

Edição em língua  
portuguesa

## Legislação

### Índice

#### I *Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade*

- ★ **Decisão n.º 1600/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Julho de 2002, que estabelece o sexto programa comunitário de acção em matéria de Ambiente** ..... 1
- Regulamento (CE) n.º 1601/2002 da Comissão, de 9 de Setembro de 2002, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas ..... 16
- ★ **Regulamento (CE) n.º 1602/2002 da Comissão, de 9 de Setembro de 2002, que estabelece as normas de execução da Directiva 1999/105/CE do Conselho no que diz respeito à autorização aos Estados-Membros para proibir a comercialização de materiais florestais de reprodução específicos junto do utilizador final** ..... 18
- ★ **Regulamento (CE) n.º 1603/2002 da Comissão, de 9 de Setembro de 2002, que altera o anexo do Regulamento (CE) n.º 1535/2002 da Comissão que estabelece uma derrogação do Regulamento (CE) n.º 1251/1999 do Conselho que institui um sistema de apoio aos produtores de determinadas culturas arvenses, no que diz respeito aos pagamentos por superfície para certas culturas arvenses e aos pagamentos por retirada de terras da produção para a campanha de comercialização de 2002/2003 aos produtores de certas regiões da Alemanha** ..... 21
- Regulamento (CE) n.º 1604/2002 da Comissão, de 9 de Setembro de 2002, que altera as restituições à exportação do açúcar branco e do açúcar em bruto tal qual ..... 23

#### II *Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade*

##### Comissão

2002/746/CE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 5 de Julho de 2002, relativa a um processo de aplicação do artigo 81.º do Tratado CE e do artigo 53.º do Acordo EEE (COMP/37.730 — AuA/LH) <sup>(1)</sup> [notificada com o número C(2002) 2502]** ..... 25

2002/747/CE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 9 de Setembro de 2002, que estabelece os critérios ecológicos revistos para atribuição do rótulo ecológico comunitário às lâmpadas eléctricas e altera a Decisão 1999/568/CE <sup>(1)</sup> [notificada com o número C(2002) 3310]** ... 44

2

<sup>(1)</sup> Texto relevante para efeitos do EEE

PT

Os actos cujos títulos são impressos em tipo fino são actos de gestão corrente adoptados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os actos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

## I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

**DECISÃO N.º 1600/2002/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO  
de 22 de Julho de 2002  
que estabelece o sexto programa comunitário de acção em matéria de Ambiente**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 3 do seu artigo 175.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social <sup>(2)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(3)</sup>,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado <sup>(4)</sup>, tendo em conta o projecto comum aprovado em 1 de Maio de 2002 pelo Comité de Conciliação,

Considerando o seguinte:

- (1) Um ambiente limpo e saudável é essencial para o bem-estar e para a prosperidade da sociedade. No entanto, a continuação do crescimento a nível mundial exercerá pressões constantes sobre o ambiente.
- (2) O quinto programa comunitário de acção em matéria de Ambiente «Para um desenvolvimento sustentável», que terminou em 31 de Dezembro de 2000, contribuiu consideravelmente para melhorar a situação neste domínio.
- (3) Há que continuar a desenvolver esforços com vista a atingir os objectivos e metas ambientais já estabelecidos pela Comunidade, sendo necessário o sexto programa de acção em matéria de Ambiente («o programa»), estabelecido pela presente decisão.
- (4) Subsistem alguns problemas ambientais graves e estão a surgir novos problemas que exigem o prosseguimento das acções.

(5) É necessária uma maior focalização na prevenção e na implementação do princípio da precaução ao desenvolver uma abordagem que vise proteger a saúde humana e o ambiente.

(6) Uma utilização prudente dos recursos naturais e a protecção do ecossistema do planeta, bem como a prosperidade económica e um desenvolvimento social equilibrado, são condição para o desenvolvimento sustentável.

(7) O programa visa um elevado nível de protecção do ambiente e da saúde humana, destinando-se igualmente a melhorar, no geral, o ambiente e a qualidade de vida, traça prioridades para a dimensão ambiental da Estratégia de Desenvolvimento Sustentável e deverá ser tido em conta quando forem levadas a cabo acções ao abrigo da referida estratégia.

(8) O programa tem em vista dissociar as pressões ambientais do crescimento económico, sendo embora coerente com o princípio da subsidiariedade e respeitando a diversidade de condições nas várias regiões da União Europeia.

(9) O programa estabelece as prioridades ambientais a que deverá obedecer a resposta da Comunidade, centrando-se em especial nas alterações climáticas, na natureza e biodiversidade, no ambiente e na saúde e qualidade de vida e nos recursos naturais e resíduos.

(10) Para cada um destes domínios são indicados objectivos-chave e certas metas, sendo identificadas algumas acções com vista a alcançar essas metas. Estes objectivos e metas constituem níveis de desempenho ou de realização para que se deve apontar.

(11) Os objectivos, prioridades e acções definidos no programa deverão contribuir para o desenvolvimento sustentável nos países candidatos e procurar garantir a protecção dos recursos nacionais desses países.

(12) A legislação continua a ser um elemento central para responder aos desafios ambientais, sendo prioritária a aplicação integral e correcta da legislação em vigor. Tendo em vista a consecução dos objectivos em matéria de ambiente, deverão ser também consideradas outras opções.

<sup>(1)</sup> JO C 154 E de 29.5.2001, p. 218.

<sup>(2)</sup> JO C 221 de 7.8.2001, p. 80.

<sup>(3)</sup> JO C 357 de 14.12.2001, p. 44.

<sup>(4)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 31 de Maio de 2001 (JO C 47 E de 21.2.2002, p. 113), posição comum do Conselho de 27 de Setembro de 2001 (JO C 4 de 7.1.2002, p. 52) e decisão do Parlamento Europeu de 17 de Janeiro de 2002 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Parlamento Europeu de 30 de Maio de 2002 e decisão do Conselho de 11 de Junho de 2002.

- (13) O programa deverá apoiar o processo de integração das preocupações ambientais em todas as políticas e actividades comunitárias, em sintonia com o artigo 6.º do Tratado, por forma a reduzir as pressões sobre o ambiente provenientes de diversas fontes.
- (14) Há que seguir uma abordagem estratégica e integrada, que incorpore novas formas de ligação ao mercado, envolvendo os cidadãos, as empresas e outras partes interessadas, a fim de induzir as mudanças necessárias nos padrões de produção e de consumo público e privado que influenciam negativamente o estado do ambiente e a sua evolução. Esta abordagem deverá encorajar a utilização e a gestão sustentáveis dos solos e do mar.
- (15) Será importante para o êxito do programa que se preveja o acesso à informação em matéria de ambiente e à justiça, bem como a participação do público na definição das políticas.
- (16) O leque de opções e instrumentos necessários para tratar uma série de questões complexas que requerem uma ampla abordagem multidimensional será analisado em estratégias temáticas em que serão propostas as acções necessárias, que envolverão, eventualmente, o Parlamento Europeu e o Conselho.
- (17) Os cientistas estão de acordo em que a actividade humana está a provocar um aumento das concentrações de gases com efeito de estufa, responsáveis pelo aumento global da temperatura e pelas perturbações climáticas.
- (18) As implicações das alterações climáticas na sociedade humana e na natureza são graves e necessitam de ser atenuadas. É possível implementar medidas tendentes a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa sem limitar os níveis de crescimento e prosperidade.
- (19) Independentemente de se conseguir atenuar essas implicações, a sociedade precisa de se adaptar e preparar para os efeitos das alterações climáticas.
- (20) Ecossistemas saudáveis e equilibrados são essenciais à manutenção da vida no nosso planeta.
- (21) A actividade humana exerce uma pressão considerável sobre a natureza e a biodiversidade. É necessário agir para contrariar as pressões que advêm nomeadamente da poluição, da introdução de espécies não indígenas, dos potenciais riscos decorrentes da libertação de organismos geneticamente modificados e dos modos de exploração dos solos e do mar.
- (22) O solo é um recurso finito que se encontra sob pressão ambiental.
- (23) Apesar da melhoria das normas ambientais, há cada vez mais provas da existência de uma relação entre a deterioração ambiental e determinadas doenças humanas. Por conseguinte, deverá abordar-se a questão dos riscos potenciais decorrentes, por exemplo, de emissões e produtos químicos perigosos, dos pesticidas e do ruído.
- (24) É necessário dispor de mais conhecimentos sobre as potenciais repercussões negativas resultantes do uso de produtos químicos, devendo a responsabilidade de gerar conhecimentos caber aos produtores, importadores e utilizadores a jusante.
- (25) Os produtos químicos perigosos deverão ser substituídos por produtos químicos mais seguros ou tecnologias alternativas mais seguras que não impliquem a utilização de produtos químicos, a fim de reduzir os riscos para o homem e para o ambiente.
- (26) Deverá implementar-se o uso sustentável de pesticidas de maneira a minimizar as repercussões negativas sobre a saúde humana e o ambiente.
- (27) O ambiente urbano acolhe 70 % da população, sendo necessários esforços concertados para garantir um melhor ambiente e qualidade de vida nas cidades.
- (28) A capacidade do planeta para satisfazer a procura crescente de recursos e absorver as emissões e os resíduos resultantes da sua utilização é limitada, havendo provas de que a procura existente excede a capacidade de absorção do ambiente em várias situações.
- (29) O volume de resíduos produzidos na Comunidade continua a aumentar, tratando-se em grande parte de resíduos perigosos, o que conduz à perda de recursos e a um aumento dos riscos de poluição.
- (30) A mundialização da economia torna cada vez mais necessária uma acção a nível internacional, incluindo no domínio da política de transportes, exigindo da Comunidade novas respostas em termos de política comercial, de desenvolvimento e de política externa que permitam a prossecução do desenvolvimento sustentável noutros países. A boa governação poderá contribuir para este fim.
- (31) O comércio, os fluxos do investimento internacional e os créditos à exportação deverão dar um contributo mais positivo para a prossecução da protecção do ambiente e do desenvolvimento sustentável.
- (32) Atendendo à complexidade das questões, a elaboração da política do ambiente tem de basear-se nas melhores avaliações científicas e económicas disponíveis e no conhecimento do estado do ambiente e das suas tendências, de acordo com o disposto no artigo 174.º do Tratado.
- (33) As informações fornecidas aos responsáveis políticos, aos intervenientes interessados e ao grande público devem ser pertinentes, transparentes, actualizadas e facilmente compreensíveis.
- (34) Devem ser medidos e avaliados os progressos realizados no sentido do cumprimento dos objectivos ambientais.

- (35) Com base numa avaliação do estado do ambiente e tendo em conta as informações periódicas fornecidas pela Agência Europeia para o Ambiente, deverá ser feita, no decurso da execução do programa, uma análise intercalar dos progressos realizados e da eventual necessidade de mudar de orientação,

DECIDEM:

#### Artigo 1.º

##### Âmbito de aplicação do programa

1. A presente decisão estabelece um programa de acção comunitário em matéria de ambiente (a seguir designado «o programa»). Determina os principais objectivos e prioridades ambientais, com base numa avaliação do estado do ambiente e das tendências predominantes nesse domínio, incluindo as questões emergentes que exijam uma acção determinante por parte da Comunidade. O programa deverá promover a integração das preocupações ambientais em todas as políticas comunitárias e contribuir para a consecução do objectivo de desenvolvimento sustentável em toda a Comunidade, actual e alargada. Prevê, além disso, que seja desenvolvido um esforço permanente no sentido da realização dos objectivos e metas ambientais já fixados pela Comunidade.

2. O programa estabelece os principais objectivos ambientais a alcançar e fixa, sempre que adequado, as metas e os calendários. Os objectivos e as metas deverão ser alcançados antes do termo do programa, salvo especificação em contrário.

3. O programa abrange um período de dez anos com início em 22 de Julho de 2002. Serão apresentadas iniciativas adequadas nos diferentes sectores políticos, destinadas a alcançar os objectivos. Tais iniciativas consistirão num leque de medidas, nomeadamente legislativas, e nas abordagens estratégicas expostas no artigo 3.º Estas iniciativas deverão ser apresentadas de forma progressiva e o mais tardar quatro anos depois da aprovação da presente decisão.

4. Os objectivos respondem às principais prioridades ambientais que a Comunidade deverá concretizar nos seguintes domínios:

- alterações climáticas;
- natureza e biodiversidade;
- ambiente e saúde e qualidade de vida;
- recursos naturais e resíduos.

#### Artigo 2.º

##### Princípios e finalidades gerais

1. O programa constituirá um enquadramento para a política ambiental da Comunidade durante o período abrangido, por forma a assegurar um elevado nível de protecção, tendo em conta o princípio da subsidiariedade e a diversidade de situações nas várias regiões da Comunidade, e a alcançar uma dissociação entre as pressões ambientais e o crescimento

económico. Basear-se-á em especial no princípio do poluidor-pagador, no princípio da precaução e da acção preventiva e no princípio da correcção da poluição na fonte.

O programa configurará uma base para a dimensão ambiental da Estratégia Europeia de Desenvolvimento Sustentável e contribuirá para a integração das preocupações ambientais em todas as políticas comunitárias, nomeadamente pelo estabelecimento de prioridades ambientais para essa estratégia.

2. O programa tem por finalidade:

— chamar a atenção para o facto de as alterações climáticas constituírem um dos grandes desafios dos próximos 10 anos ou mais e contribuir para o objectivo a longo prazo de estabilizar as concentrações de gases com efeito de estufa na atmosfera a um nível que impeça interferências antropogénicas perigosas no sistema climático. Por conseguinte, o programa será orientado para um objectivo a longo prazo que consiste em limitar a 2 °Celsius o aumento da temperatura do planeta em relação aos níveis pré-industriais e em manter a concentração de CO<sub>2</sub> abaixo de 550 ppm. A mais longo prazo, é provável que tal venha a implicar uma redução global das emissões de gases com efeito de estufa da ordem dos 70 % relativamente aos valores de 1990, tal como previsto pelo Grupo Intergovernamental para as Alterações Climáticas (IPCC);

— proteger, conservar, restabelecer e desenvolver o funcionamento dos sistemas naturais, dos *habitats* naturais e da flora e fauna selvagens, a fim de pôr um travão à desertificação e à perda de biodiversidade, incluindo a diversidade dos recursos genéticos, tanto na União Europeia como à escala mundial;

— contribuir para um elevado nível de qualidade de vida para os cidadãos e de bem estar social, proporcionando um ambiente em que o nível de poluição não provoque efeitos nocivos na saúde humana e no ambiente e encorajando um desenvolvimento urbano sustentável;

— garantir uma maior eficiência na utilização dos recursos e uma melhor gestão de recursos e resíduos, a fim de assegurar padrões de produção e de consumo mais sustentáveis, dissociando desse modo a utilização dos recursos e a produção de resíduos da taxa de crescimento económico, visando assegurar que o consumo de recursos renováveis e não renováveis não ultrapasse a capacidade de carga do ambiente.

3. O programa assegurará a consecução dos objectivos ambientais, centrados nos resultados ambientais a atingir, pelos meios mais eficazes e adequados disponíveis, à luz dos princípios enunciados no n.º 1 e nas abordagens estratégicas descritas no n.º 3. Será tomada plenamente em conta a necessidade de assegurar que a política ambiental da Comunidade seja definida de forma integrada e de ponderar todas as opções e instrumentos, atendendo às diferenças regionais e locais, bem como a todos os domínios ecologicamente sensíveis, com destaque para os seguintes aspectos:

— desenvolvimento de iniciativas europeias destinadas a consciencializar os cidadãos e as autoridades locais;

- diálogo alargado com os interessados, promovendo a sensibilização do público para o ambiente e a sua participação;
- análise dos custos e benefícios, tendo em conta a necessidade de internalizar os custos ambientais;
- as melhores provas científicas disponíveis e o aperfeiçoamento dos conhecimentos científicos através da investigação e do desenvolvimento tecnológico;
- dados e informações sobre o estado e a evolução do ambiente.

4. O programa promoverá a plena integração das exigências relativas à protecção do ambiente em todas as políticas e acções comunitárias mediante a definição de objectivos ambientais e, sempre que adequado, de metas e calendários a ter em conta em domínios políticos relevantes.

Além disso, as medidas propostas e aprovadas em benefício do ambiente deverão ser coerentes com os objectivos das dimensões económica e social do desenvolvimento sustentável e vice-versa.

5. O programa promoverá a adopção de políticas e abordagens que contribuam para a realização de um desenvolvimento sustentável nos países que são candidatos à adesão («países candidatos») com base na transposição e execução do acervo. O processo de alargamento deverá manter e proteger o património ambiental dos países candidatos, tais como a riqueza da biodiversidade, e deverá manter e reforçar a sustentabilidade da produção e do consumo, bem como dos padrões de utilização dos solos e estruturas de transporte compatíveis com o ambiente, através das seguintes medidas:

- integração das exigências de protecção do ambiente nos programas comunitários, nomeadamente os relacionados com o desenvolvimento de infra-estruturas;
- promoção da transferência de tecnologias limpas para os países candidatos;
- estabelecimento de um diálogo alargado e de um intercâmbio de experiências com as administrações nacionais e locais dos países candidatos sobre desenvolvimento sustentável e a preservação do seu património ambiental;
- cooperação com a sociedade civil, com as organizações não governamentais (ONG) que trabalham no domínio do ambiente e as empresas dos países candidatos, tendo em vista contribuir para a sensibilização e a participação do público;
- incentivo às instituições internacionais de financiamento e ao sector privado para que apoiem a execução e o cumprimento do acervo ambiental nos países candidatos e prestem a devida atenção à necessidade de integrar as preocupações ambientais nas actividades do sector económico.

6. O programa estimulará:

- o papel positivo e construtivo da União Europeia como parceiro de primeiro plano na protecção do ambiente a nível mundial e na prossecução de um desenvolvimento sustentável;

- o desenvolvimento de uma parceria mundial em prol do ambiente e do desenvolvimento sustentável;
- a integração das preocupações e objectivos em matéria de ambiente em todos os aspectos das relações externas da Comunidade.

#### Artigo 3.º

#### **Abordagens estratégicas que visam atingir os objectivos ambientais**

Procurar-se-á atingir os objectivos previstos no programa através, nomeadamente, das seguintes medidas:

1. Elaborar nova legislação comunitária e adaptar a actual legislação, sempre que adequado.
2. Incentivar uma aplicação e um cumprimento mais eficazes da legislação comunitária em matéria de ambiente, sem prejuízo do direito da Comissão de instaurar procedimentos por infracção. Para o efeito, é necessário:
  - tomar novas medidas para melhorar a observância das regras comunitárias sobre a protecção do ambiente e lutar contra as violações da legislação ambiental;
  - promover melhores normas de autorização, inspecção, vigilância e execução pelos Estados-Membros;
  - proceder a uma análise mais sistemática da aplicação da legislação ambiental nos Estados-Membros;
  - melhorar o intercâmbio de informações sobre as melhores práticas de execução, designadamente através da Rede Europeia para a Implementação e Execução da Legislação Ambiental (rede IMPEL) no âmbito das suas competências.
3. Envidar mais esforços para a integração das exigências de protecção do ambiente na preparação, definição e implementação de políticas e acções comunitárias nas diferentes áreas políticas. São também necessários mais esforços em diferentes sectores, nomeadamente tomar em consideração os objectivos ambientais específicos, metas, calendários e indicadores. Para o efeito, é necessário:
  - garantir que as estratégias de integração definidas pelo Conselho nos diferentes domínios políticos se traduzam em acções efectivas e contribuam para a consecução das finalidades e objectivos ambientais do programa;
  - ponderar, antes da sua aprovação, se as acções de dimensão social e económica contribuem e são coerentes com os objectivos, metas e calendários do programa;
  - estabelecer mecanismos internos apropriados e regulares, no âmbito das instituições da Comunidade, que tenham plenamente em conta a necessidade de promover a transparência e o acesso à informação, por forma a assegurar que as considerações de ordem ambiental encontrem plena expressão nas iniciativas políticas da Comissão, incluindo decisões e propostas legislativas pertinentes;

