do anexo».

3. O representante responsável pela regularização dos sinistros reunirá todas as informações necessárias relacionadas com os processos de indemnização e tomará todas as medidas necessárias para negociar a regularização dos sinistros em conformidade com instruções dadas pela seguradora em causa, com os requisitos relativos ao seguro obrigatório de responsabilidade, tal como definidas no último parágrafo do artigo 2º da Directiva 90/232/CEE e com as regras nacionais em matéria de responsabilidade civil aplicáveis ao acidente. A exigência de um correspondente não exclui o recurso directo da vítima ou da sua seguradora contra o autor do dano ou a sua seguradora.

4. O representante responsável pela regularização dos sinistros deve possuir as qualificações adequadas. O seu equipamento deve permitir-lhe desempenhar as tarefas previstas no presente artigo.

5. O representante responsável pela regularização dos sinistros deve dispor de poderes suficientes para representar a empresa junto das pessoas que sofreram danos e que poderão introduzir um pedido de indemnização, incluindo para o pagamento liberatório desta e para a representar ou, se necessário, a fazer representar junto dos tribunais, no que diz respeito a estes pedidos de indemnização na medida em que tal seja compatível com a Convenção de Bruxelas, de 27 de Setembro de 1968, relativa à competência judiciária e à execução de decisões em matéria civil e comercial⁽¹⁾ bem como outras regras de direito internacional privado relativas à atribuição das competências jurisdicionais e as autoridades do Estado-membro no território do qual representa a seguradora.

6. Os Estados-membros devem prever obrigações, sob pena de aplicação de sanções, a fim de garantir que, num prazo de três meses a contar da data em que a vítima notifica o seu pedido de indemnização directamente à seguradora do responsável pelo acidente ou ao representante responsável pela regularização dos sinistros:

— a seguradora do responsável ou o seu representante de sinistros apresente uma proposta de indemnização, no caso de a responsabilidade ter sido estabelecidas e o dano sofrido pela vítima quantificado,

— a seguradora a quem foi dirigido o pedido de indemnização ou o seu representante de sinistros dê uma resposta apropriada quanto aos pontos invocados no pedido, no caso de a responsabilidade não ter sido claramente estabelecida nem o dano sofrido pela vítima plenamente quantificado.

7. É aplicável o disposto no nº 4, último parágrafo, do artigo 12º A da Directiva 88/357/CEE.

*Artigo 4º***Organismo de informação**

1. Cada Estado-membro criará ou autorizará um organismo (a seguir denominado organismo de informação) que terá por missão manter um registo dos veículos automóveis registados no seu território, das empresas seguradoras de responsabilidade civil que seguram esses veículos e dos representantes responsáveis pela regularização dos sinistros designados pelas seguradoras em conformidade com o artigo 3º e cujas denominações notificam ao organismo de informação nos termos do nº 2 do presente artigo ou gerir a recolha e divulgação desses dados; este organismo de informação tem igualmente por

(¹) JO L 299 de 31. 12. 1972.

missão ajudar os interessados a identificarem as empresas de seguro automóvel que seguram os veículos registados nesse Estado-membro, bem como os representantes responsáveis pela regularização dos sinistros cujas denominações lhes foram notificadas.

2. As empresas seguradoras de responsabilidade civil resultante da circulação dos veículos automóveis comunicarão ao organismo de informação do Estado-membro em cujo território se encontram estabelecidas a matrícula dos veículos que seguram e que se encontram registados nesse Estado, o número da apólice do seguro e os nomes e endereços dos tomadores de seguros relativamente a esses veículos. Comunicarão aos organismos de informação dos outros Estados-membros, para além dos nomes e endereços do representante responsável pela regularização dos sinistros designados, nos termos do artigo 3º, em cada um dos Estados-membros, as informações correspondentes no que diz respeito aos veículos que se encontram registados nesses países e que seguram em regime de livre prestação de serviços.

3. Os Estados-membros assegurarão que a vítima de um acidente ocorrido num Estado-membro que não o seu país de residência tenha o direito de solicitar ao organismo de informação do seu país de residência ou do registo do veículo que lhe forneça informações relativas à denominação da seguradora e ao número de apólice do seguro do veículo, bem como do representante responsável pela regularização de sinistros desta última no país de residência da vítima. Caso o veículo não esteja válida ou legalmente segurado, o organismo de informação fornecerá à vítima elementos relativos ao nome e endereço do proprietário ou condutor habitual do veículo.

Artigo 5º

Organismo de indemnização

1. Cada Estado-membro criará ou autorizará um organismo (a seguir denominado «organismo de indemnização») que terá por missão reparar os danos materiais ou corporais causados a uma vítima residente nesse Estado-membro causados por um veículo registado e seguro num Estado-membro que não o Estado de residência da vítima, sempre que o acidente na origem desses danos tenha ocorrido num Estado-membro que não o Estado onde reside.

O organismo de indemnização do país de residência da vítima intervém, no prazo de dois meses a contar da introdução do pedido de indemnização que a vítima lhe apresente, no caso de:

— a seguradora do veículo que causou o acidente não ter designado um representante responsável pela regularização dos sinistros em conformidade com o disposto no artigo 2º ou

— a seguradora ou o seu representante responsável pela regularização dos sinistros não ter apresentado uma proposta de indemnização ou ter rejeitado o pedido de indemnização da vítima sem lhe comunicar as razões dessa recusa, num prazo de três meses a contar da data em que a vítima notifica o seu pedido de indemnização quer directamente à seguradora quer ao representante responsável pela regularização dos sinistros, aos pontos suscitados nesse pedido, nos limites das obrigações do seguro, tal como definidas no último parágrafo do artigo 2º da Directiva 90/232/CEE e em conformidade com as regras nacionais em matéria de responsabilidade civil aplicáveis ao acidente.