- controlar regularmente o processo de integração sectorial, através de indicadores adequados, elaborados, sempre que possível, com base numa metodologia comum para cada sector, e elaborar relatórios periódicos sobre essa matéria;
  - melhorar a integração dos critérios ambientais nos programas comunitários de financiamento, sem prejuízo dos que já existem;
  - utilizar e implementar de forma integral e eficaz a avaliação do impacte ambiental e a avaliação ambiental estratégica;
  - ter em conta os objectivos do programa em futuras revisões das perspectivas financeiras dos instrumentos financeiros comunitários.
4. Promover padrões sustentáveis de produção e consumo mediante a aplicação eficaz dos princípios enunciados no artigo 2.º, por forma a internalizar os impactos não só negativos mas também positivos no ambiente através da utilização de um leque de instrumentos, nomeadamente instrumentos baseados no mercado e instrumentos económicos. Para o efeito, haverá, nomeadamente, que:
- incentivar um processo de reforma dos subsídios que produzem efeitos negativos consideráveis no ambiente e que são incompatíveis com o desenvolvimento sustentável, nomeadamente com vista a estabelecer, o mais tardar até à data da avaliação intercalar, uma lista dos critérios que permitam identificar tais subsídios negativos do ponto de vista ambiental, tendo em vista a sua eliminação gradual;
  - analisar a eficiência ambiental das licenças ambientais negociáveis enquanto instrumento genérico e da transacção de direitos de emissão, com vista a promover e implementar a sua utilização sempre que tal seja viável;
  - promover e incentivar o recurso a medidas fiscais tais como os impostos e incentivos ambientais, a todos os níveis nacionais relevantes ou, quando adequado, a nível da Comunidade;
  - promover a integração de requisitos de protecção do ambiente em actividades de normalização.
5. Melhorar a colaboração e as parcerias com as empresas e respectivos órgãos representativos e envolver os parceiros sociais, os consumidores e respectivas organizações, de acordo com as necessidades, tendo em vista aperfeiçoar o desempenho ambiental das empresas e alcançar padrões de produção sustentáveis. Para o efeito, haverá que:
- promover uma abordagem integrada em matéria de política de produtos ao longo do programa, que incentive a tomada em consideração das exigências ambientais em todo o ciclo de vida dos produtos, e a aplicação mais generalizada de processos e produtos respeitadores do ambiente;
  - incentivar uma mais ampla aceitação do Sistema Comunitário de Ecogestão e Auditoria (EMAS) <sup>(1)</sup> e desenvolver iniciativas para encorajar as empresas a publicar relatórios rigorosos e verificados por peritos independentes sobre o seu desempenho em termos de ambiente ou de desenvolvimento sustentável;
  - criar um programa de apoio ao cumprimento das normas, que contemple a prestação de uma ajuda específica às pequenas e médias empresas;
  - estimular a introdução de sistemas de prémios de bom desempenho ambiental às empresas;
  - estimular os produtos inovadores, a fim de que os produtos colocados no mercado sejam mais respeitadores do ambiente, nomeadamente, através de uma melhor divulgação dos resultados do programa LIFE <sup>(2)</sup>;
  - incentivar o estabelecimento de compromissos ou acordos voluntários que visem objectivos ambientais claros, incluindo o estabelecimento de procedimentos em caso de inobservância.
6. Contribuir para que os consumidores particulares, as empresas e os organismos públicos, enquanto compradores, sejam mais bem informados das incidências ambientais dos processos e produtos, a fim de se alcançarem padrões de consumo sustentáveis. Para o efeito, é necessário:
- incentivar a aceitação dos rótulos ecológicos e de outras formas de informação ambiental e rotulagem que permitam aos consumidores comparar o desempenho ambiental de produtos do mesmo tipo;
  - incentivar a utilização de autodeclarações ambientais fiáveis e prevenir as declarações enganosas;
  - promover uma política de contratos públicos respeitadora do ambiente, que permita ter em conta as características ambientais e a eventual integração de preocupações sobre o ciclo de vida ambiental, inclusive a fase de produção, nos contratos públicos e que seja conforme com as regras comunitárias em matéria de concorrência e com o funcionamento do mercado interno, acompanhada de orientações sobre as melhores práticas, iniciando a avaliação, numa perspectiva ecológica, da política de contratos públicos das instituições comunitárias.
7. Apoiar a integração das questões ambientais no sector financeiro. Para o efeito, é necessário:
- considerar a possibilidade de uma iniciativa voluntária em colaboração com o sector financeiro, que abranja a elaboração de orientações para a incorporação de dados relativos aos custos ambientais nos relatórios financeiros anuais das empresas e o intercâmbio de informações entre os Estados-Membros sobre as melhores práticas em matéria de políticas;

<sup>(1)</sup> Regulamento (CE) n.º 761/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, que permite a participação voluntária de organizações num sistema comunitário de ecogestão e auditoria (EMAS), (JO L 114 de 24.4.2001, p. 1).

<sup>(2)</sup> Regulamento (CE) n.º 1655/2000 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Julho de 2000, relativo ao instrumento financeiro para o ambiente (LIFE), (JO L 192 de 28.7.2000, p. 1).

- solicitar ao Banco Europeu de Investimento que reforce a integração dos objectivos e considerações ambientais nas suas actividades de concessão de empréstimos, tendo especialmente em vista apoiar o desenvolvimento sustentável dos países candidatos;
  - promover a integração dos objectivos e considerações ambientais nas actividades de outras instituições financeiras, tais como o Banco Europeu de Reconstrução e Desenvolvimento.
8. Criar um regime de responsabilidade comunitário, o que exige, nomeadamente:
- legislação sobre responsabilidade ambiental.
9. Melhorar a colaboração e a parceria com as associações de consumidores e as ONG e promover um melhor entendimento e uma melhor participação nas questões ambientais por parte dos cidadãos europeus. Para o efeito, é necessário:
- assegurar o acesso à informação, à participação e à justiça, mediante a rápida ratificação da Convenção de Aarhus <sup>(1)</sup> pela Comunidade e seus Estados-Membros;
  - apoiar o fornecimento aos cidadãos de informações acessíveis sobre a situação e as tendências em matéria de ambiente relativamente às tendências sociais, económicas e no domínio da saúde;
  - promover a sensibilização para o ambiente em geral;
  - desenvolver regras e princípios gerais para a boa governação em matéria de ambiente nos processos de diálogo.
10. Incentivar e promover a utilização e gestão eficazes e sustentáveis dos solos e dos mares, tendo em conta as preocupações ambientais. Para tal é necessário, no pleno respeito do princípio da subsidiariedade:
- promover as melhores práticas de ordenamento sustentável do território que tenham em conta as circunstâncias regionais específicas, atribuindo uma importância particular ao programa de gestão integrada das zonas costeiras;
  - promover as melhores práticas e apoiar redes que fomentem o intercâmbio de experiências no domínio do desenvolvimento sustentável, nomeadamente em zonas urbanas, marítimas, costeiras, montanhosas, húmidas e outras áreas sensíveis;
  - promover a utilização das medidas agro-ambientais no âmbito da Política Agrícola Comum, aumentar os recursos afectados a estas medidas e alargar o seu alcance;
  - incentivar os Estados-Membros a considerarem o planeamento regional como um instrumento para assegurar ao cidadão uma melhor protecção ambiental e promover o intercâmbio de experiências sobre o desenvolvimento regional sustentável, especialmente nas zonas urbanas e de grande densidade populacional.

#### Artigo 4.º

#### Estratégias temáticas

1. As acções previstas nos artigos 5.º a 8.º incluem a definição de estratégias temáticas e a avaliação das actuais estratégias para problemas ambientais prioritários que exijam uma abordagem alargada. Estas estratégias deverão incluir uma identificação das propostas necessárias para alcançar os objectivos estabelecidos no programa e dos procedimentos previstos para a sua aprovação. Estas estratégias serão submetidas ao Parlamento Europeu e ao Conselho e, sempre que necessário, assumirão a forma de uma decisão do Parlamento Europeu e do Conselho a adoptar em conformidade com o procedimento estabelecido no artigo 251.º do Tratado. Sob reserva da base jurídica da proposta, as propostas legislativas decorrentes destas estratégias serão adoptadas em conformidade com o procedimento estabelecido no artigo 251.º do Tratado.
2. As estratégias temáticas podem incluir abordagens de entre as apresentadas no artigo 3.º e no artigo 9.º e metas e calendários ambientais pertinentes, em termos qualitativos e quantitativos, pelos quais seja possível medir e avaliar as medidas previstas.
3. As estratégias temáticas deverão ser definidas e implementadas em estreita consulta com as partes relevantes, tais como as ONG, a indústria, outros parceiros sociais e autoridades públicas, assegurando ao mesmo tempo, quando pertinente, a consulta aos países candidatos neste processo.
4. As estratégias temáticas deverão estar prontas para implementação o mais tardar três anos após a aprovação do programa. O relatório intercalar, no âmbito do qual a Comissão procederá à avaliação dos progressos registados a nível da implementação do programa, incluirá uma revisão das estratégias temáticas.
5. A Comissão informará anualmente o Parlamento Europeu e o Conselho dos progressos na elaboração e implementação das estratégias, bem como da sua eficácia.

#### Artigo 5.º

#### Objectivos e domínios prioritários da acção em matéria de alterações climáticas

1. As finalidades enunciadas no artigo 2.º deverão ser conseguidas através dos seguintes objectivos:
  - ratificação e entrada em vigor do Protocolo de Quioto à Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas até 2002 e realização do seu compromisso de reduzir as emissões em 8 % relativamente aos níveis de 1990, em toda a Comunidade Europeia, entre 2008 e 2012, de acordo com o compromisso assumido por cada um dos Estados-Membros, constante das conclusões do Conselho de 16/17 de Junho de 1998;
  - realização de progressos palpáveis em matéria de concretização dos compromissos do Protocolo de Quioto até 2005;

<sup>(1)</sup> Convenção sobre o Acesso à Informação, a Participação no Processo de Decisão e o Acesso à Justiça em Matéria Ambiental, Aarhus, 25 de Junho de 1998.

- colocação da Comunidade numa posição credível que lhe permita defender um acordo internacional referente a metas de redução mais rigorosas para o segundo período de compromisso previsto pelo Protocolo de Quioto. Este acordo deverá visar uma redução significativa das emissões — tendo em conta, nomeadamente, as conclusões do 3.º Relatório de Avaliação do IPCC — e ter em conta a necessidade de progredir no sentido de uma distribuição equitativa, a nível mundial, das emissões de gases com efeito de estufa.
2. Procurar-se-á atingir estes objectivos através, nomeadamente, das acções prioritárias a seguir enunciadas:
- i) Realização dos compromissos internacionais em matéria de clima, nomeadamente do Protocolo de Quioto, mediante as seguintes acções:
- a) Analisar os resultados do Programa Europeu para as Alterações Climáticas e adoptar em conjunto políticas e medidas eficazes nele baseadas, conforme as necessidades, para os diferentes sectores, em complementaridade com as acções internas dos Estados-Membros;
- b) Criar um quadro comunitário para o desenvolvimento de um sistema eficaz de transacção de direitos de emissões de CO<sub>2</sub>, com um eventual alargamento a outros gases com efeito de estufa;
- c) Melhorar o controlo dos gases com efeito de estufa e dos progressos no cumprimento dos compromissos assumidos pelos Estados-Membros no âmbito do Acordo Interno de Repartição dos Encargos.
- ii) Redução das emissões de gases com efeito de estufa no sector da energia:
- a) Efectuar, o mais cedo possível, um inventário e uma análise dos subsídios que prejudicam uma utilização eficiente e sustentável da energia, tendo em vista a sua supressão progressiva;
- b) Incentivar o recurso a combustíveis fósseis renováveis e com baixo teor de carbono para a produção de electricidade;
- c) Incentivar a utilização de fontes de energia renováveis, nomeadamente através de incentivos, inclusive a nível local, tendo em vista atingir, até 2010, o objectivo indicativo de 12 % da energia total utilizada;
- d) Introduzir incentivos para aumentar a produção combinada de calor e electricidade e implementar medidas destinadas a duplicar a quota-parte global de energia da produção combinada de calor e electricidade na Comunidade para 18 % da produção bruta de electricidade;
- e) Prevenir e reduzir as emissões de metano resultantes da produção e distribuição de energia;
- f) Promover a eficácia energética.
- iii) Redução das emissões de gases com efeito de estufa no sector dos transportes:
- a) Definir e empreender acções específicas para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação, se tais medidas não forem acordadas no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional até 2002;
- b) Definir e empreender acções específicas para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da navegação marítima, no caso de tais acções não serem acordadas no âmbito da Organização Marítima Internacional até 2003;
- c) Incentivar a transição para formas de transporte mais eficientes e limpas, incluindo uma melhor organização e logística;
- d) No contexto do objectivo da UE que prevê e redução de 8 % das emissões de gases de estufa, convidando a Comissão a apresentar, até ao final de 2002, uma comunicação sobre objectivos ambientais quantificados com vista a um sistema de transportes sustentável;
- e) Definir e empreender outras acções específicas, incluindo eventuais medidas legislativas, para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos veículos a motor, incluindo o N<sub>2</sub>O;
- f) Promover o desenvolvimento e o recurso a combustíveis alternativos e a utilização de veículos de baixo consumo de combustível, com o objectivo de aumentar a respectiva quota-parte de forma substancial e contínua;
- g) Promover medidas destinadas a traduzir os custos ambientais nos preços dos transportes;
- h) Dissociar o desenvolvimento económico e a procura de transportes, no intuito de reduzir os impactes ambientais.
- iv) Redução das emissões de gases com efeito de estufa na produção industrial:
- a) Promover práticas e técnicas eco-eficientes na indústria;
- b) Desenvolver mecanismos destinados a ajudar as Pequenas e Médias Empresas (PME) a adaptarem-se, a inovarem e a melhorarem o seu desempenho;
- c) Incentivar o desenvolvimento de alternativas mais respeitadoras do ambiente e tecnicamente realizáveis, incluindo o estabelecimento de medidas comunitárias, para reduzir as emissões, eliminar progressivamente a produção, quando adequado e exequível, e reduzir a utilização de gases industriais fluorados HFC (hidrofluorocarbonos), PFC (perfluorocarbonetos) e SF<sub>6</sub> (hexafluoreto de enxofre).
- v) Redução das emissões de gases com efeito de estufa noutros sectores:
- a) Promover a eficiência energética, nomeadamente em termos de climatização (calor — frio) e água quente corrente na concepção dos edifícios;

- b) Atender à necessidade de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, bem como a outras considerações ambientais, na Política Agrícola Comum e na estratégia comunitária de gestão dos resíduos.
- vi) Utilização de outros instrumentos adequados, tais como:
- a) Promover a utilização de medidas fiscais, incluindo um quadro comunitário oportuno e adequado para a tributação dos produtos energéticos, a fim de incentivar a transição para uma utilização mais eficaz da energia e para energias e modos de transporte mais limpos, bem como de estimular a inovação tecnológica;
- b) Promover acordos ambientais com a indústria em matéria de redução da emissão de gases com efeito de estufa;
- c) Garantir que as alterações climáticas figurem entre os grandes temas da política comunitária de investigação e desenvolvimento tecnológico e dos programas de investigação nacionais.
3. Para além da atenuação das alterações climáticas, a Comunidade deverá preparar a adaptação às consequências das alterações climáticas, mediante:
- a revisão das políticas comunitárias, nomeadamente das políticas relevantes para as alterações climáticas, para que a adaptação seja adequadamente tida em conta nas decisões de investimento;
  - o incentivo às avaliações e à modelização climáticas a nível regional, tanto a fim de preparar medidas de adaptação regionais, nomeadamente em matéria de gestão dos recursos hídricos, conservação da biodiversidade e prevenção da desertificação e de inundações, como de apoiar a sensibilização dos cidadãos e das empresas.
4. Há que garantir que a problemática do clima seja tida em consideração no âmbito do alargamento da Comunidade. Para tal, será necessário empreender, nomeadamente, as seguintes acções com os países candidatos:
- apoiar a criação de capacidades para aplicar medidas internas destinadas à utilização dos mecanismos de Quioto e a um melhor controlo e comunicação dos níveis de emissões;
  - apoiar um sector energético e dos transportes mais sustentável;
  - assegurar que a cooperação com os países candidatos se continue a reforçar em questões relacionadas com as alterações climáticas.
5. A luta contra as alterações climáticas fará parte integrante das políticas de relações externas da União Europeia e constituirá uma das prioridades da sua política de desenvolvimento sustentável. Tal exigirá esforços concertados e coordenados por parte da Comunidade e dos seus Estados-Membros, tendo em vista:
- criar capacidades para assistir os países em desenvolvimento e os países com economias de transição, nomeadamente

incentivando projectos relacionados com o mecanismo de desenvolvimento limpo (CDM) previsto no Protocolo de Quioto e a sua execução conjunta;

- responder às necessidades identificadas em matéria de transferência de tecnologias;
- ajudar a vencer o desafio que a adaptação às alterações climáticas representa para os países em causa.

#### Artigo 6.º

### Objectivos e domínios prioritários de acção em matéria de natureza e biodiversidade

1. As finalidades enunciadas no artigo 2.º deverão ser alcançadas através dos seguintes objectivos:

- sustentar o declínio da biodiversidade, procurando alcançar este objectivo até 2010, incluindo a prevenção e atenuação do impacto de espécies exóticas invasoras e de génotipos;
- proteger a natureza e a biodiversidade contra os poluentes nocivos e assegurar a sua adequada recuperação;
- conservar, recuperar adequadamente e utilizar de forma sustentável o ambiente marinho, o litoral e as zonas húmidas;
- conservar e recuperar adequadamente áreas de valor paisagístico significativo, incluindo as áreas cultivadas e as áreas sensíveis;
- conservar as espécies e os habitats, procurando, em especial, prevenir a fragmentação dos *habitats*;
- promover uma utilização sustentável do solo, consagrando especial atenção à prevenção da erosão, deterioração, contaminação e desertificação.

2. Para atingir estes objectivos, serão realizadas as acções prioritárias a seguir mencionadas, tendo em conta o princípio da subsidiariedade, com base nas convenções e estratégias globais e regionais existentes e na plena implementação dos actos comunitários relevantes. Deverá ser aplicada, nos casos adequados, a abordagem por ecossistema, tal como foi aprovada na Convenção sobre a Diversidade Biológica (1).

a) No que respeita à biodiversidade:

- assegurar a implementação e promover o controlo e a avaliação da estratégia comunitária relativa à biodiversidade e dos planos de acção relevantes, inclusive através de um programa de recolha de dados e informações, elaborar os indicadores apropriados e promover a utilização das melhores técnicas disponíveis e das melhores práticas ambientais;
- promover a investigação sobre a biodiversidade, os recursos genéticos, os ecossistemas e as interacções com as actividades humanas;

(1) JO L 309 de 13.12.1993, p. 1.

- definir medidas para fomentar a utilização sustentável, a produção sustentável e investimentos sustentáveis em relação à biodiversidade;
  - incentivar uma avaliação coerente, bem como a continuação da investigação e da cooperação relativamente às espécies ameaçadas;
  - promover, a nível mundial, uma partilha justa e equitativa dos benefícios decorrentes da utilização dos recursos genéticos para aplicar o artigo 15.º da Convenção sobre a Diversidade Biológica no que se refere ao acesso aos recursos genéticos provenientes de países terceiros;
  - definir medidas que visem a prevenção e o controlo de espécies exóticas invasoras, incluindo génotipos exóticos;
  - estabelecer a Rede Natura 2000 e implementar as medidas e instrumentos financeiros e técnicos necessários para a sua execução integral e para a protecção — fora das áreas abrangidas pela Natura 2000 — das espécies protegidas ao abrigo das directivas «Habitats» e «Aves»;
  - promover o alargamento da Rede Natura 2000 aos países candidatos.
- b) No que respeita aos acidentes e às catástrofes:
- promover a coordenação comunitária das acções empreendidas pelos Estados-Membros em relação a acidentes e catástrofes naturais através, por exemplo, da criação de uma rede para o intercâmbio de práticas e instrumentos de prevenção;
  - definir novas medidas que visem prevenir os acidentes graves com especial atenção para os relacionados com os oleodutos, as actividades mineiras e os transportes marítimos de substâncias perigosas, bem como medidas relativas aos resíduos de extracção mineira.
- c) Definir uma estratégia temática para a protecção dos solos, que aborde a prevenção nomeadamente da poluição, da erosão, da desertificação, da degradação e ocupação dos solos e dos riscos hidrogeológicos, tendo em conta a diversidade regional, incluindo as especificidades das zonas áridas e de montanha.
- d) Promover a gestão sustentável das indústrias extractivas, com vista a reduzir o seu impacte ambiental.
- e) Promover a integração da conservação e recuperação dos valores paisagísticos noutras políticas, nomeadamente o turismo, atendendo aos instrumentos internacionais pertinentes.
- f) Promover a integração de considerações de biodiversidade nas políticas agrícolas e incentivar o desenvolvimento sustentável nas zonas rurais, bem como a agricultura multi-funcional e sustentável através:
- do incentivo ao pleno aproveitamento das actuais oportunidades da Política Agrícola Comum e de outras medidas políticas;
  - do incentivo a uma exploração agrícola mais responsável em termos ambientais, incluindo, nos casos adequados, os métodos de produção extensiva, as práticas agrícolas integradas, as culturas biológicas e a agro-biodiversidade, em futuras revisões da Política Agrícola Comum, tendo em conta a necessidade de uma abordagem equilibrada do papel multi-funcional das comunidades rurais.
- g) Promover a utilização sustentável dos mares e a conservação dos ecossistemas marinhos, incluindo os fundos marinhos e as zonas estuarinas e costeiras, dando especial atenção aos locais com um elevado valor em biodiversidade, através:
- da promoção de uma maior integração das considerações ambientais na Política Comum das Pescas, aproveitando a oportunidade oferecida pela sua revisão em 2002;
  - de uma estratégia temática para a protecção e conservação do ambiente marinho, tendo em conta, nomeadamente, os termos e as obrigações de execução das Convenções marítimas, bem como a necessidade de reduzir as emissões e as repercussões do transporte marítimo e outras actividades relacionadas com o mar;
  - da promoção da gestão integrada das zonas costeiras;
  - de uma maior promoção da protecção das zonas marinhas, em especial através da Rede Natura 2000, bem como de outros meios comunitários viáveis.
- h) Implementar e desenvolver novas estratégias e medidas relativas às florestas, na linha da estratégia sobre as florestas para a União Europeia, tendo em conta o princípio da subsidiariedade e considerações de biodiversidade, e ainda os seguintes elementos:
- aperfeiçoar as medidas comunitárias em vigor no domínio da protecção das florestas e implementar uma gestão sustentável das florestas através, nomeadamente, de programas nacionais no domínio florestal, em conexão com planos de desenvolvimento rural, conferindo maior destaque ao controlo das múltiplas funções das florestas, de acordo com as recomendações aprovadas pela Conferência Ministerial sobre a Protecção das Florestas na Europa e pelo Fórum das Nações Unidas sobre as Florestas e no âmbito da Convenção sobre a Biodiversidade e outras instâncias;
  - encorajar a coordenação efectiva entre todos os sectores políticos implicados na silvicultura, incluindo o sector privado, bem como a coordenação de todas as partes interessadas nas questões florestais;
  - estimular o aumento da quota-parte de mercado correspondente à madeira produzida de modo sustentável, nomeadamente encorajando a certificação da gestão sustentável das florestas e incentivando a rotulagem de produtos afins;
  - prosseguir a participação activa da Comunidade e dos Estados-Membros na aplicação de resoluções mundiais e regionais e em debates e negociações sobre questões relacionadas com as florestas;

- analisar as possibilidades de tomar medidas activas para prevenir e combater o comércio de madeira extraída de forma ilegal;
  - encorajar a ponderação dos efeitos das alterações climáticas no domínio da silvicultura.
- i) No que respeita aos organismos geneticamente modificados (OGM):
- desenvolver as disposições e os métodos de avaliação de riscos, identificação, rotulagem e rastreabilidade dos OGM, por forma a permitir uma vigilância e controlos efectivos dos efeitos sobre a saúde e o ambiente;
  - assegurar a rápida ratificação e execução do Protocolo de Cartagena sobre a Segurança Biológica, bem como apoiar a criação de quadros regulamentares em países terceiros em que tal seja necessário, através de ajuda técnica e financeira.
- para a saúde humana e o ambiente e garantir que as taxas de extracção dos recursos hídricos sejam sustentáveis a longo prazo;
- atingir níveis de qualidade do ar que não impliquem efeitos negativos nem riscos significativos para a saúde humana e o ambiente;
  - reduzir substancialmente o número de pessoas regularmente sujeitas a uma exposição prolongada a níveis médios de ruído, em especial ao ruído do tráfego, que, de acordo com os estudos científicos, têm efeitos nocivos na saúde humana, e preparar a próxima etapa dos trabalhos referentes à directiva relativa ao ruído.
2. Estes objectivos deverão ser prosseguidos através das acções prioritárias a seguir mencionadas:

#### Artigo 7.º

#### Objectivos e domínios prioritários de acção em matéria de ambiente e saúde e qualidade de vida

1. As finalidades enunciadas no artigo 2.º deverão ser prosseguidas através dos seguintes objectivos, tendo em conta as normas, orientações e programas pertinentes da Organização Mundial da Saúde (OMS):

- compreender melhor as ameaças que pesam sobre o ambiente e a saúde humana, a fim de actuar no sentido de prevenir e reduzir essas ameaças;
  - contribuir para uma melhor qualidade de vida através de uma abordagem integrada e centrada nas zonas urbanas;
  - tentar que, no espaço de uma geração (2020), os produtos químicos sejam produzidos e utilizados apenas de formas que não tenham um impacto negativo significativo na saúde e no ambiente, reconhecendo que devem ser ultrapassadas as actuais lacunas nos conhecimentos sobre as propriedades, utilização, eliminação e exposição aos produtos químicos;
  - substituir os produtos químicos perigosos por produtos químicos mais seguros ou tecnologias alternativas mais seguras que não impliquem a utilização de produtos químicos, a fim de reduzir os riscos para o homem e para o ambiente;
  - reduzir os efeitos da utilização de pesticidas sobre a saúde humana e o ambiente e, de uma forma mais geral, conseguir uma utilização mais sustentável dos pesticidas, bem como uma redução global significativa dos riscos e da utilização de pesticidas, consentânea com a protecção adequada das colheitas. Os pesticidas utilizados que sejam persistentes, bioacumulativos ou tóxicos ou que tenham outras propriedades preocupantes deverão, sempre que possível, ser substituídos por pesticidas menos perigosos;
  - alcançar níveis de qualidade das águas subterrâneas e superficiais que não impliquem efeitos nem riscos significativos
- a determinação dos domínios prioritários de investigação e acção e a formulação de recomendações a esse respeito, nomeadamente em relação aos potenciais efeitos de fontes de poluição electromagnética sobre a saúde, dando particular atenção ao desenvolvimento e validação de métodos alternativos às experiências com animais, em especial no domínio da segurança dos produtos químicos;
  - a definição e o desenvolvimento de indicadores relativos à saúde e ao ambiente;
  - a reavaliação, elaboração e actualização das actuais normas e valores-limite no domínio da saúde, tomando em consideração, nos casos adequados, os efeitos em grupos potencialmente vulneráveis, por exemplo as crianças ou os idosos, e as sinergias e os efeitos recíprocos de diversos poluentes;
  - a análise das tendências e a criação de um mecanismo de alerta rápido para problemas novos ou emergentes.
- b) Relativamente aos produtos químicos:
- responsabilizar os fabricantes, importadores e utentes a jusante pelo desenvolvimento dos conhecimentos sobre todos os produtos químicos (dever de vigilância) e avaliar os riscos da sua utilização, inclusive em produtos, bem como da sua recuperação e eliminação;
  - desenvolver um sistema coerente com base numa abordagem por fases, excluindo substâncias químicas utilizadas em quantidades muito reduzidas, para o ensaio, avaliação e gestão de risco de substâncias novas e das já existentes, utilizando procedimentos de ensaio que minimizem a necessidade de experiências com animais e desenvolvam métodos de ensaio alternativos;

- assegurar que as substâncias químicas que suscitam preocupação sejam sujeitas a procedimentos acelerados de gestão do risco e que as substâncias altamente preocupantes, incluindo as substâncias cancerígenas, mutagénicas ou tóxicas para a reprodução e substâncias com características de poluente orgânico persistente (POP), sejam utilizadas apenas em casos justificados e bem definidos e sujeitas a autorização prévia de utilização;
  - assegurar que os resultados das avaliações de risco dos produtores químicos sejam plenamente tomados em consideração em todos os domínios da legislação comunitária relativa aos produtos químicos e evitar a duplicação de esforços;
  - prever critérios para a inclusão das substâncias que são persistentes, bioacumulativas e tóxicas e das substâncias que são muito persistentes e muito bioacumuláveis entre as substâncias altamente preocupantes e considerar o aditamento dos desreguladores endócrinos conhecidos logo que tenham sido acordados métodos e critérios de ensaio;
  - assegurar a rápida elaboração das principais medidas necessárias para a realização dos objectivos identificados, de modo a que possam entrar em vigor antes da revisão intercalar;
  - assegurar o acesso do público às informações não confidenciais do Registo Comunitário de Produtos Químicos (Registo REACH).
- c) Relativamente aos pesticidas:
- implementar plenamente o quadro legislativo aplicável <sup>(1)</sup> e analisar a sua eficácia, a fim de garantir um nível elevado de protecção, quando for alterado. Esta revisão poderá incluir, se necessário, uma avaliação comparativa e o desenvolvimento de procedimentos comunitários de autorização de colocação dos produtos no mercado;
  - elaborar uma estratégia temática sobre a utilização sustentável dos pesticidas que preveja:
    - i) a minimização dos perigos e riscos da utilização de pesticidas para a saúde e o ambiente;
    - ii) controlos mais aperfeiçoados da utilização e distribuição de pesticidas;
    - iii) a redução dos níveis de substâncias activas prejudiciais, nomeadamente através da substituição das mais perigosas por alternativas mais seguras, incluindo não químicas;
    - iv) o incentivo à utilização de práticas agrícolas com uso reduzido de pesticidas ou sem pesticidas, nomeadamente através de uma maior sensibilização dos utilizadores, promovendo o uso de códigos de boas práticas e promovendo a hipótese da eventual aplicação de instrumentos financeiros;
- v) um sistema transparente de elaboração de relatórios e de controlo dos progressos realizados no cumprimento dos objectivos da estratégia, nomeadamente o desenvolvimento de indicadores ajustados.
- d) Relativamente aos produtos químicos e pesticidas:
- procurar a rápida ratificação da Convenção de Roterdão relativa ao Procedimento de Consentimento Prévio com Conhecimento de Causa para Determinados Produtos Químicos e Pesticidas Perigosos no Comércio Internacional e da Convenção de Estocolmo relativa aos Poluentes Orgânicos Persistentes (POP);
  - alterar o Regulamento (CEE) n.º 2455/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à exportação e à importação de determinados produtos químicos <sup>(2)</sup>, com o objectivo de o harmonizar com a Convenção de Roterdão, melhorando os seus mecanismos processuais e as informações fornecidas aos países em desenvolvimento;
  - apoiar a melhoria da gestão dos produtos químicos e pesticidas nos países em desenvolvimento e nos países candidatos, incluindo a eliminação das existências de pesticidas obsoletos, nomeadamente apoiando projectos destinados a essa eliminação;
  - contribuir para os esforços internacionais de definição de uma abordagem estratégica em matéria de gestão internacional de produtos químicos.
- e) Relativamente à utilização sustentável da água e à sua elevada qualidade:
- garantir um nível elevado de protecção das águas superficiais e subterrâneas, prevenir a poluição e fomentar o uso sustentável da água;
  - desenvolver esforços no sentido de assegurar a plena aplicação da directiva-quadro sobre a água <sup>(3)</sup>, com vista a criar boas condições do ponto de vista ecológico, químico e quantitativo, bem como a garantir uma gestão coerente e sustentável deste recurso;
  - desenvolver medidas destinadas a pôr termo às descargas, emissões e perda de substâncias perigosas prioritárias, em conformidade com o disposto na directiva-quadro sobre a água;
  - assegurar um nível elevado de protecção das águas balneares, inclusive revendo a directiva sobre as águas balneares <sup>(4)</sup>;

<sup>(1)</sup> Directiva 91/414/CEE do Conselho, de 15 de Julho de 1991, relativa à colocação dos produtos fitofarmacêuticos no mercado (JO L 230 de 19.8.1991, p. 1), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/49/CE da Comissão, de 28 de Junho de 2001 (JO L 176 de 29.6.2001, p. 61).

<sup>(2)</sup> JO L 251 de 29.8.1992, p. 13. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2247/98 da Comissão (JO L 282 de 20.10.1998, p. 12).

<sup>(3)</sup> Directiva 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2000, que estabelece um quadro de acção comunitária no domínio da política da água (JO L 327 de 22.12.2000, p. 1).

<sup>(4)</sup> Directiva 76/160/CEE do Conselho, de 8 de Dezembro de 1975, relativa à qualidade das águas balneares (JO L 31 de 5.2.1976, p. 1). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 1994.

- assegurar a integração dos princípios enformadores e das abordagens da directiva-quadro sobre a água e de outras directivas sobre protecção da água noutras políticas comunitárias.
- f) Relativamente à qualidade do ar, o desenvolvimento e a aplicação das medidas referidas no artigo 5.º nos sectores dos transportes, indústria e energia deverão ser compatíveis com a qualidade do ar e contribuir para a sua melhoria. Prevêem-se ainda as seguintes medidas:
- melhorar o controlo e a avaliação da qualidade do ar, incluindo a deposição de poluentes, e o fornecimento de informações ao público, nomeadamente através da elaboração e utilização de indicadores;
  - formular uma estratégia temática para reforçar uma política coerente e integrada em matéria de poluição atmosférica, a fim de abranger as prioridades das novas acções, a revisão e actualização, sempre que adequado, das normas de qualidade do ar e os limites máximos nacionais das emissões, tendo em vista alcançar o objectivo a longo prazo de não ultrapassar as cargas e níveis críticos, e desenvolver melhores sistemas de recolha de informações, modelização e previsão;
  - aprovar medidas adequadas relativas ao ozono troposférico e às partículas;
  - examinar a questão da qualidade do ar em recintos fechados e o seu impacto na saúde, propondo, se necessário, recomendações de medidas futuras;
  - desempenhar um papel de liderança nas negociações e na execução do Protocolo de Montreal sobre as substâncias que deterioram a camada de ozono;
  - desempenhar um papel de liderança nas negociações relativas a processos internacionais que contribuam para uma atmosfera limpa na Europa e reforçar as relações e interacções com esses processos;
  - continuar a desenvolver instrumentos comunitários específicos para a redução de emissões provenientes de categorias de fontes relevantes.
- g) Relativamente ao ruído:
- completar e aperfeiçoar as medidas, incluindo os procedimentos de homologação apropriados, relativas às emissões sonoras provenientes de serviços e produtos, em especial de veículos a motor, nomeadamente as medidas que, sem comprometer a segurança rodoviária, se destinem a reduzir o ruído produzido pela interacção entre os pneus e o revestimento das estradas, por veículos ferroviários, aviões e maquinaria fixa;
  - desenvolver e aplicar instrumentos para minimizar o ruído do tráfego, nos casos adequados, nomeadamente através de uma redução da procura de transportes, da transição para modos de transporte menos ruidosos, do fomento de medidas técnicas e de um planeamento sustentável dos transportes.
- h) Relativamente ao ambiente urbano:
- elaborar uma estratégia temática que promova uma abordagem horizontal integrada de todas as políticas comunitárias e que melhore a qualidade do ambiente urbano, tendo em conta os progressos realizados na implementação do quadro de cooperação existente <sup>(1)</sup> revendo-o consoante as necessidades, e que abranja:
    - a promoção da Agenda Local 21;
    - a atenuação do nexo entre o crescimento económico e a procura de transportes de passageiros;
    - a necessidade de aumentar a quota-parte dos transportes públicos, dos modos de transporte ferroviário, de navegação interior, bem como da bicicleta e da locomoção pedestre;
    - a necessidade de fazer face ao aumento dos volumes de tráfego e de lograr uma significativa dissociação entre o aumento dos transportes e o aumento do PIB;
    - a necessidade de promover a utilização de veículos com emissões reduzidas nos transportes públicos;
    - a tomada em consideração de indicadores ambientais urbanos.

#### Artigo 8.º

#### Objectivos e domínios prioritários de acção em matéria de utilização e gestão sustentáveis dos recursos naturais e dos resíduos

1. As finalidades enunciadas no artigo 2.º deverão ser prosseguidas através dos seguintes objectivos:

- procurar assegurar que o consumo de recursos e as suas incidências não excedam a capacidade de absorção do ambiente e quebrar a relação entre crescimento económico e utilização de recursos. Recorda-se, neste contexto e na perspectiva do aumento drástico da eficiência dos recursos e da energia, o objectivo indicativo de atingir na Comunidade, até 2010, uma percentagem de 22 % da produção de electricidade a partir de energias renováveis;
- reduzir significativamente o volume global de resíduos produzidos, através de iniciativas de prevenção da produção de resíduos, da melhoria do rendimento dos recursos e da transição para padrões de produção e de consumo mais sustentáveis;
- reduzir de forma significativa a quantidade de resíduos destinados a eliminação e o volume de resíduos perigosos produzidos, evitando um aumento das emissões para a atmosfera, para a água e para o solo;

<sup>(1)</sup> Decisão 1411/02001/CE de 27 de Junho de 2001, do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a um quadro comunitário de cooperação para o desenvolvimento urbano sustentável (JO L 191 de 13.7.2001, p. 1).

— incentivar a reutilização, relativamente aos resíduos ainda produzidos: o seu nível de perigosidade deverá ser reduzido e deverão apresentar o menor risco possível; deverá ser dada prioridade à recuperação e, mais particularmente, à reciclagem; a quantidade de resíduos para eliminação deverá ser reduzida ao mínimo e a eliminação efectuada em condições de segurança; os resíduos que se destinem a ser eliminados deverão ser tratados o mais próximo possível do local onde são produzidos, na medida em que tal não implique uma diminuição da eficácia das operações de tratamento de resíduos.

2. Para atingir estes objectivos, há que ter em consideração a abordagem da política integrada de produtos e a estratégia comunitária para a gestão de resíduos <sup>(1)</sup>, através das seguintes acções prioritárias:

- i) Elaborar uma estratégia temática para a utilização e gestão sustentável dos recursos que inclua, nomeadamente, os seguintes elementos:
  - a) Uma estimativa dos fluxos de materiais e resíduos na Comunidade, englobando as importações e as exportações, recorrendo para tal, nomeadamente, à análise dos fluxos de materiais;
  - b) O reexame da eficácia das medidas políticas e do impacto dos subsídios relacionados com os recursos naturais e os resíduos;
  - c) A definição de objectivos e metas para a eficácia dos recursos e a redução da utilização de recursos, dissociando o crescimento económico dos efeitos ambientais negativos;
  - d) A promoção de métodos e técnicas de produção e extracção, a fim de encorajar a eco-eficiência e a utilização sustentável das matérias-primas, energia, água e outros recursos;
  - e) O desenvolvimento e a implementação de uma vasta gama de instrumentos, incluindo a investigação, a transferência de tecnologias, instrumentos económicos e baseados no mercado, programas de melhores práticas e indicadores de eficácia dos recursos.
- ii) Elaborar e implementar medidas em matéria de prevenção e gestão dos resíduos, nomeadamente através das seguintes acções:
  - a) Definição de um conjunto de metas quantitativas e qualitativas de redução, abrangendo todos os resíduos relevantes, a serem atingidas a nível comunitário até 2010. Convida-se a Comissão a elaborar, até 2002, uma proposta para essas metas;
  - b) Incentivo à concepção de produtos ecologicamente correcta e sustentável;
  - c) Sensibilização do público para o contributo que pode dar para a redução das quantidades de resíduos;
  - d) Formulação de medidas operacionais de incentivo à prevenção da produção de resíduos, por exemplo, estimulando a reutilização e a valorização, bem como a supressão gradual de determinadas substâncias e materiais através de medidas respeitantes aos produtos;

<sup>(1)</sup> Resolução do Conselho, de 24 de Fevereiro de 1997, relativa a uma estratégia comunitária de gestão de resíduos (JO C 76 de 11.3.1997, p. 1).

- e) Elaboração de outros indicadores no domínio da gestão de resíduos.
- iii) Definir uma estratégia temática para a reciclagem dos resíduos que inclua, nomeadamente:
  - a) Medidas destinadas a assegurar a separação das fontes, a recolha e a reciclagem dos fluxos de resíduos prioritários;
  - b) Uma maior responsabilização dos produtores;
  - c) O desenvolvimento e a transferência de tecnologias ambientalmente correctas de reciclagem e de tratamento de resíduos.
- iv) Elaborar ou rever a legislação referente a resíduos, incluindo nomeadamente os resíduos da construção e demolição, as lamas de depuração <sup>(2)</sup>, os resíduos biodegradáveis, as embalagens <sup>(3)</sup>, as pilhas <sup>(4)</sup> e as transferências de resíduos <sup>(5)</sup>, uma clarificação da distinção entre resíduos e não resíduos e a definição de critérios adequados, por forma a complementar os anexos II-A e II-B da directiva-quadro sobre resíduos <sup>(6)</sup>.

#### Artigo 9.º

#### Objectivos e domínios prioritários de acção em relação a questões internacionais

1. A finalidade enunciada no artigo 2.º em relação a questões internacionais e à dimensão internacional dos quatro domínios ambientais prioritários do programa compreende os seguintes objectivos:

- prossecução de políticas ambientais ambiciosas a nível internacional, com particular destaque para a capacidade de absorção do ambiente a nível planetário;
- maior promoção de padrões de consumo e de produção sustentáveis a nível internacional;
- realização de progressos no sentido de assegurar a sinergia entre as políticas e medidas comerciais e as ambientais.

<sup>(2)</sup> Directiva 86/278/CEE do Conselho, de 12 de Junho de 1986, relativa à protecção do ambiente, e em especial dos solos, na utilização agrícola de lamas de depuração (JO L 181 de 4.7.1986, p. 6), com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 1994.

<sup>(3)</sup> Directiva 94/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Dezembro de 1994, relativa a embalagens e resíduos de embalagens (JO L 365 de 31.12.1994, p. 10), com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 1999/177/CE da Comissão (JO L 56 de 4.3.1999, p. 47).

<sup>(4)</sup> Directiva 93/86/CEE da Comissão, de 4 de Outubro de 1993, que adapta ao progresso técnico a Directiva 91/157/CEE do Conselho relativa às pilhas e acumuladores contendo determinadas matérias perigosas (JO L 264 de 23.10.1993, p. 51).

<sup>(5)</sup> Regulamento (CEE) n.º 259/93 do Conselho, de 1 de Fevereiro de 1993, relativo à fiscalização e ao controlo das transferências de resíduos no interior, à entrada e à saída da Comunidade (JO L 30 de 6.2.1993, p. 1), com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 1999/816/CE da Comissão (JO L 316 de 10.12.1999, p. 45).

<sup>(6)</sup> Directiva 75/442/CEE do Conselho, de 15 de Julho de 1975, relativa aos resíduos (JO L 194 de 25.7.1975, p. 39), com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 96/350/CE da Comissão (JO L 135 de 6.6.1996, p. 32).