O organismo de indemnização do país de residência da vítima deve informar a seguradora do responsável ou o seu representante de sinistros do facto de ter recebido um pedido de indemnização por parte da vítima e de ir intervir em relação a esta, num prazo de dois meses a contar da data da apresentação do pedido de indemnização da vítima.

2. O organismo de indemnização que indemnizou a vítima no seu Estado-membro de residência tem um direito de regresso face ao organismo de indemnização do Estado em que a seguradora está estabelecida a qual deve reembolsar-lhe o montante pago no prazo de dois meses a contar da apresentação do seu pedido de reembolso.

Subsequentemente, o organismo de indemnização do país de estabelecimento da seguradora fica sub-rogado nos direitos da vítima face à pessoa responsável pelo acidente ou sua seguradora, na medida em que o organismo homólogo no Estado-membro de residência da vítima a tenha indemnizado a título do dano sofrido. Se a indemnização da vítima pela seguradora for fixada por uma decisão judicial, pelo reconhecimento da dívida por parte da seguradora ou for objecto de um acordo, a referida seguradora não poderá opor-se a essa solução, salvo se tiver prova de que o organismo não o preveniu em conformidade com o nº 1 do presente artigo ou que o organismo respondeu de forma incorrecta a pedidos de indemnização injustificados ou sobreavaliou os danos. Os organismos de indemnização do país de residência da vítima e do país da sede da seguradora podem exigir o reembolso de um montante razoável de despesas em que tenham incorrido.

3. Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias para garantir que o organismo de indemnização, situado no seu território, reembolse, no prazo estabelecido no nº do presente artigo, o organismo de indemnização de um outro Estado-membro que tenha indemnizado a vítima de um acidente provocado por um veículo segurado por uma companhia de seguros com a sua sede nesse primeiro Estado-membro, nos casos previstos no segundo parágrafo do nº 1 do presente artigo.

*Artigo 6º***Impossibilidade de identificar a seguradora**

Caso não seja possível a identificação da seguradora, o veículo deve ser tratado como um veículo não segurado. A reparação dos danos materiais ou corporais causados à vítima será efectuada pelo organismo e nos limites definidos no nº 4 do artigo 1º da Directiva 84/5/CEE. A vítima deve ser indemnizada pelo organismo previsto no referido artigo no Estado-membro da sua residência. Este organismo terá seguidamente, nas mesmas condições que as estabelecidas no nº 2 do artigo 5º da presente directiva, um crédito junto do organismo equivalente do país em que o veículo se encontra habitualmente estacionado ou, se for caso disso, junto do Gabinete da carta verde desse Estado-membro.

*Artigo 7º***Transposição para o direito nacional**

1. Os Estados-membros adoptarão e publicarão as disposições necessárias para cumprirem a presente directiva num prazo de 18 meses a contar da data da sua notificação. Informarão do facto imediatamente a Comissão. Aplicarão estas disposições no prazo de 24 meses a contar da data da notificação da presente directiva.

2. Os Estados-membros comunicarão à Comissão o texto das disposições essenciais de direito interno

que adoptarem no domínio regido pela presente directiva.

*Artigo 8º***Entrada em vigor**

A presente directiva entrará em vigor no ... dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da Comunidades Europeias*.

*Artigo 9º***Sanções**

Os Estados-membros determinarão o regime de sanções aplicáveis às violações das disposições nacionais tomadas em aplicação da presente directiva, adoptando todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efectivas proporcionadas e dissuasoras. Os Estados-membros notificarão o mais rapidamente possível à Comissão estas disposições o mais tardar na data mencionada no artigo 7º, bem como quaisquer alterações posteriores a elas relativas.

*Artigo 10º***Destinatários**

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Proposta de regulamento (CE) do Conselho que altera o Regulamento (CEE) n.º 2262/84 que prevê medidas especiais no sector do azeite

(97/C 343/08)

·COM(97) 515 final — 97/0267(CNS)

(Apresentada pela Comissão em 17 de Outubro de 1997)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 43.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu,

Considerando que, de acordo com o n.º 5 do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 2262/84 ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 533/97 ⁽²⁾, o Conselho, sob proposta da Comissão, adoptará, até 1 de Janeiro de 1998, o método de financiamento das despesas efectivas do serviço a partir da campanha de 1998/1999;

Considerando que os trabalhos habitualmente confiados ao serviço devem ser realizados durante a campanha de 1998/1999; que, em consequência, é conveniente prever uma participação comunitária nas despesas do serviço relativas a esse período, para lhe assegurar um funcionamento eficaz e regular no quadro da autonomia administrativa prevista pelo Regulamento (CEE) n.º 2262/84,

⁽¹⁾ JO L 208 de 3. 8. 1984, p. 12.

⁽²⁾ JO L 83 de 25. 3. 1997, p. 1.

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

No artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 2262/84, os dois últimos parágrafos do n.º 5 passam a ter a seguinte redacção:

«No que respeita à campanha de 1998/1999, 50 % das despesas efectivas dos serviços serão cobertas pelo orçamento geral da União Europeia.

Até 1 de Outubro de 1998, a Comissão examinará a necessidade de manter a participação comunitária nas despesas dos serviços e, se for caso disso, apresentará uma proposta ao Conselho. O Conselho, de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 43.º do Tratado decidirá, até 1 de Janeiro de 1999, quanto ao eventual financiamento das despesas em questão.».

Artigo 2.º

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

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