2. Para atingir estes objectivos, há que realizar as seguintes acções prioritárias:

- a) Integrar os requisitos de protecção ambiental em todas as políticas externas da Comunidade, incluindo o comércio e a cooperação para o desenvolvimento, no sentido de alcançar um desenvolvimento sustentável, nomeadamente através da elaboração de directrizes;
- b) Elaborar um conjunto coerente de metas ambientais e de desenvolvimento a promover para aprovação como parte de um «novo pacto ou acordo global» na Cimeira Mundial sobre Desenvolvimento Sustentável, a realizar em 2002;
- c) Procurar reforçar a governação internacional em matéria de ambiente, através do fortalecimento gradual da cooperação multilateral e do enquadramento institucional, incluindo os recursos;
- d) Assegurar a rápida ratificação, o cumprimento efectivo e a aplicação dos acordos e convenções internacionais em matéria de ambiente em que a Comunidade é Parte Contratante;
- e) Promover práticas ambientais sustentáveis nas operações de investimento estrangeiro e de crédito à exportação;
- f) Intensificar os esforços a nível internacional para a obtenção de um consenso sobre os métodos de avaliação dos riscos para a saúde e o ambiente, bem como sobre as abordagens em matéria de gestão dos riscos, nomeadamente o princípio da precaução;
- g) Assegurar a sinergia entre as trocas comerciais e os requisitos de protecção do ambiente, tendo devidamente em conta a dimensão ambiental das Avaliações do Impacto na Sustentabilidade dos acordos comerciais multilaterais, a efectuar numa fase precoce da sua negociação, e actuando em conformidade;
- h) Continuar a promover um sistema mundial de comércio que reconheça plenamente os acordos multilaterais ou regionais em matéria de ambiente e o princípio de precaução, aumentando as oportunidades de trocas comerciais de produtos e serviços sustentáveis e respeitadores do ambiente;
- i) Promover uma cooperação ambiental transfronteiras com os países e regiões vizinhas;
- j) Promover políticas mais coerentes, relacionando o trabalho desenvolvido no âmbito das diferentes convenções, incluindo a avaliação de interligações entre a biodiversidade e as alterações climáticas, e a integração de considerações em matéria de biodiversidade na implementação da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas e do Protocolo de Quioto.

#### Artigo 10.º

#### Política ambiental

Para concretizar os objectivos referidos no artigo 2.º no que respeita à formulação de uma política ambiental baseada na

participação e nos melhores conhecimentos científicos disponíveis, bem como as abordagens estratégicas referidas no artigo 3.º, há que realizar as acções prioritárias adiante enumeradas.

- a) Desenvolver mecanismos aperfeiçoados e normas e princípios gerais de boa governação que permitam uma consulta vasta e alargada dos interessados, em todas as etapas do processo, para que possam ser efectuadas as escolhas mais eficazes em relação às medidas a propor, tendo em vista os melhores resultados em termos de ambiente e de desenvolvimento sustentável;
- b) Reforçar a participação no processo de diálogo das ONG que operam no domínio do ambiente através de um apoio adequado, incluindo o financiamento comunitário;
- c) Melhorar o processo de definição de políticas, mediante:
  - a avaliação *ex-ante* dos possíveis efeitos, em especial as incidências ambientais, de novas políticas, incluindo a alternativa de não acção e de propostas de legislação e a publicação dos resultados;
  - a avaliação *ex-post* da eficácia das medidas existentes na concretização dos seus objectivos ambientais;
- d) Garantir que o ambiente e, nomeadamente, as áreas prioritárias identificadas no programa constituam uma das grandes prioridades dos programas de investigação comunitários. Importa passar regularmente em revista as necessidades e as prioridades ambientais, no contexto do programa-quadro comunitário de investigação e desenvolvimento tecnológico. Garantir uma melhor coordenação da investigação sobre ambiente conduzida nos Estados-Membros, nomeadamente para melhorar a aplicação dos resultados;
 

Criar pontes entre operadores no domínio do ambiente e outros operadores nos domínios da informação, formação, investigação, educação e políticas;
- e) Garantir uma informação regular, a partir de 2003, que possa servir de base;
  - às decisões políticas em matéria de ambiente e desenvolvimento sustentável;
  - ao acompanhamento e revisão de estratégias de integração sectorial, bem como à Estratégia de Desenvolvimento Sustentável;
  - à informação ao público em geral.

Esta informação será apresentada com o apoio de relatórios periódicos da Agência Europeia do Ambiente e de outros órgãos competentes, sendo composta, nomeadamente, por:

- indicadores-chave em matéria de ambiente;
- indicadores sobre a situação e as tendências do ambiente;
- indicadores de integração;

- f) Rever e controlar regularmente os sistemas de informação e apresentação de relatórios com vista a um sistema mais coerente e eficaz que garanta a apresentação simplificada de relatórios de grande qualidade e de dados e informações ambientais comparáveis e relevantes. Convida-se a Comissão a, logo que possível, apresentar uma proposta adequada para este fim. O controlo, a recolha de dados e os requisitos de apresentação de relatórios devem ser contemplados de forma eficaz na futura legislação ambiental;
- g) Reforçar o desenvolvimento e a utilização de aplicações e instrumentos de monitorização terrestre (por ex., através de tecnologia de satélites) em apoio à formulação e aplicação de políticas.

*Artigo 11.º*

**Monitorização e avaliação dos resultados**

1. Durante o quarto ano de execução do programa, a Comissão avaliará os progressos efectuados na sua implementação, bem como as tendências e perspectivas ambientais associadas. Para tal, deverá basear-se num conjunto completo de

indicadores. A Comissão apresentará esse relatório intercalar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, acompanhado das eventuais propostas de alteração que considere adequadas.

2. Durante o último ano de execução do programa, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma avaliação final do programa e da situação e perspectivas do ambiente.

*Artigo 12.º*

A presente decisão será publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Feito em Bruxelas, em 22 de Julho de 2002.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

P. COX

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

P. S. MØLLER

**REGULAMENTO (CE) N.º 1601/2002 DA COMISSÃO  
de 9 de Setembro de 2002**

**que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 3223/94 da Comissão, de 21 de Dezembro de 1994, que estabelece regras de execução do regime de importação dos frutos e dos produtos hortícolas <sup>(1)</sup>, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1498/98 <sup>(2)</sup>, e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 3223/94 prevê, em aplicação dos resultados das negociações comerciais multilaterais do Uruguay Round, os critérios para a fixação pela Comissão dos valores forfetários de importação dos países terceiros, relativamente aos produtos e períodos que especifica no seu anexo.

- (2) Em aplicação dos supracitados critérios, os valores forfetários de importação devem ser fixados nos níveis constantes em anexo,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

Os valores forfetários de importação referidos no artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 3223/94 são fixados como indicado no quadro constante do anexo.

*Artigo 2.º*

O presente regulamento entra em vigor em 10 de Setembro de 2002.

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

Feito em Bruxelas, em 9 de Setembro de 2002.

*Pela Comissão*

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

*Director-Geral da Agricultura*

<sup>(1)</sup> JO L 337 de 24.12.1994, p. 66.

<sup>(2)</sup> JO L 198 de 15.7.1998, p. 4.

## ANEXO

do regulamento da Comissão, de 9 de Setembro de 2002, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

(EUR/100 kg)

Código NC	Código países terceiros <sup>(1)</sup>	Valor forfetário de importação
0702 00 00	052	55,0
	096	41,1
	999	48,0
0707 00 05	052	137,9
	999	137,9
0709 90 70	052	92,6
	999	92,6
0805 50 10	388	57,2
	524	39,6
	528	57,4
	999	50,5
0806 10 10	052	67,9
	064	105,0
	999	86,5
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	052	60,0
	388	82,8
	400	109,8
	512	90,2
	720	71,5
	800	208,1
	804	88,6
	999	101,6
	0808 20 50	052
388		71,8
720		56,6
999		77,6
0809 30 10, 0809 30 90	052	97,3
	999	97,3
0809 40 05	052	68,5
	060	54,5
	064	49,6
	066	60,5
	068	42,9
	094	44,1
	624	189,0
	999	72,7

<sup>(1)</sup> Nomenclatura dos países fixada pelo Regulamento (CE) n.º 2020/2001 da Comissão (JO L 273 de 16.10.2001, p. 6). O código «999» representa «outras origens».

**REGULAMENTO (CE) N.º 1602/2002 DA COMISSÃO  
de 9 de Setembro de 2002**

**que estabelece as normas de execução da Directiva 1999/105/CE do Conselho no que diz respeito à  
autorização aos Estados-Membros para proibir a comercialização de materiais florestais de  
reprodução específicos junto do utilizador final**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 1999/105/CE do Conselho, de 22 de Dezembro de 1999, relativa à comercialização de materiais florestais de reprodução <sup>(1)</sup>, e, nomeadamente, o n.º 3 do seu artigo 17.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o n.º 1 do artigo 17.º da Directiva 1999/105/CE, os Estados-Membros devem assegurar que os materiais florestais de reprodução colocados no mercado nos termos dessa directiva não sejam sujeitos a quaisquer restrições de comercialização não estabelecidas na mesma directiva no que diz respeito às suas características, às exigências quanto a exame e inspecção, à rotulagem e à selagem.
- (2) Os Estados-Membros podem, em certas circunstâncias, ser autorizados a proibir a comercialização junto do utilizador final, com vista à sementeira ou plantação, de materiais florestais de reprodução específicos inadequados para utilização nos seus territórios.
- (3) Essas autorizações devem ser concedidas apenas quando haja razões para crer que, devido às características fenotípicas ou genéticas desses materiais de reprodução, a sua utilização pode ter efeitos adversos sobre a silvicultura, o ambiente, os recursos genéticos ou a biodiversidade no território do Estado-Membro em causa.
- (4) A fim de permitir à Comissão decidir com pleno conhecimento de causa, o pedido de autorização deve ser acompanhado de provas e informações relacionadas com a região de proveniência ou origem dos materiais e de resultados de ensaios ou investigação científica ou resultados da prática silvícola. É necessário especificar quais são as informações exigidas.
- (5) A fim de auxiliar um Estado-Membro na preparação do seu pedido, os outros Estados-Membros devem fornecer, quando lhes seja pedido, todas as informações pertinentes sobre a região de proveniência ou de origem e as listas nacionais de materiais de base para produção de materiais florestais de reprodução.
- (6) Ao mesmo tempo, deve ser enviada, ao Estado-Membro em que se situa a região de proveniência ou de origem, uma cópia do pedido a fim de permitir a esse Estado-Membro informar a Comissão da sua posição.
- (7) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente das Sementes e Propágulos Agrícolas, Hortícolas e Florestais,

*Artigo 1.º*

1. Um Estado-Membro que deseje, nos termos do n.º 2 do artigo 17.º da Directiva 1999/105/CE, ser autorizado a proibir a comercialização de materiais florestais de reprodução específicos junto do utilizador final apresentará à Comissão um pedido no qual enunciará as razões pelas quais considera que são satisfeitos os critérios estabelecidos no n.º 2 do artigo 17.º O pedido deve ser acompanhado de todas as informações e documentos justificativos disponíveis, conforme estabelecido nos n.ºs 2 a 5.

2. Devem ser fornecidos mapas e informações sobre a região de proveniência ou de origem dos materiais, juntamente com documentação que mostre as diferenças das respectivas características climáticas e ecológicas, conforme especificado no anexo.

3. Devem ser fornecidos resultados de ensaios ou investigação científica ou resultados da prática silvícola que mostrem as razões pelas quais os materiais são inadequados para utilização na totalidade ou parte do território do Estado-Membro em que é proposta a sua proibição. Devem ser fornecidas informações sobre os ensaios, tais como o delineamento, o processo de avaliação e a análise dos dados. Os ensaios devem ter sido efectuados em tipos de estações representativos e de acordo com as exigências previstas no ponto 1 do anexo V da Directiva 1999/105/CE. Devem também ser fornecidas informações sobre as pessoas que realizaram os ensaios e comunicado se os resultados foram revistos por especialistas ou publicados.

4. No que diz respeito aos resultados da investigação científica, devem ser fornecidas informações sobre o delineamento da investigação, a origem dos dados, o processo de avaliação e os resultados obtidos.

5. No que diz respeito aos resultados da prática silvícola, devem ser fornecidas informações e documentação sobre a sobrevivência e o desenvolvimento dos materiais florestais de reprodução, incluindo o crescimento.

*Artigo 2.º*

No que diz respeito aos pedidos relativos à proibição da comercialização de materiais florestais de reprodução das categorias «fonte identificada» ou «seleccionados» obtidos de materiais de base aprovados sob a forma de arboretos ou povoamentos, os Estados-Membros que desejem proibir os materiais devem fornecer uma avaliação da sua inadequabilidade efectuada por referência à região de proveniência.

<sup>(1)</sup> JO L 11 de 15.1.2000, p. 17.

*Artigo 3.º*

No que diz respeito aos pedidos relativos à proibição da comercialização de materiais florestais de reprodução das categorias «qualificados» ou «testados» obtidos de materiais de base aprovados sob a forma de pomares de sementes, progenitores familiares, clones ou misturas clonais, os Estados-Membros que desejem proibir os materiais devem fornecer uma avaliação da sua inadequabilidade efectuada por referência às unidades de aprovação individuais.

Além das informações especificadas no artigo 10.º da Directiva 1999/105/CE, devem ser fornecidas, se solicitadas, as seguintes informações:

- a) Os critérios de selecção utilizados para os componentes dos materiais de base;
- b) A composição dos materiais de base;
- c) A região ou regiões de proveniência em que foram seleccionados os componentes originais.

*Artigo 4.º*

1. Para auxiliar o Estado-Membro que prepara um pedido em conformidade com o artigo 1.º, os outros Estados-Membros

fornecerão, a pedido daquele Estado-Membro, mapas e informações respeitantes às condições climáticas e ecológicas na região de proveniência dos materiais florestais de reprodução para os quais será pedida a autorização de proibição de comercialização junto do utilizador final.

2. Ao mesmo tempo que for apresentado o pedido de autorização à Comissão, deve ser enviada uma sua cópia ao Estado-Membro em que se situa a região de proveniência ou de origem dos materiais a proibir.

3. O Estado-Membro referido no n.º 2 disporá de três meses para estudar o pedido e informar a Comissão da sua posição. Caso se justifique, a Comissão pode, a pedido desse Estado-Membro, prolongar o período em questão.

*Artigo 5.º*

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

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de Janeiro de 2003.

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

Feito em Bruxelas, em 9 de Setembro de 2002.

*Pela Comissão*

David BYRNE

*Membro da Comissão*

## ANEXO

**Lista das informações que devem acompanhar os pedidos efectuados pelos Estados-Membros nos termos do n.º 2 do artigo 17.º da Directiva 1999/105/CE do Conselho**

1. Informações sobre a espécie que se desenvolve no território ou parte de território: indígena ou introduzida
  2. Mapas e referências da região de proveniência ou da unidade de aprovação dos materiais florestais de reprodução para os quais é efectuado o pedido
  3. Indicação do território ou parte de território para o qual é apresentado o pedido de proibição de comercialização dos materiais florestais de reprodução junto do utilizador final, com vista à sementeira ou à plantação
  4. Dados climáticos da região de proveniência ou da unidade de aprovação especificada no ponto 2 e do território ou parte de território especificado no ponto 3
    - a) Precipitação anual total (mm);
    - b) Precipitação no período de crescimento (mm), incluindo os meses de ocorrência;
    - c) Temperatura:
      - média anual, em °C,
      - média do mês mais frio, em °C,
      - média do mês mais quente, em °C;
    - d) Duração do período de crescimento (dias com temperaturas superiores a 5°C ou outro parâmetro adequado).
  5. Dados ecológicos da região de proveniência ou da unidade de aprovação especificada no ponto 2 e do território ou parte de território especificado no ponto 3
    - a) Amplitude altitudinal;
    - b) Principal ou principais formações geológicas;
    - c) Principal ou principais tipos de solo.
-

**REGULAMENTO (CE) N.º 1603/2002 DA COMISSÃO  
de 9 de Setembro de 2002**

**que altera o anexo do Regulamento (CE) n.º 1535/2002 da Comissão que estabelece uma derrogação do Regulamento (CE) n.º 1251/1999 do Conselho que institui um sistema de apoio aos produtores de determinadas culturas arvenses, no que diz respeito aos pagamentos por superfície para certas culturas arvenses e aos pagamentos por retirada de terras da produção para a campanha de comercialização de 2002/2003 aos produtores de certas regiões da Alemanha**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1251/1999 do Conselho, de 17 de Maio de 1999, que institui um sistema de apoio aos produtores de determinadas culturas arvenses <sup>(1)</sup>, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1308/2001 <sup>(2)</sup>, e, nomeadamente, o seu artigo 9.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 1535/2002 <sup>(3)</sup> autoriza a Alemanha a efectuar um pagamento adiantado, a título da campanha de 2002/2003, de 50 %, no máximo, do montante dos pagamentos por superfície para as culturas arvenses, incluindo o complemento do trigo duro, e dos pagamentos por retirada das terras da produção a favor dos produtores das regiões sinistradas pelas inundações de Agosto de 2002 enumeradas no anexo desse regulamento.
- (2) Atendendo à evolução da situação em certas regiões de Mecklenburg-Vorpommern e Schleswig-Holstein, e perante a situação orçamental, a Alemanha deve ser autorizada a efectuar, antes de 16 de Novembro de 2002, para regiões suplementares de Mecklenburg-

-Vorpommern e Sachsen-Anhalt, adiantamentos dos pagamentos por superfície para as culturas arvenses e dos pagamentos por retiradas das terras da produção a título da campanha de 2002/2003, e essa faculdade deve ser suprimida no caso de certas regiões de Schleswig-Holstein.

- (3) É, pois, conveniente alterar o anexo do Regulamento (CE) n.º 1535/2002.
- (4) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão dos Cereais,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

O anexo do Regulamento (CE) n.º 1535/2002 é substituído pelo anexo do presente regulamento.

*Artigo 2.º*

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

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

Feito em Bruxelas, em 9 de Setembro de 2002.

*Pela Comissão*  
Franz FISCHLER  
*Membro da Comissão*

<sup>(1)</sup> JO L 160 de 26.6.1999, p. 12.

<sup>(2)</sup> JO L 145 de 31.5.2001, p. 16.

<sup>(3)</sup> JO L 231 de 29.8.2002, p. 36.

## ANEXO

## «ANEXO

## ALEMANHA

Brandenburg (Landkreise: Elbe-Elster, Havelland, Prignitz, Ostprignitz-Ruppin)

Mecklenburg-Vorpommern (Landkreise: Parchim, Nordwestmecklenburg, Güstrow, Demmin, Mecklenburg-Strelitz et Ludwigslust)

Niedersachsen ( Landkreise: Gifhorn, Göttingen, Goslar, Helmstedt, Northeim, Osterode am Harz, Peine, Wolfenbüttel, Region Hannover, Diepholz, Hameln-Pyrmont, Hildesheim, Holzminden, Nienburg/Weser, Schaumburg, Celle, Cuxhaven, Harburg, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Osterholz, Rothenburg/Wümme, Soltau-Fallingb., Stade, Uelzen, Verden; Kreisfreie Städte: Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg)

Sachsen (gesamtes Bundesland)

Sachsen-Anhalt (Landkreise: Stendal, Jerichower-Land, Köthen, Bördekreis, Schönebeck, Ohrekreis, Anhalt-Zerbst, Wittenberg, Bernburg, Bitterfeld, Halberstadt, Quedlinburg, Wernigerode, Salzwedel, Aschersleben-Staßfurt; Kreisfreie Städte: Magdeburg, Dessau)

Thüringen (Landkreis: Altenburger Land)»

---

**REGULAMENTO (CE) N.º 1604/2002 DA COMISSÃO  
de 9 de Setembro de 2002**

**que altera as restituições à exportação do açúcar branco e do açúcar em bruto tal qual**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1260/2001 do Conselho, de 19 de Junho de 2001, que estabelece a organização comum de mercado no sector do açúcar <sup>(1)</sup>, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 680/2002 da Comissão <sup>(2)</sup>, e, nomeadamente, o n.º 5, terceiro parágrafo, do seu artigo 27.º,

Considerando o seguinte:

- (1) As restituições aplicáveis à exportação para o açúcar branco e para o açúcar em bruto foram fixadas pelo Regulamento (CE) n.º 1585/2002 da Comissão <sup>(3)</sup>.
- (2) A aplicação das modalidades estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1585/2002 aos dados de que a Comissão tem conhecimento conduz à alteração das restituições à

exportação, actualmente em vigor, em conformidade com o anexo do presente regulamento,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

As restituições à exportação dos produtos referidos na alínea a) do n.º 1 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 1260/2001, tal qual e não desnaturados, fixadas no anexo do Regulamento (CE) n.º 1585/2002, são modificadas de acordo com os montantes referidos no anexo.

*Artigo 2.º*

O presente regulamento entra em vigor em 10 de Setembro de 2002.

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

Feito em Bruxelas, em 9 de Setembro de 2002.

*Pela Comissão*  
Franz FISCHLER  
*Membro da Comissão*

<sup>(1)</sup> JO L 178 de 30.6.2001, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 104 de 20.4.2002, p. 26.

<sup>(3)</sup> JO L 239 de 6.9.2002, p. 10.

## ANEXO

**do regulamento da Comissão, de 9 de Setembro de 2002, que altera as restituições à exportação do açúcar branco e do açúcar em bruto puro**

Código do produto	Destino	Unidade de medida	Montante das restituições
1701 11 90 9100	A00	EUR/100 kg	43,01 <sup>(1)</sup>
1701 11 90 9910	A00	EUR/100 kg	40,78 <sup>(1)</sup>
1701 11 90 9950	A00	EUR/100 kg	<sup>(2)</sup>
1701 12 90 9100	A00	EUR/100 kg	43,01 <sup>(1)</sup>
1701 12 90 9910	A00	EUR/100 kg	40,78 <sup>(1)</sup>
1701 12 90 9950	A00	EUR/100 kg	<sup>(2)</sup>
1701 91 00 9000	A00	EUR/1 % de sacarose × 100 kg de produto líquido	0,4676
1701 99 10 9100	A00	EUR/100 kg	46,76
1701 99 10 9910	A00	EUR/100 kg	44,54
1701 99 10 9950	A00	EUR/100 kg	44,54
1701 99 90 9100	A00	EUR/1 % de sacarose × 100 kg de produto líquido	0,4676

<sup>(1)</sup> O presente montante é aplicável ao açúcar em bruto de um rendimento de 92 %. Se o rendimento do açúcar em bruto exportado se afastar de 92 %, o montante da restituição aplicável será calculado em conformidade com as disposições do n.º 4 do artigo 28.º do Regulamento (CE) n.º 1260/2001 do Conselho.

<sup>(2)</sup> Fixação suspensa pelo Regulamento (CEE) n.º 2689/85 da Comissão (JO L 255 de 26.9.1985, p. 12), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º 3251/85 (JO L 309 de 21.11.1985, p. 14).

NB: Os códigos dos produtos e os códigos dos destinos série «A» são definidos no Regulamento (CEE) n.º 3846/87 da Comissão (JO L 366 de 24.12.1987, p. 1), alterado.

Os códigos dos destinos numéricos são definidos no Regulamento (CE) n.º 2020/2001 da Comissão (JO L 273 de 16.10.2001, p. 6).

## II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

## COMISSÃO

## DECISÃO DA COMISSÃO

de 5 de Julho de 2002

relativa a um processo de aplicação do artigo 81.º do Tratado CE e do artigo 53.º do Acordo EEE

(COMP/37.730 — AuA/LH)

[notificada com o número C(2002) 2502]

(Apenas faz fé o texto em língua alemã)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2002/746/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 3975/87 do Conselho, de 14 de Dezembro de 1987, que estabelece o procedimento relativo às regras de concorrência aplicáveis às empresas do sector dos transportes aéreos <sup>(1)</sup>, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2410/92 <sup>(2)</sup>, e, nomeadamente, o seu artigo 5.º,

Após publicação da comunicação <sup>(3)</sup> nos termos do n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 3975/87,

Após publicação da comunicação <sup>(4)</sup> nos termos do n.º 3 do artigo 16.º do Regulamento (CEE) n.º 3975/87,

Após consulta do Comité Consultivo em matéria de acordos, decisões e práticas concertadas e de posições dominantes no domínio dos transportes aéreos,

Considerando o seguinte:

### 1. INTRODUÇÃO

(1) Em 10 de Dezembro de 1999, a Deutsche Lufthansa AG e a Austrian Airlines (as «partes») notificaram, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3975/87, um acordo de cooperação concluído em 19 de Outubro de 1999. As partes pretendem estabelecer uma aliança duradoura através da criação dum sistema integrado de transportes aéreos, assente numa estreita cooperação em matéria de actividades comerciais, de *marketing* e de actividades

operacionais. As principais regras de cooperação são reguladas através de um acordo-quadro. Além disso, ambas as companhias aéreas negociaram uma série de acordos de execução concretos, bem como um acordo de tarifas («Special Prorate Agreement», seguidamente designado por «SPA»), para estabelecerem as bases para uma fixação comum de preços. Com a conclusão dum «acordo de vizinhança» foi criada uma empresa comum para a operação dos voos entre a Alemanha e a Áustria, com repartição dos respectivos ganhos e perdas.

(2) As partes solicitaram, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 3975/87, uma isenção com fundamento no n.º 3 do artigo 81.º do Tratado CE e no n.º 3 do artigo 53.º do Acordo EEE.

(3) Em 11 de Julho de 2000, foi publicado um resumo do pedido no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, nos termos do n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 3975/87.

(4) Em 4 de Outubro de 2000, a Comissão comunicou por escrito às partes, nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 3975/87, as suas sérias dúvidas quanto à compatibilidade do seu projecto com o mercado interno.

(5) Em 10 de Maio de 2001 a Comissão notificou à Austrian Airlines e a Lufthansa os pontos que suscitavam sérias dúvidas. Nesta notificação, a Comissão comunicou às partes que a sua conclusão provisória era de que o acordo de cooperação entre as duas empresas não poderia ser objecto de isenção nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3975/87.

<sup>(1)</sup> JO L 374 de 31.12.1987, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 240 de 24.8.1992, p. 18.

<sup>(3)</sup> JO C 193 de 11.7.2000, p. 7.

<sup>(4)</sup> JO C 356 de 14.12.2000, p. 5.

- (6) Em 14 de Dezembro de 2001, a Comissão publicou no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, em conformidade com o n.º 3 do artigo 16.º do Regulamento (CEE) n.º 3975/87, a sua intenção de conceder uma isenção por um período de seis anos ao acordo de cooperação notificado, na sequência dos compromissos assumidos pelas partes e do anúncio de entrada no mercado de vários concorrentes. A Comissão convidou os terceiros interessados a apresentarem observações quanto a esta questão.

## 2. AS PARTES

### 2.1. Lufthansa AG

- (7) A Lufthansa é a sociedade *holding* do grupo Lufthansa, exercendo actividades de transporte aéreo de pessoas e de carga e prestação de serviços conexos. Desde 1997 que a Lufthansa está totalmente privatizada, contando cerca de 350 000 accionistas.
- (8) As principais filiais ou empresas participadas do grupo Lufthansa são: Lufthansa Cargo (100 %), Lufthansa Technik (100 %), LSG (100 %), Lufthansa City Line (100 %), Eurowings (25 %), British Midland (20 %), Air Dolomiti (26 %) e Luxair (13 %).
- (9) Em 2000 o volume de negócios da Lufthansa elevou-se a 15 200 milhões de euros, dos quais 7 926 milhões no conjunto da Comunidade e 4 799 milhões na Alemanha.
- (10) Em termos de passageiros-quilómetros (PKM) pagos na Europa, em 2000 a Lufthansa situou-se no 1.º lugar, com 18 000 milhões de PKM, antes da British Airways (17 000 milhões de PKM). Em 3.º lugar situou-se a Air France, com 10 300 milhões de PKM.
- (11) Em termos mundiais, a Lufthansa situou-se em 2.º lugar entre as companhias aéreas da Comunidade, com 94 170 milhões de PKM, a seguir à British Airways (118 890 milhões de PKM) e logo seguida pela Air France, com 91 801 milhões de PKM.
- (12) Na Europa, a Lufthansa opera em 148 rotas, com mais de 100 000 passageiros por ano; as principais rotas são Frankfurt-Berlim [...] (\*) e Frankfurt-Hamburgo [...] (†).
- (13) Quanto à dimensão da frota, em 2000 a Lufthansa situou-se em 1.º lugar na Europa, com 327 aviões ao serviço e 48 encomendas firmes, seguida da British Airways, com 309 aviões ao serviço e 62 encomendas firmes.
- (14) No transporte regular de carga, a Lufthansa é a primeira empresa europeia, tanto nas operações intra-europeias como intercontinentais.
- (15) A Lufthansa Cityline opera principalmente em voos internos na Alemanha e em voos regionais na Europa. As principais rotas são Bremen-Estugarda (42 voos/semana), Florença-Munique (28 voos/semana) e Munique-Münster (42 voos/semana).

### 2.2. Austrian Airlines («AuA»)

- (16) A AuA exerce actividades de transporte aéreo de pessoas e carga e presta serviços nesse contexto. Os proprietários da AuA são o Estado austríaco (39,7 %), investidores institucionais (10,6 %), investidores privados (38,2 %), o Credit Suisse First Boston (10 %) e a Air France (1,5 %).
- (17) Em 2000 o grupo AuA (Austrian Airlines, Lauda Air e Tyrolean Airways) realizou um volume de negócios de 1 540 milhões de euros, dos quais 850 milhões no interior da Comunidade, 393 milhões na Áustria e 199 milhões na Alemanha. Para além da empresa principal, as maiores empresas do grupo são a Tyrolean Airways (100 %), a Lauda Air (99,0 %) e a Rheintalflug (100 %). A frota conjunta da AuA, Tyrolean e Lauda Air era em 2000 de 92 aviões.
- (18) Em termos de passageiros-quilómetros na Europa, a AuA, em 2000, situava-se em 17.º lugar entre as companhias aéreas da Associação das Companhias Aéreas Europeias (AEA), com 2 400 milhões de passageiros-quilómetros, logo a seguir à BMI British Midland (também 2 400 milhões). Em termos mundiais, em 2000 a AuA, com 8 800 milhões de passageiros-quilómetros, situava-se em 14.º lugar entre as companhias aéreas europeias e em 67.º lugar entre todas as companhias aéreas do mundo. Na Europa, a AuA opera em 16 rotas com mais de 100 000 passageiros por ano, sendo as mais importantes Viena-Londres [...], Viena-Frankfurt [...] e Viena-Paris [...].
- (19) A Lauda Air (Lauda) é uma empresa com actividades de transporte aéreo de pessoas e carga, fornecendo prestações de serviços nesse contexto. Os proprietários da Lauda são a Austrian Airlines (99,0 %) e investidores privados (1 %).
- (20) A Lauda, em 2000, realizou um volume de negócios de 158 milhões de euros na Comunidade, 73 milhões de euros na Áustria e 37 milhões de euros na Alemanha. Em termos mundiais, com 4 600 milhões de passageiros-quilómetros em 2000, a Lauda não se situava entre as 20 maiores companhias aéreas da Europa.
- (21) A Lauda opera sobretudo como companhia *charter* na Europa (médio curso) e no longo curso para destinos na região Ásia-Pacífico, com números de voo da Austrian Airlines. A rota mais importante é Viena-Sydney/Melbourne [...].
- (22) A Tyrolean Airways («Tyrolean») é uma empresa com actividades de transporte aéreo de pessoas e carga, fornecendo prestações de serviços nesse contexto. A Austrian Airlines é proprietária da Tyrolean (100 %). A AuA adquiriu em 1994 uma participação de 42,85 %, em 1997 adquiriu mais 42,85 % e em 1998 adquiriu o restante da empresa.
- (23) A Tyrolean, em 2000, realizou um volume de negócios de 231 milhões de euros na Comunidade, de 106 milhões de euros na Áustria e de 77 milhões de euros na Alemanha. Em termos mundiais, com 1 200 milhões de PKM, a Tyrolean situava-se em 2000 em 176.º lugar, isto é, muito depois da Crossair (118.º lugar com 3 500 milhões) e da Lufthansa City Line (116.º lugar com 3 600 milhões).

(\*) [...] Segredos comerciais.

(†) Um único sentido, dados relativos a 1999.

(24) A Tyrolean presta serviços de transporte aéreo sobretudo no interior da Áustria e em rotas regionais europeias. A empresa opera com aviões cuja capacidade é no máximo de 80 passageiros. As rotas mais importantes são Innsbruck-Viena [...], Klagenfurt-Viena [...], Viena-Budapeste [...] e Viena-Estugarda [...]. Para além da expansão do mercado interno, o objectivo da Tyrolean consiste em aumentar o número de voos na Europa Central e Oriental, bem como entre a Áustria e a Alemanha.

(25) A Rheintalflug foi adquirida (100 %) em Fevereiro de 2001 pela Austrian Airlines. Em 2000, a Rheintalflug transportou um total de 250 000 passageiros e actualmente opera nas rotas de Altenrhein-Viena, Viena-Genebra, Viena-Tallinn, Viena-Varsóvia e Viena-Milão, com números de voo da Austrian Airlines. Em 2000, o volume de negócios da Rheintalflug foi de 31 000 milhões de euros.

### 3. O ACORDO DE COOPERAÇÃO ENTRE A AUSTRIAN AIRLINES E A LUFTHANSA

(26) O objectivo a longo prazo do acordo de cooperação entre a a Lufthansa e a Austrian Airlines é a integração das redes de transportes aéreos das duas empresas em todo o mundo. O correspondente acordo relativo à rede aérea passou a vigorar a partir da época de Verão de 2000, abrangendo os domínios do transporte de passageiros, manutenção, instalações aeroportuárias e serviços de assistência em terra. Em 1 de Janeiro de 2000, as partes começaram a aplicar uma política de preços comum e a coordenar os horários de todos os voos.

(27) No tráfego aéreo entre a Áustria e a Alemanha está prevista uma cooperação total, para a qual foi celebrado um acordo de vizinhança («acordo de vizinhança»). Este acordo prevê a criação de uma empresa comum para o tráfego aéreo entre ambos os países. As partes colocam em comum as receitas das ligações principais, mas excluem os serviços de afluência aos «hubs». A conclusão do acordo de cooperação com a Lufthansa levou a que, em 1999, a AuA deixasse a aliança Qualiflyer e passasse a cooperar com a aliança STAR. Assim, a AuA abandonou a cooperação com os membros da aliança Qualiflyer no final de Dezembro de 1999.

(28) O acordo de cooperação contém principalmente declarações de intenções. Em todos os domínios importantes as partes celebraram acordos de execução, como se explica a seguir mais pormenorizadamente.

As principais vertentes do acordo de cooperação são as seguintes:

#### 3.1. Empresa comum de transporte aéreo entre a Áustria e a Alemanha

(29) No «acordo de vizinhança» figura uma lista das prestações de serviços comuns abrangidas pelo acordo de

cooperação. As partes comprometem-se a dividir [...], após um período de transição, todas as receitas e custos destas prestações de serviços comuns. Está previsto um Comité Director da Aliança («Alliance Steering Committee»), que supervisiona a evolução e o sucesso das prestações de serviços comuns e que pode transmitir instruções imperativas à direcção dos serviços comuns, o chamado comité de tráfego («Traffic Committee» ou «Tracom»). O Tracom é composto por igual número de representantes das duas partes, que continuam a ser remunerados pelas respectivas empresas de origem. O Tracom é responsável pela gestão dos serviços comuns, pelo plano estratégico, pelo sistema de tráfego, etc. No «acordo de vizinhança» está expressamente previsto que as partes mantêm a sua autonomia, continuando as respectivas decisões a ser tomadas independentemente uma da outra.

(30) O plano de tráfego prevê um sistema comum de rotas, uma estrutura comum de preços e horários comuns de voos. As partes não são autorizadas a concluir acordos regulares com companhias aéreas terceiras para a prestação de serviços numa das rotas comuns.

#### 3.2. Cooperação ao nível mundial

(31) A AuA e a Lufthansa pretendem desenvolver um sistema integrado de transportes aéreos ao nível mundial, com planeamento comum da rede, política de preços comum e planeamento financeiro comum. A cooperação ao nível mundial abrange o acesso mútuo aos respectivos programas de passageiro frequente, a utilização de números de voo comuns (*code sharing*), a harmonização da qualidade dos serviços e a integração dos seus dados informáticos. Nesta matéria, as partes irão unificar parcialmente os seus sistemas em domínios como os dados de voo, os sistemas de reservas, a venda de bilhetes e inventário. Com a utilização comum das instalações aeroportuárias para o registo dos passageiros, as partes pretendem assegurar aos seus clientes uma maior eficácia das operações de transbordo.

(32) Para o desenvolvimento comum das suas redes, as partes pretendem fixar conjuntamente os preços a nível mundial com base num acordo especial de tarifas («Special Prorate Agreement»), que abrange todas as categorias de tarifas. Segundo as partes, a fixação comum de preços é necessária, por exemplo, para assegurar voos com ida na AuA e regresso na Lufthansa ou voos de ligação da AuA para transbordo em hubs da Lufthansa. Nas rotas em que uma das empresas dispõe de ligações directas e a outra apenas de ligações com escala, será a primeira a fixar os preços<sup>(6)</sup>. Além da fixação comum de preços, as partes também querem harmonizar as frequências, para evitar sobreposições.

<sup>(6)</sup> A Lufthansa, por exemplo, tem um voo directo de Frankfurt para Kiev; a AuA, pelo contrário, só tem um voo de Frankfurt para Kiev com escala em Viena.

- (33) Com o acordo de *code sharing*, as partes pretendem proporcionar aos seus clientes um produto homogéneo. O *code sharing* implica que, para um determinado voo, o avião de uma das companhias comporta não só o número de voo dessa companhia, como também o número de voo da outra companhia. Deste modo, qualquer das duas companhias pode vender bilhetes como se fosse um voo seu, embora se trate de um voo operado pela outra companhia. As partes pretendem concertar os horários dos voos, a fim de possibilitar acesso mútuo aos respectivos *hubs*. Qualquer das duas companhias pode, a qualquer momento, juntar voos ou rotas suplementares, desde que informe antecipadamente a outra companhia.

### 3.3. Estratégia comercial comum

- (34) Os departamentos comerciais das duas empresas mantêm a respectiva autonomia. Na Áustria, a AuA assume a totalidade das actividades comerciais e de venda de bilhetes do grupo, enquanto na Alemanha é a Lufthansa que assume a totalidade dessas actividades. Está no entanto prevista a cooperação entre as duas empresas em vários domínios, nomeadamente através da criação de representações comuns na Áustria e na Alemanha, bem como nos mercados estrangeiros, cabendo à AuA liderar a comercialização na Europa Central e Oriental, e da venda de bilhetes via internet.
- (35) Qualquer das partes mantém o direito de propor ligações directas entre o respectivo mercado interno e destinos no estrangeiro, desde que tal se justifique economicamente.
- (36) Os voos internos continuam a ser operados por cada uma das partes de modo totalmente autónomo.

### 3.4. Filiais e empresas participadas

- (37) As partes incluem nesta estreita cooperação todas as suas filiais e empresas participadas. Um dos objectivos do desenvolvimento de rede é melhorar a oferta dos serviços da Lauda Air no mercado alemão.

### 3.5. Organização dos hubs

- (38) As partes pretendem que o acordo contribua para uma melhor utilização dos respectivos *hubs* de Frankfurt, Munique e Viena. A função de *hub* de Viena e Munique deve ser alargada, passando Viena a servir sobretudo as rotas da Europa Central e Oriental e Munique as rotas internas na Alemanha, intra-europeias e intercontinentais. O desenvolvimento dos *hubs* deve tomar em consideração os objectivos e as redes de ambas as partes, bem como o desenvolvimento de voos de ligação aos *hubs*.

### 3.6. Instalações e serviços aeroportuários

- (39) No que diz respeito aos serviços de assistência em escala, as partes tinham acordado que prefeririam normalmente a GlobeGround, uma filial a 100 % da Lufthansa, desde que esta empresa propusesse serviços a preços competitivos. Em final de Maio de 2001, a Lufthansa vendeu 51 % da sua participação na GlobeGround à empresa francesa Penauille Polyservices. Os 49 % restantes serão vendidos à Penauille em 30 de Junho de 2002 e consequentemente deixa de vigorar entre as partes o acordo relativo à GlobeGround. Assim, a questão dos serviços

de assistência em escala não é contemplada na presente decisão.

### 3.7. Transporte de carga

- (40) As partes não prevêm a integração das respectivas actividades de transporte de carga. No entanto, está prevista uma cooperação a longo prazo em matéria de logística, para obter ganhos de eficiência.

## 4. DISPOSIÇÕES PERTINENTES

- (41) A empresa comum, que diz respeito ao tráfego aéreo entre a Áustria e a Alemanha, é dirigida pelas duas partes com igualdade de direitos. A empresa comum não disporá dos recursos necessários para poder exercer as suas actividades autonomamente, mantendo-se na dependência das partes.
- (42) A empresa comum obriga a uma coordenação da política em matéria de concorrência das partes, que mantêm a sua autonomia jurídica. O «acordo de vizinhança» cria uma empresa comum com carácter de cooperação e não uma empresa comum que desempenha todas as funções de uma entidade económica autónoma, nos termos da comunicação da Comissão relativa ao conceito de empresas comuns que desempenham todas as funções de uma entidade económica autónoma, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho, relativo ao controlo das operações de concentração de empresas (7). Esta empresa faz parte de um acordo de cooperação muito mais amplo, que é abrangido pelo artigo 81.º do Tratado CE.
- (43) O Regulamento (CEE) n.º 3975/87 estabelece as disposições de aplicação do artigo 81.º do Tratado CE ao tráfego aéreo entre aeroportos da Comunidade e do artigo 53.º do Acordo EEE ao tráfego aéreo entre aeroportos dos países membros do EEE. O Regulamento só é aplicável ao tráfego aéreo entre aeroportos do EEE. O tráfego aéreo entre o EEE e países terceiros não é abrangido pelo Regulamento (CEE) n.º 3975/87, não sendo consequentemente objecto da presente decisão.

## 5. MERCADO RELEVANTE

### 5.1. Serviços abrangidos

- (44) Estão abrangidas pelo acordo as actividades de transporte aéreo de passageiros e de carga. As duas partes operam serviços de linhas aéreas regulares, voos charter e actividades de transporte de carga.

(7) JO C 66 de 23.1998, p. 1.

(45) Do ponto de vista da Comissão, os voos *charter* não constituem alternativa para os voos regulares, sobretudo por estarmos no caso vertente perante uma clientela predominantemente de viagens de negócios. A rigidez associada aos voos *charter* não é aceitável para este tipo de clientes, ao contrário do que acontece com os passageiros em viagens de turismo. Dado que as partes não prevêem a operação comum das suas actividades de transporte de carga, para além de alguma cooperação técnica, estas não são tomadas em consideração.

## 5.2. Mercados de transporte aéreo

(46) Para delimitar o mercado relevante em matéria de tráfego aéreo, a Comissão desenvolveu, numa série de decisões, confirmadas pela jurisprudência pertinente, a chamada «abordagem lugar de origem/lugar de destino (O & D)»<sup>(8)</sup>, que determina que todas as ligações entre um lugar de origem e um lugar de destino sejam consideradas um único mercado do ponto de vista do consumidor. Para apurar se numa determinada rota existe concorrência, são observadas uma série de possibilidades de transporte, nomeadamente:

- a) Os voos directos disponíveis entre os aeroportos em causa;
- b) Os voos directos disponíveis entre aeroportos alternativos, cuja área de influência se sobreponha consideravelmente com as áreas de influência dos aeroportos em causa;
- c) As ligações disponíveis através de aeroportos situados entre os aeroportos em causa, se puderem ser tomadas em consideração enquanto alternativas às ligações por voo directo. A questão de saber até que ponto se pode considerar que as ligações directas podem ser substituídas por ligações com transferência depende duma série de factores, nomeadamente o tempo de voo e a frequência dos voos numa determinada rota;
- d) Possibilidades de viagem com meios de transporte alternativos (rodoviário e/ou ferroviário), que possam ser consideradas, em termos de tempos de viagem e de frequências, para substituir os voos directos ou com transferência<sup>(9)</sup>.

(47) A Comissão faz a distinção entre clientes preocupados com horários («time-sensitive customers») e clientes que não estão pressionados por questões de horário («non-time-sensitive customers»). Os clientes preocupados com horários querem alcançar o lugar de destino o mais rapidamente possível, têm pouca margem de manobra para alterações de hora de partida/hora de chegada e querem ter a possibilidade de mudar a reserva de voo

em qualquer altura. Os clientes que não estão pressionados por questões de horário, pelo contrário, preocupam-se mais com os preços e aceitam eventualmente tempos de viagem mais prolongados<sup>(10)</sup>.

(48) Na opinião das partes, os passageiros em viagem de negócios têm vindo a preocupar-se crescentemente com os preços, adquirindo frequentemente bilhetes de classe económica para voos com menos de seis horas, desde que tal seja compatível com os horários pretendidos. Consequentemente, pode-se deduzir que a percentagem de clientes preocupados com horários é consideravelmente mais elevada do que a percentagem de passageiros que viajam em classe executiva.

(49) As partes alegaram que a concorrência entre companhias aéreas na era da globalização já não existe em cada rota específica, mas sim entre redes de transporte aéreo e entre *hubs*. Consequentemente, não se justificaria uma análise repartida por rotas.

(50) A abordagem das duas empresas parte do lado da oferta. Do ponto de vista das partes, é provável que, de facto, a concorrência exista sobretudo entre redes de transporte aéreo. No entanto, esta abordagem não é pertinente para a definição do mercado relevante, dado que não corresponde ao ponto de vista do consumidor. O que o consumidor quer é dispor de um voo de um determinado lugar de origem para um determinado lugar de destino. Para poder beneficiar da concorrência tem de ter, na rota em causa, a possibilidade de optar entre várias companhias aéreas. Do ponto de vista da procura, é portanto justificado analisar o acordo de cooperação com base numa abordagem O & D.

(51) Na análise da cooperação entre as partes efectuada pela Comissão, foram distinguidas três categorias de serviços de tráfego aéreo para passageiros no EEE, que são abrangidas pelo acordo:

- a) Tráfego aéreo entre a Áustria e a Alemanha;
- b) Tráfego aéreo entre a Áustria ou a Alemanha e outro país do EEE (por exemplo, a rota Frankfurt-Roma);
- c) Tráfego aéreo entre outros países do EEE (por exemplo, Londres-Roma).

(52) Como é explicado na secção 8 com mais pormenor, é sobretudo o chamado «acordo de vizinhança» que suscita dúvidas. Consequentemente, as conclusões seguintes relativas aos pontos supramencionados dizem respeito ao tráfego bilateral entre a Áustria e a Alemanha.

### 5.2.1. Ligações com escala

(53) Existe uma relação entre o tempo de viagem total e o tempo de viagem adicional que os viajantes estão dispostos a aceitar para efectuar uma viagem com escala. Em percursos curtos, como é o caso entre a Áustria e a Alemanha, seria diminuto o número de viajantes sem preocupações de horário que estariam dispostos, em caso de subida de preços dos voos directos, a optar por

<sup>(8)</sup> Ver decisão da Comissão de 11 de Agosto de 1999, processo KLM-Alitalia, (processo COMP/JV.19 — KLM/Alitalia): <http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases>.

<sup>(9)</sup> Nesta matéria, as partes fizeram valer que o comboio de alta velocidade e o automóvel seriam alternativas para o avião em distâncias inferiores a 600 km.

<sup>(10)</sup> Os passageiros em viagem de negócios são geralmente clientes mais preocupados com horários do que os turistas. Consequentemente, tendem a preferir bilhetes mais flexíveis, com possibilidades de alteração das reservas. Os passageiros em turismo não estão tão dependentes destes imperativos em termos de horários e, consequentemente, preocupam-se mais com a questão do preço. Aceitam tempos de viagem mais longos e podem, por motivos de economia, optar por voos com escala, em detrimento das ligações directas.

voos com escala <sup>(11)</sup>. Pode-se partir do princípio que o número de tais passageiros será sempre demasiado diminuto para poder exercer alguma pressão concorrencial sobre as condições oferecidas nos voos directos entre a Austria e a Alemanha. Além disso, há que ter em conta que só poderiam ser consideradas, para efeitos de política de concorrência, as empresas em situação de concorrência com as partes. Ora, tais empresas só operam num número limitado de rotas entre os dois países. Consequentemente, os voos com escala entre os dois países não são tidos em consideração na avaliação desta questão.

### 5.2.2. Sobreposição de áreas de influência

- (54) Os viajantes que residem na área de influência de dois ou mais aeroportos podem optar por um deles para lugar de origem ou lugar de destino da viagem. A concorrência será maior se a possibilidade de opção entre aeroportos implicar também a possibilidade de opção entre várias companhias aéreas distintas, que sejam independentes entre si (isto é, que não sejam parceiras na mesma aliança, nem subcontratantes). No caso vertente, no entanto, há poucos casos em que tais opções sejam relevantes <sup>(12)</sup>.
- (55) Existe uma relação proporcional entre o tempo global da viagem em causa e o tempo adicional que um viajante está disposto a aceitar para se deslocar para um aeroporto alternativo. Nos voos limitados ao espaço europeu, pode-se partir do princípio de que o raio das áreas de influência dos vários aeroportos é relativamente limitado, devido aos curtos tempos de voo. É por isso que as sobreposições entre áreas de influência em voos intracomunitários desempenham um papel de pouca importância. Os voos entre a Áustria e a Alemanha, por sua vez, são dos percursos intracomunitários mais curtos. Devido ao curto tempo de voo nestas rotas, a Comissão parte do princípio de que, com raras exceções <sup>(13)</sup>, no transporte aéreo de vizinhança as sobreposições de áreas de influência entre dois aeroportos é demasiado diminuta para poder influenciar o mercado relevante de qualquer forma.

<sup>(11)</sup> Esta conclusão é confirmada genericamente pelos resultados do inquérito da Comissão no âmbito do KLM-Alitalia. Na sua decisão, a Comissão indicou que a percentagem de passageiros que utilizam voos com escala nas ligações Amsterdão-Roma e Amsterdão-Milão é diminuta, o que aponta para que ambas as categorias de passageiros, isto é, os viajantes com preocupações de horário e os sem preocupações de horário, não substituam os voos directos por voos com escala. Ver decisão da Comissão de 11 de Agosto de 1999, processo KLM-Alitalia.

<sup>(12)</sup> As partes alegaram que os passageiros que vivem na região de Vorarlberg (a parte mais ocidental da Austria) preferem o aeroporto de Zurique ao de Innsbruck. Na altura da conclusão do acordo a Swissair tinha cinco voos diários de Zurique para Berlim. Estes passageiros teriam portanto a possibilidade de optar entre a Swissair e a AuA/LH.

<sup>(13)</sup> Uma excepção pode ser a dos passageiros sem preocupações de horário nas áreas de influência de Innsbruck e de Salzburgo, na medida em que possam partir de Munique para destinos na Alemanha, nos quais, para além da Lufthansa, operem companhias concorrentes.

- (56) A Comissão chega consequentemente à conclusão que a sobreposição de áreas de influência não representa qualquer papel importante no tráfego aéreo entre a Áustria e a Alemanha. Esta conclusão é confirmada por estimativas apresentadas pelas próprias partes. Segundo os dados apresentados, de 2 a 3 % dos clientes de transporte aéreo na Áustria e na Alemanha vivem na área de influência de mais do que um aeroporto.

### 5.2.3. Meios de transporte alternativos

- (57) As partes alegaram que as viagens rodoviárias e ferroviárias entre a Austria e a Alemanha são possibilidades de transporte alternativas para distâncias até 600 km.
- (58) A Comissão considera, pelo contrário, que do ponto de vista do consumidor o factor determinante é o tempo de viagem global, para além de outros factores de ordem qualitativa. Para os viajantes com preocupações de horário, os meios de transporte alternativos só são considerados alternativas aceitáveis ao avião se o tempo de viagem não se tornar consideravelmente mais longo. Obviamente, não é este o caso dos viajantes sem preocupações de horário, que estão sobretudo interessados em dispor de transportes com custos menos elevados.
- (59) O quadro 1 mostra uma série de parâmetros relevantes para as rotas neste caso. Assim, só é possível conseguir tempos de transporte rodoviário ou ferroviário, de centro de cidade a centro de cidade, semelhantes aos dos aviões nas rotas Salzburg-Munique e Linz-Munique. Entre Viena e Munique, a diferença de tempo seria superior a três horas, o que faria que o tempo de viagem por meios rodoviários ou ferroviários fosse superior em mais de 70 % neste caso. Se contarmos com a viagem de regresso, a diferença passaria para mais de quatro horas. Consequentemente, para clientes com preocupações de horário, os meios rodoviários ou ferroviários não poderiam ser consideradas alternativas aceitáveis. Quando muito, seriam alternativas aceitáveis para um número limitado de viajantes sem preocupações de horário.
- (60) Se há ou não concorrência entre os diversos tipos de transporte pode também ser avaliado em função duma comparação de preços. Se compararmos os preços entre os bilhetes de avião em classe Business e os bilhetes de comboio em 1.ª classe, ou entre os bilhetes de avião APEX e os bilhetes de comboio em 2.ª classe, chegamos à conclusão que os bilhetes de avião custam geralmente mais do dobro dos bilhetes de comboio (a diferença de preços entre os bilhetes de avião e a viagem rodoviária também é significativa), o que contraria os argumentos das partes de que haveria concorrência entre o transporte aéreo e o transporte por meios alternativos. Se tal acontecesse, teria de haver uma convergência de preços ou não existiria sequer oferta de ligações aéreas, pois os preços dos outros meios de transporte seriam demasiado baixos. A comparação de preços, consequentemente, contraria os argumentos das partes de que os outros meios de transporte seriam concorrentes no mesmo mercado.

- (61) Do que precede pode ser deduzido que os meios de transporte alternativos entre a Áustria e a Alemanha não são, geralmente, alternativas para os clientes com preocupações de horários. Este pode não ser o caso, no entanto, para os clientes sem preocupações de horários, em função do tempo de trajecto e do conforto da viagem <sup>(14)</sup>.

Quadro 1:

Distância, custo e duração da viagem em vários percursos entre a Áustria e a Alemanha (Fonte: OAG/Janeiro de 1999)

Rotas	Tempos de viagem médios de centro de cidade a centro de cidade (viagem de ida)				Custos da viagem de ida e volta (em euros)				
	Distância por estrada em km	Avião <sup>(1)</sup>	Comboio	Automóvel	Business-Class <sup>(2)</sup>	APEX ou regra do domingo	Comboio 1.ª classe	Comboio 2.ª classe	Automóvel <sup>(3)</sup>
Viena-Frankfurt	715	3:15h	8:37h	8:30h	853	518	292	194	319
Viena-Munique	450	2:45h	4:51h	5h	550	358	164	112	201
Viena-Düsseldorf	927	3:25h	12:20h	11h	1 027	617	403	267	414
Graz-Frankfurt	730	3:15h	9:20h	9h	853	517	302	205	326
Salzburg-Frankfurt	543	3:45h	5:34h	6:30h	584	365	238	158	242
Salzburg-Munique	140	2:50h	1:30h	1:30h	—	398	65	43	62
Viena-Berlim	634	3:05h	11:11h	8h	837	501	248	163	283
Viena-Estugarda	682	3:30h	7:28h	8h	768	464	272	179	304
Linz-Frankfurt	554	2:55h	6:12h	6:30h	685	418	245	162	247
Innsbruck-Frankfurt	517	3:05h	6:15h	6h	636	312	254	167	231
Linz-Munique	276	2:35h	2:55h	3:15h	—	425	122	79	123

<sup>(1)</sup> O tempo de viagem, neste caso, inclui o tempo de voo propriamente dito, o tempo para preparativos (45 minutos) e o percurso do centro da cidade para o aeroporto (1 hora).

<sup>(2)</sup> Nestas rotas, a Lufthansa e a AuA praticam as mesmas tarifas. Os preços inteiros em Economy Class e Business-Class são idênticos.

<sup>(3)</sup> Para o cálculo foi utilizado um custo por quilómetro de 0,22 euros.

## 6. A SITUAÇÃO DAS PARTES NOS MERCADOS RELEVANTES

- (62) Na secção 5.2, os serviços de tráfego aéreo foram repartidos em três categorias. Como é esclarecido na secção 8, existem dúvidas em matéria de direito da concorrência sobretudo na primeira categoria, isto é, no tráfego aéreo entre a Áustria e a Alemanha. Consequentemente, é analisada seguidamente a situação das partes no mercado de tráfego aéreo em causa.
- (63) Em 1999 o tráfego aéreo entre a Áustria e a Alemanha contava 33 rotas, das quais só algumas não eram operadas pelas partes <sup>(15)</sup>. Em conjunto, as duas empresas tinham 100 % do mercado de 27 destas 33 rotas, quer em termos do número de voos quer em termos do número total de passageiros transportados em voos directos. As 27 rotas equivalem a mais de 90 % do volume de negócios total no tráfego entre os dois países. A Lufthansa e a AuA são, de longe, portanto, os mais fortes concorrentes no tráfego aéreo entre a Áustria e a Alemanha.

<sup>(14)</sup> Pode ser o caso, nomeadamente, das rotas Munique-Salburgo, Munique-Linz e Munique-Viena.

<sup>(15)</sup> A Rheintalflug realizou, em 1998, 86 voos entre Viena e Friedrichshafen. Em 2001, no entanto, a Rheintalflug foi absorvida pela AuA.

Quadro 2:

Número de voos semanais entre a Áustria e a Alemanha

Rotas	N.º de voos semanais (Inverno 1999/2000)				Quota-parte do mercado da Luft-hansa/AuA (incluindo a Lauda) em %
	AuA	Lufthansa	Lauda	Total	
Viena-Frankfurt	28	34	0	62	100
Viena-Munique	14	26	13	53	100
Viena-Düsseldorf	14	21	0	35	100
Graz-Frankfurt	7 (*)	20	0	27	100
Salzburg-Frankfurt	0	28	0	28	100
Viena-Berlim	14	21	0	35	100
Viena-Hamburgo	0	20	14	34	100
Viena-Estugarda	20 (*)	10	0	30	100
Linz-Frankfurt	0	28	0	28	100

(\*) Tyrolean Airways.

- (64) A fim de apurar a posição de mercado das partes, a par do número de voos directos e do número total de passageiros de voos directos, é igualmente necessário diferenciar os diferentes grupos de passageiros. Ainda que as partes disponham em conjunto, com a conclusão do acordo de cooperação, de uma quota-parte de 100 % nas rotas mais importantes de voos directos, continuam, contudo, a estar expostas à concorrência no importante grupo dos passageiros em trânsito.
- (65) Em termos gerais, pode ser feita a distinção entre os chamados passageiros O & D (que voam dos aeroportos de origem e de destino) e os passageiros em trânsito. Ao contrário dos passageiros O & D, os passageiros em trânsito têm mais possibilidades de escolha, dispondo estes de maior capacidade de pressão concorrencial sobre as partes<sup>(16)</sup>.
- (66) Isto significa que, em cada voo, há passageiros com lugares de origem e de destino muito distintos. Os passageiros de longo curso, por exemplo, podem optar entre diversos *hubs* europeus, beneficiando assim duma maior concorrência. Não é este o caso dos passageiros O & D e dos passageiros em trânsito dos voos regionais no tráfego aéreo de proximidade entre a Áustria e a Alemanha, após conclusão do acordo de cooperação entre as partes<sup>(17)</sup>. Os diversos grupos de passageiros podem ser considerados mercados distintos.
- (67) Para uma avaliação global em termos de concorrência de qualquer cooperação ou aliança de companhias aéreas, importa determinar se a categoria de passageiros O & D e de passageiros de voos regionais com escala representam um mercado significativo. Embora a quota-parte destes passageiros varie de rota para rota, em todas as principais rotas entre a Áustria e a Alemanha indicadas no quadro 3 a quota-parte destes grupos de passageiros é elevada. Noutras rotas entre os dois países, que não constituem *hubs* destes dois Estados-Membros, a quota-parte deste tipo de passageiros ainda é mais elevada. Consequentemente, há que ter em consideração as consequências que a cooperação entre as partes pode ter para esta categoria de viajantes.

<sup>(16)</sup> Por exemplo, de Viena para os EUA, o consumidor pode preferir um voo directo ou um voo com escala em Frankfurt, Amesterdão, Paris, Londres, etc., havendo consequentemente possibilidade de escolha entre várias companhias aéreas concorrentes.

<sup>(17)</sup> Os passageiros em escala de voos regionais são os que têm um percurso aéreo a montante ou a jusante do seu voo numa rota entre a Áustria e a Alemanha («ligação regional»). Um viajante de Klagenfurt com destino a Leipzig pode, por exemplo, fazer escala em Frankfurt. Estes passageiros são geralmente obrigados, tal como nos voos directos, pelo menos num dos percursos, a utilizar um voo das partes.

Quadro 3:

Dados sobre o número de passageiros nas principais rotas entre a Áustria e a Alemanha

Rotas	N.º de passageiros (1998) (ambos os sentidos)	Percentagem de utilizadores da classe Business	Percentagem de passageiros O & D e passageiros de voos regionais de ligação
Viena-Frankfurt	560 000	[...]	[...]
Viena-Munique	290 000	[...]	[...]
Viena-Düsseldorf	214 000	[...]	[...]
Graz-Frankfurt	140 000	[...]	[...]
Salzburg-Frankfurt	138 000	[...]	[...]
Viena-Berlim	135 000	[...]	[...]
Viena-Hamburgo	116 000	[...]	[...]
Viena-Estugarda	104 000	[...]	[...]
Linz-Frankfurt	91 000	[...]	[...]

## Exemplo da rota Viena-Frankfurt

- (68) A posição das partes no tráfego aéreo entre os dois países pode ser avaliada a título de exemplo na principal rota entre a Áustria e a Alemanha. A rota Viena-Frankfurt liga os principais *hubs* da AuA e da Lufthansa.
- (69) Nesta rota, as ligações aéreas com escala e os meios de transporte alternativos representam alternativas sem significado, podendo ser negligenciados. Em percursos curtos, como já foi demonstrado, as ligações alternativas com escala não podem ser consideradas alternativas credíveis às ligações directas. A regra dos «600 km» sugerida pelas partes para a alternativa rodoviária ou ferroviária nem pode ser considerada neste caso, dado que a distância entre as duas cidades é superior a 600 km. Esta conclusão é válida, pelo menos, para passageiros com preocupações de horário. Os viajantes sem preocupações de horário podem, apesar da distância, preferir os meios rodoviários ou ferroviários. No entanto, como referido na secção 5.2.3, as fortes diferenças de preços entre transporte aéreo e os outros meios de transporte levam a concluir que se trata de mercados distintos. Admite-se apenas que há determinados viajantes que podem preferir, por motivos qualitativos, outros meios de transporte. Assim, por exemplo, o automóvel proporciona maior autonomia e mais flexibilidade no lugar de destino. Considera-se assim que o transporte por terra, mesmo para a maior parte dos viajantes sem preocupações de horário, não constitui alternativa.
- (70) As partes não invocaram a existência nesta rota de concorrência assente na sobreposição de áreas de influência de outros aeroportos. Isto significa que nesta rota só devem ser tomados em consideração os voos directos. A empresa comum da AuA e da Lufthansa tem consequentemente nesta rota uma quota-parte de mercado de 100 %.

- (71) Como se indica no quadro 3, em 1999 cerca de [...] de todos os passageiros nesta rota eram passageiros em voos directos ou voos regionais de ligação. Para estes clientes não existe na rota Viena-Frankfurt nenhuma outra opção a não ser voar com a Lufthansa/Austrian Airlines.

## Outras rotas bilaterais

- (72) O que já foi exposto sobre a rota mais importante, em termos de passageiros, entre a Áustria e a Alemanha é válido também para as rotas com menos passageiros. Como se demonstrou na secção 5.2., para a maior parte das 33 rotas existentes entre os dois países, os voos com escala e os outros meios de transporte não são alternativas credíveis. A percentagem de passageiros em voos directos e em voos regionais de ligação é nessas outras rotas ainda mais elevada do que na rota Viena-Frankfurt, que liga dois *hubs*. Isto significa que é ainda mais elevada a percentagem de passageiros que nestas rotas não têm alternativas para os voos da Lufthansa e da Austrian Airlines.
- (73) Com a conclusão do acordo de cooperação, cerca de metade dos passageiros aéreos entre ambos os países só pode recorrer à empresa comum da AuA/Lufthansa.

## 7. OBSERVAÇÕES DE TERCEIROS INTERESSADOS

- (74) Nos termos do n.º 2 do artigo 5.º e do n.º 3 do artigo 16.º do Regulamento (CEE) n.º 3975/87, na sequência da publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, a Comissão recebeu observações da parte de terceiros, nas quais foram focados os seguintes pontos:
- a) O acordo de cooperação entre a AuA e a Lufthansa irá causar restrições consideráveis à concorrência no mercado do tráfego aéreo entre os dois países;

- b) Este acordo de cooperação permite aos membros da aliança STAR reforçarem ainda mais a sua já forte posição na Europa;
- c) Os consideravelmente elevados preços das partes nas rotas entre os dois países resultam num prejuízo para os consumidores;
- d) Só deverá ser concedida uma isenção se as partes assumirem determinados compromissos de grande alcance, nomeadamente a supressão dos obstáculos ao acesso ao mercado e a escassez de faixas horárias;
- e) Através da cooperação mútua, ambas as partes ficam numa posição muito forte no mercado germano-austriaco. As empresas concorrentes de menores dimensões devem ser protegidas contra eventuais comportamentos lesivos da concorrência, como o *dumping* e a manutenção de reservas de capacidade;
- f) Está em curso um processo de concentração na indústria europeia de transportes aéreos. Para a AuA, a adesão à aliança STAR é decisiva para que possa manter a sua existência enquanto companhia autónoma;
- g) Os clientes, sobretudo os mais importantes, poderão beneficiar das poupanças de custos decorrentes da cooperação entre as duas partes. Podem também beneficiar do aumento do número de rotas propostas e do crescimento da oferta proporcionado pelas companhias da aliança.

## 8. N.º 1 DO ARTIGO 81.º DO TRATADO CE (N.º 1 DO ARTIGO 53.º DO ACORDO EEE)

### 8.1. Acordos entre empresas

- (75) O acordo de cooperação entre a Lufthansa e a AuA é um acordo entre empresas na acepção do n.º 1 do artigo 81.º do Tratado CE<sup>(18)</sup>.

### 8.2. Restrição da concorrência

- (76) No âmbito do acordo de cooperação, as duas empresas até então concorrentes cooperaram em todo o tráfego aéreo no espaço do EEE. Essa cooperação prevê nomeadamente uma política comum de preços e a repartição de mercados, através da concertação de horários, de frequências e de capacidades. Por conseguinte, o acordo restringe a concorrência real e potencial entre as partes.

#### 8.2.1. Tráfego aéreo entre a Áustria e a Alemanha (em ambos os sentidos)

- (77) As partes, através da criação duma empresa comum, passam a concertar as suas actividades em matéria de capacidades, frequência de voos, preços e política comercial em todas as rotas no tráfego aéreo entre a Áustria e a Alemanha. Os custos e as receitas são assumidos em

partes iguais. Consequentemente, as empresas põem termo à concorrência mútua neste mercado.

- (78) O acordo reforça a posição no mercado de ambas as empresas, dado que a coordenação de recursos, redes e planos de voo irá erigir entraves adicionais à entrada neste mercado de outras empresas. O mesmo se aplica ao programa comum de passageiro frequente, dado que grande parte dos passageiros efectua viagens de negócios, preferindo companhias aéreas com programas de passageiro frequente, de modo a poderem acumular pontos. O programa comum de passageiro frequente pode assim ser considerado um considerável entrave à entrada no mercado de empresas concorrentes que não ofereçam vantagens equivalentes. A posição no mercado das partes também é reforçada pelo número de *slots* de que dispõem nos mais importantes aeroportos na Alemanha e na Áustria e pelo relativamente elevado número de ligações de que já dispõem actualmente nas rotas em questão.

- (79) A empresa comum restringe consideravelmente a concorrência no tráfego aéreo entre a Áustria e a Alemanha, devido à eliminação da concorrência real e potencial entre as partes e à respectiva posição no mercado.

#### 8.2.2. Outras rotas no EEE

- (80) Como já foi exposto no ponto 5.2, o acordo afecta, para além do tráfego aéreo bilateral entre a Alemanha e a Áustria, também o tráfego aéreo entre a Alemanha ou a Áustria e outros países do EEE e o tráfego aéreo entre outros países do EEE. A cooperação entre a AuA e a Lufthansa nestas rotas diz sobretudo respeito ao planeamento comum da rede de rotas, a fixação duma política comum de preços e a adaptação mútua das prestações de serviços. A política comum de preços também é válida para todas as rotas em que possa haver combinação das respectivas redes, isto é, nas rotas em que o passageiro pode fazer a viagem de ida na Lufthansa e a viagem de regresso na AuA, ou vice-versa. Isto é válido em todas as rotas no EEE. A AuA e a Lufthansa também decidem conjuntamente a frequência de voos, de modo a evitar quaisquer sobreposições de voos.

- (81) Nos casos das rotas em que há concorrência entre voos directos e voos com escala, passa a haver restrição da concorrência no tráfego aéreo entre a Alemanha ou a Áustria e outros países do EEE<sup>(19)</sup>. No tráfego aéreo entre outros países do EEE, por exemplo, Londres-Roma, não deverá haver restrição tangível da concorrência. Embora as partes sejam concorrentes reais ou potenciais em algumas destas rotas, devido à oferta de ligações indirectas, não é provável que alcancem uma quota-parte significativa neste mercado.

<sup>(18)</sup> O artigo 53.º do Acordo EEE é idêntico ao artigo 81.º do Tratado CE. Consequentemente, todas as referências ao artigo 81.º do Tratado CE dizem automaticamente respeito também ao artigo 53.º do Acordo EEE.

<sup>(19)</sup> Por exemplo, no percurso de Hamburgo para Roma, o passageiro sem preocupações de horário poderia optar até agora entre um voo directo da Lufthansa ou um voo com escala em Innsbruck da AuA.

(82) Consequentemente, o acordo dá origem a restrição da concorrência entre as partes nas rotas entre a Áustria ou a Alemanha e os outros países do EEE.

### 8.3. Efeito no comércio entre Estados-Membros

(83) O acordo de cooperação entre a AuA e a Lufthansa abrange o transporte de passageiros e carga no EEE, afectando portanto o comércio entre os Estados-Membros.

## 9. N.º 3 DO ARTIGO 81.º DO TRATADO CE

(84) Nos termos do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado CE, o disposto no n.º 1 do artigo 81.º podem ser declaradas inaplicáveis no caso de acordos que contribuam para melhorar a produção ou a distribuição dos produtos contanto que aos utilizadores se reserve uma parte equitativa do lucro daí resultante e que:

- a) Não imponham às empresas quaisquer restrições que não sejam indispensáveis à consecução desses objectivos;
- b) Que não dêem a essas empresas a possibilidade de eliminar a concorrência relativamente a uma parte substancial dos produtos em causa.

### 9.1. Contribuição do acordo de cooperação para promover o progresso económico

(85) As partes alegaram que o acordo de cooperação contribui, em muitos aspectos, para o desenvolvimento económico. Os passageiros podem passar a beneficiar de maiores possibilidades em matéria de voos de ligação directa e indirecta.

(86) Com excepção do tráfego aéreo entre os dois países, as redes das partes são, em grande parte, complementares. Enquanto a AuA está mais intensamente presente nas rotas intra-europeias de médio curso, sobretudo na Europa Central e Oriental, a Lufthansa está sobretudo presente nas rotas de longo curso. A operação comum destas redes complementares dá origem a sinergias importantes do ponto de vista económico e à oferta de ligações interessantes para os consumidores. A coordenação e o desenvolvimento comum das redes das partes são susceptíveis de dar origem a uma rede mais eficiente e sobretudo a melhores ligações com os Estados da Europa de Leste.

(87) Com a criação duma rede de rotas que abrange toda a Europa, as partes obtêm diminuições de custos, que podem resultar num maior volume de negócios na rede global, em melhores ligações aéreas, num melhor planeamento da frequência de voos, numa melhor taxa de utilização e numa melhor organização dos sistemas internos das empresas e das instalações aeroportuárias. As partes pretendem ainda obter diminuições de custos através do desenvolvimento comum de novas activi-

dades empresariais com maior intensidade de custos (*e-ticketing*).

(88) Com a conclusão do acordo de cooperação com a Lufthansa, a AuA saiu da aliança Qualiflyer, passando para a STAR. No caso da AuA, consequentemente, a quantificação das diminuições de custos decorrentes do acordo de cooperação tem de ser calculado tendo em conta a mudança de aliança. O conselho de administração da AuA cifrou a sinergia potencial decorrente da adesão à aliança STAR, comparativamente com a permanência na aliança Qualiflyer, em cerca de [...] milhões de euros. Dado que se pode pensar que também existiriam as diminuições de custos enumeradas no caso de a companhia se ter mantido na aliança Qualiflyer, pode-se deduzir que os efeitos de sinergia decorrentes do acordo de cooperação, comparativamente com uma situação de não pertença a nenhuma aliança, são ainda mais elevados para a AuA.

(89) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que o acordo contribui para promover o progresso económico na acepção do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado UE.

### 9.2. Vantagens para os consumidores

(90) A união das duas redes leva à adaptação dos respectivos planos de voo, a menores tempos de espera, ao evitamento de percursos entre terminais distintos e a uma qualidade de serviço harmonizada a bordo. Também é vantajoso para os consumidores que passe a haver maior oferta de voos directos no tráfego aéreo entre os dois países e de voos indirectos, sobretudo para destinos no Leste da Europa. O acordo de cooperação deu origem a uma maior frequência de voos nas rotas Frankfurt-Klagenfurt, Munique-Graz, Frankfurt-Innsbruck, Viena-Nuremberga e à introdução de novas ligações nas rotas Graz-Estugarda e Viena-Friedrichshafen.

(91) Com o desenvolvimento das rotas *hub-to-hub*, também aumentaram as possibilidades de reforços das prestações de serviços aos consumidores nas ligações aéreas regionais. Prevê-se que estas vantagens da rede comum para os consumidores também levem a um melhor aproveitamento dos recursos e a uma melhor utilização das capacidades das partes.

(92) Os consumidores também beneficiam da criação de novas ligações e do desenvolvimento do *code-sharing* nas rotas *hub-to-hub* e para as ligações aos países terceiros. As rotas de ambas as partes passam a estar ao dispor dos passageiros das duas companhias aéreas, aumentando assim a oferta de destinos e a frequência de voos.

(93) No entanto, a Comissão não está convencida de que o acordo de cooperação garanta que os consumidores venham a beneficiar das diminuições de custos, por exemplo através de diminuições de preços, e, consequentemente, exige que as partes se comprometam a assumir as obrigações seguidamente indicadas.

### 9.3. Carácter indispensável

- (94) A Comissão aceita o argumento de que as diminuições de custos previstas só podem ser obtidas com uma estreita associação das estratégias comerciais das duas partes. As vantagens em termos de oferta de prestações de serviços, sobretudo através do planeamento comum das rotas e do desenvolvimento comum das rotas, só podem ser obtidas através duma estreita cooperação entre as partes. Isto acontece especialmente nas rotas com ligações aos *hubs* de ambas as companhias. Consequentemente, a Comissão reconhece o carácter indispensável do grau de integração previsto para possibilitar a concretização dos objectivos previstos.
- (95) No entanto, a Comissão solicita que as partes assumam compromissos que permitam assegurar que os entraves à concorrência não ultrapassem a medida necessária e que haja empresas concorrentes presentes no mercado.

### 9.4. Eliminação da concorrência

- (96) Quanto à questão de saber se o acordo de cooperação contribui para a eliminação da concorrência, há que distinguir, como referido na secção 5.2, o mercado germano-austriaco e as ligações com os outros países do EEE. No primeiro caso, o facto de ser criada uma empresa comum implica um grau de cooperação muito mais estreito entre as empresas, ficando a respectiva posição no mercado consideravelmente reforçada (ver 6.2.1).

#### 9.4.1. O mercado germano-austriaco

- (97) Como está indicado no quadro 2, as partes, na altura da fundação da empresa comum, não estavam expostas à concorrência de nenhuma outra companhia aérea nos voos directos em nenhuma das principais rotas entre a Áustria e a Alemanha. Através da cooperação criada houve assim um grande número de rotas em que deixou de haver qualquer concorrência.
- (98) Com a criação da empresa comum, as partes asseguraram que nas rotas aéreas entre a Áustria e a Alemanha deixa de haver qualquer concorrência real ou potencial. Embora os entraves de ordem jurídica de acesso ao mercado tenham sido eliminados com a liberalização do tráfego aéreo na Comunidade, a cooperação das partes cria novas barreiras à entrada no mercado e aumenta as dificuldades de entrada de novas companhias aéreas. Tal facto elimina a concorrência numa parte substancial do mercado, tal como se demonstra seguidamente, a título de exemplo, no caso da rota Viena-Frankfurt. A situação nas outras rotas entre os dois países é comparável.

#### Rota Viena-Frankfurt

- (99) Como está exposto no capítulo 6, as partes restringiram a concorrência para os passageiros O & D nesta rota. Também se deve considerar que a concorrência potencial fica fortemente restringida devido aos obstáculos ao acesso ao mercado. As causas são as seguintes:

- a) O aeroporto de Frankfurt está de tal modo sobrelotado que só muito dificilmente qualquer empresa que queira entrar no mercado conseguirá obter *slots* nas horas de ponta.
- b) As partes propõem conjuntamente um número elevado de ligações aéreas, o que dificulta a entrada de novos operadores com voos adicionais neste mercado.
- c) Mais de metade dos passageiros são passageiros em trânsito. Consequentemente, os novos operadores nas rotas entre *hubs* austríacos e alemães estão obrigados a ganhar passageiros regionais e internacionais para trânsito nos *hubs*. Ora, as partes, com a rede de rotas comum, dispõe nos respectivos *hubs* da maior parte das faixas horárias para voos de ligação.
- d) As partes ganham poder adicional no mercado através do acordo de cooperação, dado que associam os respectivos recursos, aumentam a sua frota europeia e utilizam as possibilidades de *Interlining*, associando as respectivas redes de rotas e as frequências de voos.
- e) A gestão comum do programa de passageiro frequente reforça a posição das partes no mercado, sobretudo no segmento das viagens de negócios. O programa de passageiro frequente dificulta consideravelmente o acesso ao mercado doutras companhias que não ofereçam vantagens comparáveis.
- f) Uma parte substancial do total de bilhetes vendidos em determinadas rotas decorrem de acordos com empresas («corporate customer deals») <sup>(20)</sup> ou outras formas de associação a uma companhia aérea específica. Consequentemente, os novos operadores só podem concorrer em termos de preços, pelo menos a curto prazo, relativamente a uma pequena parte dos clientes. Para as empresas concorrentes de menores dimensões é difícil propor condições comparáveis a potenciais grandes clientes, dado que não podem propor a essas empresas os serviços associados às grandes redes aéreas (voos frequentes, bom acesso aos *hubs*, etc.).
- g) Os aviões das partes nas rotas entre a Áustria e a Alemanha têm taxas de utilização relativamente baixas. Consequentemente, as empresas dispõem de capacidades suficientes para poderem reagir rapidamente a alterações de preços causadas pelo aparecimento de novos operadores no mercado.
- (100) Tendo em conta o facto de o acordo de cooperação levar a que a empresa comum seja a única a propor voos directos na rota Viena-Frankfurt e devido aos elevados obstáculos existentes ao acesso ao mercado, as partes eliminaram a concorrência nesta rota, tanto no que se refere a passageiros O & D e a passageiros em trânsito de ligações regionais, com e sem preocupações de horários.

<sup>(20)</sup> Por exemplo no tráfego aéreo entre a Áustria e a Alemanha, cerca de 38 % de todos os clientes da AuA são passageiros no âmbito de acordos de clientela («corporate customer deals»).

#### Outras rotas bilaterais

- (101) Como foi indicado no capítulo 6, a posição de partida das partes nas outras rotas bilaterais é semelhante ao da rota Viena-Frankfurt. O mesmo acontece com os obstáculos existentes ao acesso ao mercado. Também nas rotas com um número inferior de passageiros, as partes têm um peso considerável. Dado que nestas rotas é menor a procura de serviços de transporte aéreo, qualquer novo operador tem de ganhar uma percentagem maior de passageiros para poder obter ganhos suficientes.
- (102) Embora se possa admitir que a concorrência não é eliminada nalgumas rotas, tal só é válido em relação a rotas de menor significado. Tendo em conta a posição de duopólio vigente para os clientes com preocupações de horário (voos directos e de ligação regionais) e da forte posição no mercado relativamente aos clientes sem preocupações de horário, o acordo de cooperação proporciona às partes a possibilidade de afastar a concorrência para uma parte substancial dos serviços aéreos para clientes com preocupações de horário e sem preocupações de horário.

#### Concorrência potencial

- (103) As partes alegaram que todas as companhias aéreas europeias deveriam ser encaradas como suas potenciais concorrentes. Para o efeito, a Comissão realizou um inquérito no mercado. Com base nos resultados obtidos, a Comissão concluiu que as outras companhias aéreas só poderiam fazer alguma concorrência potencial numa escala muito diminuta. Embora os entraves de ordem jurídica ao acesso ao mercado tenham sido eliminados, os obstáculos ao acesso de outras companhias aéreas ao mercado mantêm-se *de facto*. As grandes companhias aéreas concentram-se no desenvolvimento das respectivas redes de rotas em torno dos seus *hubs*. Consequentemente, os novos operadores teriam de se desenvolver em rotas entre a Áustria e a Alemanha em ligação com outros *hubs*, que possibilitem a existência dos respectivos voos de ligação. No entanto, isso não parece constituir uma opção num futuro previsível. Além disso, no caso das empresas de voos baratos e das companhias aéreas regionais, o acesso ao mercado está dificultado pelos numerosos obstáculos à entrada de novos operadores. É portanto necessário diminuir ou eliminar esses obstáculos para possibilitar a entrada de novos operadores concorrentes neste mercado.

#### 9.4.2. Ligações para e entre outros países do EEE

- (104) Como foi explicado no ponto 6.2.2, o acordo de cooperação pode levar a restrição da concorrência em determinadas rotas entre a Áustria ou a Alemanha e outros países do EEE. A Comissão não dispõe, no entanto, de indícios de que a concorrência tenha, de facto, sido restringida nalguma dessas rotas.

### 10. OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES PARA A CONCESSÃO DA ISENÇÃO

- (105) Do que precede (secção 9.4) decorre que o acordo de cooperação restringe a concorrência numa parte consi-

derável do tráfego aéreo entre a Alemanha e a Áustria. Segundo a Comissão, o acordo de cooperação só pode ser aceite com base em condições que reduzam significativamente os obstáculos à entrada de novos operadores no mercado.

- (106) Com base nas objecções comunicadas pela Comissão, as partes assumiram os compromissos necessários, que foram publicados no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* em 14 de Dezembro de 2001. Na sequência das observações comunicadas pelos terceiros interessados, foram acrescentados novos compromissos. A totalidade dos compromissos assumidos figuram no anexo da presente decisão. O anexo é parte integrante da presente decisão e os compromissos que nele figuram são parte integrante da isenção concedida.
- (107) O principal objectivo dos compromissos incluídos no anexo consiste em assegurar a existência de uma nova concorrência viável nos mercados em causa através da eliminação das barreiras actualmente existentes à entrada no mercado de concorrentes potenciais. Adicionalmente, destinam-se a assegurar que os consumidores tenham um benefício proporcional dos ganhos obtidos com a cooperação entre as partes. Os principais elementos dos compromissos são apresentados seguidamente.
- (108) Os novos concorrentes têm o direito de obter nos aeroportos pertinentes as faixas horárias necessárias para poderem operar. No entanto, há uma série de aeroportos que estão sobrecarregados nas horas de ponta. As partes concordam em disponibilizar a um novo operador em relação a um determinado par de cidades do novo operador («faixas horárias do novo operador») até um máximo de 40 % das faixas que as partes operavam nesse par de cidades no momento da notificação. Adicionalmente, concordam em disponibilizar a um novo operador de país terceiro os chamados «slots técnicos», para manutenção do respectiva aeronave no início ou no final do voo.
- (109) A Comissão, tendo em conta o peso económico das duas empresas e a sua forte presença nas rotas em causa, considera necessário que o número das suas frequências diárias de voo na rota em causa, após entrada no mercado dum novo operador, fique congelado durante dois anos. Pretende-se assim impedir que as empresas já presentes no mercado elevem as suas frequências de voo para afastarem a potencial concorrência.
- (110) Com base na experiência anterior e nas informações disponíveis relativas ao mercado relevante, a Comissão considera que não deverá haver num futuro próximo a entrada de novos operadores em rotas do tráfego aéreo bilateral entre a Áustria e a Alemanha. Muitas das rotas, que são pouco significativas em termos de número de passageiros, não são susceptíveis de despertar o interesse dos concorrentes potenciais. Os interesses dos consumidores que utilizam essas rotas também têm de ser tomados em consideração. Consequentemente, as partes ficam obrigadas a repercutir qualquer descida de preços que efectuem numa rota sujeita a concorrência em três outras rotas entre a Áustria e a Alemanha em que não

enfrentem qualquer concorrência. É concedida às partes alguma margem de manobra na escolha dessas três rotas. Ao fazer crescer substancialmente para as partes os custos dum eventual *dumping* de preços, esta obrigação oferece também uma certa protecção aos novos concorrentes contra eventuais tentativas das partes de afastarem a concorrência.

- (111) Para poderem obter uma utilização das suas capacidades satisfatória, os novos concorrentes são obrigados a proporcionar condições interessantes para variados segmentos de clientes. Para permitir o acesso destes operadores ao mercado dos passageiros em viagens de negócios, as partes ficam obrigadas a manter a disponibilizar aos novos concorrentes até 15 % dos lugares propostos na rota em causa. Este contingente de lugares pode ser adquirido pela concorrência, de modo a disponibilizar aos seus clientes um maior flexibilidade nos voos de ida e regresso. A possibilidade de acesso da concorrência ao programa de passageiro frequente da Lufthansa/AuA destina-se igualmente a aumentar os benefícios propostos, sobretudo aos passageiros em viagens de negócios.
- (112) Dado a percentagem elevada de passageiros em trânsito, é importante que um novo concorrente possa aceder igualmente ao mercado dos passageiros em trânsito. Para este efeito, a Lufthansa/AuA pode concluir um acordo «interline» que contenha, a pedido do novo operador, uma cláusula especial prorata. As condições dessa cláusula especial prorata têm de ser equivalentes às que as partes contrataram com outras empresas partes na mesma aliança ou com companhias aéreas terceiras na rota em causa.
- (113) Nas rotas menos distantes entre a Áustria e a Alemanha pode haver alguma concorrência, embora limitada, através de serviços de transporte combinado. A pedido de qualquer empresa ferroviária ou rodoviária, as partes proporão acordos sobre serviços de transporte combinado no âmbito dos quais as suas rotas entre a Áustria e a Alemanha sejam parte dum percurso multimodal.
- (114) A Comissão assegurou, com base nestes compromissos, a existência de vários concorrentes interessados efectivamente em entrarem no mercado de rotas importantes e que poderão obter os direitos de voo necessários. Trata-se de um elemento importante, que permite à Comissão conceder a isenção ao acordo de cooperação por força do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado CE. No caso de a situação se alterar, a Comissão poderá ter de revogar ou alterar a isenção, em conformidade com o disposto na alínea a) do n.º 3 do artigo 6.º do Regulamento (CEE) n.º 3975/87.
- (115) As partes declararam, por sua própria iniciativa, que mesmo anteriormente à concessão da isenção por parte da Comissão, irão respeitar perante potenciais concorrentes os acima descritos compromissos. Com base nesta declaração já se registaram acessos ao mercado. Desde 2001, a Adria Airways tem dois voos diários na rota

Viena-Frankfurt, enquanto a Air Alps voa na rota Viena-Estugarda. Há mais duas companhias aéreas da Europa Central e Oriental que manifestaram interesse, após a concessão da isenção, em operar em outras duas importantes rotas entre a Áustria e a Alemanha. Com base nos compromissos das partes, foi criada uma nova companhia aérea austríaca com o objectivo de explorar diversas rotas entre a Áustria e a Alemanha a partir do Outono de 2002.

- (116) Tendo em conta os numerosos compromissos assumidos e a duração da isenção, é necessário que as partes transmitam regularmente informações à Comissão, para que seja assegurado o cumprimento das condições previstas,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

#### Artigo 1.º

Nos termos do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado CE e do n.º 3 do artigo 53.º do Acordo EEE, o disposto no n.º 1 do artigo 81.º do Tratado CE e no n.º 1 do artigo 53.º do Acordo EEE é declarado inaplicável ao acordo de cooperação celebrado em 10 de Dezembro de 1999 entre a Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa) e a Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG (AuA), para vigorar no período entre 10 de Dezembro de 1999 e 31 de Dezembro de 2005.

#### Artigo 2.º

A isenção nos termos do artigo 1.º está ligada ao cumprimento dos compromissos referidos em anexo. Os compromissos são válidos para todas as rotas em que as partes operam no tráfego aéreo entre a Alemanha e a Áustria. Os presentes compromissos são vinculativos para as partes, respectivas filiais, sucessores e respectivos agentes e mandatários. As partes ficam igualmente obrigadas a fazer com que as filiais, sucessores e seus agentes e mandatários dêem execução aos presentes compromissos.

#### Artigo 3.º

1. Até ao final do período de isenção, nos termos do artigo 1.º, a AuA e a Lufthansa têm de transmitir as seguintes informações à Comissão:
  - a) Informações pormenorizadas acerca das tarifas aplicáveis em todas as rotas entre a Alemanha e a Áustria em que as partes estejam em concorrência com outra companhia aérea com ligações directas.
  - b) Informações pormenorizadas acerca da execução dada à obrigação de redução de tarifas em três rotas adicionais entre a Alemanha e a Áustria.
  - c) Indicação de todos os contratos e acordos concluídos pelas partes com concorrentes em matéria de *slots*, de programa de passageiro frequente, de contingente, de *interlining* e de transporte intermodal.

- d) Informações sobre a evolução das tarifas em todas as rotas entre a Áustria e a Alemanha.
- e) Indicação das frequências diárias de voos da AuA e da Lufthansa nas 10 mais importantes rotas, em número de passageiros, e da capacidade conjunta de ambas as partes disponibilizada mensalmente.
- f) Informações sobre a execução das descidas de preços previstas pelas partes.

2. As informações referidas nas alíneas a) e b) do n.º 1 têm de ser transmitidas à Comissão no prazo de uma semana após a respectiva publicação. As informações referidas nas alíneas c) a f) do n.º 1 têm de ser transmitidas à Comissão no final de cada período de Verão.

*Artigo 4.º*

São destinatárias da presente decisão:

Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG  
Fontanastr. 1  
P.O. Box 50  
A-1107 Wien

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft  
Von-Gablenz-Straße 2-6  
D-50679 Köln

Feito em Bruxelas, em 5 de Julho de 2002.

*Pela Comissão*

Mario MONTI

*Membro da Comissão*

Anexo:

## Obrigações

### 1. Obrigações relativas às faixas horárias (slots)

Se uma companhia aérea que não operava serviços de transporte aéreo entre a Áustria e a Alemanha à data da notificação («novo operador»), e que seja independente da Austrian Airlines e da Lufthansa («as partes»), pretender dar início a um novo serviço directo num ou mais pares de cidades Áustria-Alemanha («o par ou pares de cidades do novo operador»), as partes comprometem-se a disponibilizar faixas horárias nas condições a seguir descritas. Para efeito destes compromissos, um serviço directo inclui um serviço com várias escalas que utiliza uma única aeronave com início e/ou termo na Áustria, na Alemanha ou num país terceiro e que inclui pelo menos um segmento directo entre a Áustria e a Alemanha.

As partes ficam obrigadas a atribuir a um novo operador, para uma determinada nova rota desse operador («as faixas horárias do novo operador») pelo menos duas faixas horárias e, a todos os novos operadores, 40 % no máximo das faixas horárias que utilizavam na rota em questão à data da notificação. No entanto, qualquer libertação antecipada de faixas pelas partes a título voluntário será tida em conta para perfazer esta percentagem de 40 %.

As partes comprometem-se a assegurar que as faixas horárias do novo operador se situem dentro de um período máximo de 45 minutos em relação ao horário solicitado pelo novo operador e permitem, no caso de serviços com uma paragem, um período de escala em trânsito dentro de um período de 90 minutos, desde que as partes detenham faixas horárias no âmbito do período em causa.

O novo operador deve apresentar às partes um pedido claro por escrito relativamente ao serviço projectado com uma antecedência mínima de seis semanas em relação à Conferência da IATA sobre os slots para a época de tráfego em que o novo operador tenciona dar início ao serviço. Um novo operador só será elegível para receber faixas horárias ao abrigo destes compromissos se puder demonstrar terem fracassado todos os esforços razoáveis que envidou de boa fé para obter faixas horárias para o par de cidades do novo operador através do procedimento normal de atribuição de faixas horárias na conferência sobre os slots subsequente (incluindo afectação de faixas pelo coordenador na sequência do termo do prazo para a devolução de faixas). Durante todo este período (entre o pedido escrito e o final do respectivo período de programação da IATA), o novo operador manterá uma política de «open book» em relação aos aeroportos respectivos. As faixas horárias obtidas pelo novo operador através do procedimento normal de atribuição de faixas serão tidas em consideração para perfazer o número total de faixas horárias que o novo operador tem direito a solicitar ao abrigo desta parte dos compromissos, a menos que as partes tenham uma quota do total das frequências no par de cidades em questão superior a 60 %. Os pedidos de faixas horárias ao abrigo deste parágrafo são válidos apenas para uma época de programação específica. Quando um novo operador não tenha dado início ao serviço, tenha dado início ao serviço com uma frequência inferior ao planeado ou deseje operar uma frequência suplementar, as condições previstas nesta secção serão aplicáveis a qualquer pedido de faixas adicionais numa época de programação subsequente.

Em todas as rotas entre a Alemanha e a Áustria que abranjam os aeroportos de Frankfurt ou de Viena, as faixas horárias disponibilizadas aos novos operadores destinam-se a operações com aviões com uma capacidade mínima de 46 lugares. Esta condição não é aplicável nas restantes entre os dois países nem no caso de o novo operador iniciar as suas operações anteriormente à publicação da isenção no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Quando um novo operador pretenda utilizar uma aeronave para serviços numa rota entre a Áustria e a Alemanha que esteja estacionada num aeroporto de um país terceiro, o novo operador pode obter faixas horárias nos termos das presentes disposições (incluindo limitações do número de faixas disponíveis para apoiar o serviço num par de cidades) em relação a serviços a partir ou com destino a esse país terceiro para posicionar essa aeronave no início ou no final das operações («Faixas horárias técnicas»). Só será solicitado às partes que forneçam tais faixas técnicas quando o novo operador que as solicite e/ou o seu franqueado opere menos de três frequências diárias para/a partir dos países terceiros do aeroporto em causa na altura da apresentação do pedido. Além disso, as partes concordam em disponibilizar faixas horárias técnicas dentro do período de 180 minutos em relação ao período solicitado pelo novo operador desde que as partes disponham de faixas horárias dentro do período relevante.

Quando um novo operador opera um serviço que envolve um país terceiro e uma das cidades incluídas nos pares de cidades do novo operador («serviço de país terceiro») e o novo operador reduz as frequências ou deixa de operar o serviço de país terceiro, o novo operador deverá utilizar as faixas horárias anteriormente afectadas ao serviço do país terceiro para o serviço nos pares de cidades do novo operador. O novo operador deverá nesse caso devolver o mesmo número de faixas horárias do novo operador às partes que estavam anteriormente afectadas ao serviço do país terceiro.

Quando um novo operador que obteve faixas horárias nos termos deste procedimento decide não dar início aos serviços no par de cidades do novo operador ou explorar um número inferior de serviços, informará imediatamente as partes desse facto e devolverá as faixas horárias às partes. Se um novo operador que obteve faixas horárias nos termos dos presentes compromissos deixar de operar serviços no par de cidades do novo operador ou estiver em risco de deixar de os operar por qualquer outra razão (por exemplo, utilização inadequada), informará imediatamente as partes desse facto e devolverá as faixas horárias às partes. Para efeitos do disposto no presente parágrafo, presumir-se-á que o novo operador e as suas filiais deixaram de operar num par de cidades do novo operador quando este ou estas, consoante o caso, não utilizaram as suas faixas horárias em pelo menos 80 % durante a época de programação para a qual tais faixas foram atribuídas para o par de cidades em questão, salvo se o novo operador justificar a não utilização das faixas por um dos motivos referidos no n.º 5 do artigo 10.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93 ou de qualquer outro regulamento que o venha a alterar ou substituir.

No caso de o novo operador notificar as partes demasiado tarde numa época de programação para lhes permitir utilizar as faixas horárias devolvidas nos termos do n.º 3 do artigo 10.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93 com efeito imediato ou após os prazos previstos no n.º 4 do artigo 10.º desse regulamento e antes do início efectivo da época de programação, as partes têm direito a exigir que o novo operador transfira para as partes uma faixa horária comparável às faixas devolvidas. Se, por qualquer motivo, o novo operador não puder efectuar transferência, as partes podem tentar justificar a não utilização das faixas nos termos do n.º 5 do artigo 10.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93.

Para assegurar que as faixas horárias fornecidas pelas partes são utilizadas em conformidade com estes compromissos, será acordado um mecanismo entre as partes e o novo operador que permitirá às partes controlarem a forma como as faixas horárias estão a ser utilizadas. As partes informarão a Comissão da natureza deste mecanismo.

As faixas horárias disponibilizadas pelas partes nos termos destes compromissos não serão objecto de qualquer compensação.

## 2. Obrigações relativas às frequências

As partes acordam em não acrescentar frequências num determinado par de cidades do novo operador, no mínimo, durante quatro épocas de tráfego IATA consecutivas, incluindo a época de tráfego em que o novo operador dá início ao serviço no par de cidades do novo operador.

## 3. Obrigações relativas às tarifas

Cada vez que as partes reduzem uma tarifa publicada relativa a um par de cidades do novo operador, acordam em aplicar uma redução de tarifa equivalente (em percentagem) noutros três pares de cidades Áustria-Alemanha em que não estejam sujeitas a concorrência. Este compromisso aplica-se unicamente enquanto a redução da tarifa no par de cidades do novo operador permanecer em vigor. Para efeitos deste compromisso, uma tarifa publicada incluirá as tarifas IATA aplicáveis, as tarifas da transportadora distribuídas aos SIR através da base de dados das tarifas públicas da ATPCO («Airline Tariffs' Publishing Corporation») e as tarifas comercializadas na internet onde se encontram disponíveis ao público em geral.

Os três outros pares de cidades comparáveis Áustria-Alemanha em que as partes aplicarão reduções de tarifas equivalentes serão determinadas do seguinte modo: as partes escolherão dois entre os cinco pares de cidades Áustria-Alemanha mais importantes em termos de volume de passageiros seguintes em que não estejam sujeitas a concorrência. As partes não serão sujeitas a quaisquer limitações na selecção do terceiro par de cidades desde que se trate de um par de cidades em que as partes não estão sujeitas a concorrência.

Este compromisso não será aplicável nos casos excepcionais em que as partes possam demonstrar à Comissão que uma diminuição das tarifas se justifica por uma alteração das condições num determinado par de cidades alheia à actividade competitiva do novo operador.

## 4. Obrigações relativas a acordos de reserva de capacidade («Blocked Space Agreements»)

A pedido de um novo operador, as partes celebrarão um acordo de reserva de capacidade relativa ao par ou pares de cidades do novo operador e por ele explorados no caso de o número de frequências oferecido pelo novo operador ser inferior ao número operado pelas partes.

Um tal acordo basear-se-á num número fixo de lugares (o bloco de base) e aplicar-se-á pelo menos durante uma época completa de tráfego da IATA. O número de lugares abrangido por tais acordos será, no máximo, de 15 % dos lugares oferecidos numa determinada frequência, nunca devendo ser inferior a 12 lugares e superior a 25 lugares numa determinada aeronave. O novo operador assumirá plenamente o risco comercial pelos lugares abrangidos pelo acordo de reserva de lugares.

## 5. Obrigações relativas à interlinha

A pedido, as partes comprometem-se a celebrar um acordo de interlinha relativamente aos pares de cidades do novo operador exploradas por este nos casos em que o novo operador não tenha já um acordo de interlinha com as partes.

Qualquer acordo de interlinha celebrado nos termos desta secção:

- a) Aplicar-se-á unicamente às categorias tarifárias F, C e Y;
- b) Proporcionará interlinha com base nas tarifas publicadas das partes para uma viagem simples quando é emitido um bilhete simples ou metade das tarifas publicadas para uma viagem de ida e volta quando é emitido um bilhete de ida e volta;

- c) Será limitado a verdadeiro tráfego com origem e destino explorado pelo novo operador;
- d) Será sujeito às regras MITA e/ou condições comerciais normais;
- e) Incluirá a possibilidade de o novo operador, ou as agências de viagens, oferecerem uma viagem que inclua serviços prestados num sentido pelas partes e no outro pelo novo operador.

Desde que estejam disponíveis lugares na classe tarifária relevante, as partes comprometem-se a transportar um passageiro que possua um cupão emitido para viajar num voo do novo operador num par de cidades do novo operador. No entanto, para evitar abusos, as partes terão direito a exigir que o novo operador ou o passageiro, conforme adequado, paguem a diferença entre a tarifa aplicada pelas partes e a tarifa aplicada pelo novo operador. Do mesmo modo, nos casos em que a tarifa do novo operador seja inferior ao valor do cupão emitido pelas partes, estas serão obrigadas a aceitar o seu cupão unicamente até ao valor da tarifa cobrada pelo novo operador. Os novos operadores beneficiarão da mesma protecção nos casos em que a tarifa das partes seja inferior ao valor do cupão emitido pelo novo operador.

Todos os acordos de interlinha celebrados nos termos da presente secção em relação a um determinado par de cidades de um novo operador terminarão no caso de o novo operador deixar de operar esse par de cidades do novo operador.

Mediante pedido de um novo operador, as partes comprometem-se a celebrar um acordo especial *pro rata* com o novo operador em relação ao tráfego com verdadeira origem e destino quer na Alemanha quer na Áustria e/ou para além da Áustria ou da Alemanha em condições comparáveis às aplicadas a outras transportadoras que sejam ou não parte da aliança em relação a tal rota. No caso de o acordo especial *pro rata* abranger o tráfego de transferência internacional, este compromisso aplica-se unicamente às rotas em que o tráfego de transferência internacional exceda 35 % do volume de tráfego total no par de cidades do novo operador.

#### 6. Obrigações relativas ao Programa de Passageiro Frequente («PPF»)

Se um novo operador não participa no PPF de uma das partes ou não dispõe de um PPF próprio comparável, a pedido, as partes comprometem-se a permitir que o novo operador participe no seu PPF conjunto no que se refere aos pares de cidades do novo operador por este explorados. Será concluído um contrato com o novo operador em condições razoáveis e não discriminatórias, incluindo no que se refere à compensação por quaisquer custos incorridos pelas partes.

Qualquer contrato celebrado nos termos da presente secção caducará em relação a um determinado par de cidades do novo operador se este deixar de operar esse par de cidades.

#### 7. Obrigações relativas a serviços intermodais

A pedido de uma companhia ferroviária ou de outra empresa de transporte de superfície que opere entre a Áustria e a Alemanha (um «parceiro intermodal»), as partes comprometem-se a celebrar um acordo intermodal no âmbito do qual as partes prestarão aos passageiros o transporte aéreo nos seus serviços entre a Áustria e a Alemanha integrado num itinerário que inclui o transporte de superfície assegurado pelo parceiro intermodal (um «serviço intermodal»).

Qualquer acordo intermodal celebrado nos termos da presente secção basear-se-á nos princípios do MITA (incluindo o «Intermodal Interline Traffic Agreement — Passenger» e a «IATA Recommended Practice 1780e») e em condições comerciais normais.

As partes aceitarão o cálculo completo das condições *pro rata* aplicadas pelos membros do MITA nas rotas em que houver prestações de serviços ferroviários. Sempre que uma empresa ferroviária pretender a notificação de quilómetros, de identificador de localização ou de tarifas de ligação, as partes farão a respectiva solicitação junto da IATA seguindo os procedimentos IATA habituais.

A pedido de um potencial parceiro intermodal, as partes envidarão esforços de boa fé para chegarem a um acordo em condições comparáveis às que possam ter com outros parceiros intermodais desde que estejam preenchidos os requisitos necessários em matéria de segurança, qualidade do serviço, cobertura de seguro e limites de responsabilidade. As condições de um tal acordo prevalecerão sobre as obrigações gerais decorrentes da presente secção.

#### 8. Duração da isenção e das obrigações

As obrigações aplicar-se-ão a partir da data da adopção da presente decisão de isenção pela Comissão, nos termos do n.º 4 do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 3975/87. Tais obrigações cessarão na data do termo da isenção concedida ao abrigo do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado CE.

No caso de a Comissão revogar a isenção do acordo de cooperação nos termos do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado CE em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (CEE) n.º 3975/87 ou com uma disposição equivalente de um regulamento que lhe venha a suceder, ou no caso de a isenção do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado CE ser anulada ou de as partes rescindirem os acordos de cooperação, estas obrigações serão automaticamente nulas a contar da data da revogação, da decisão de anulação ou da rescisão. Nesse caso, as partes terão direito a exigir a devolução de quaisquer faixas horárias fornecidas no âmbito destas obrigações a uma companhia aérea que, no momento da revogação, da decisão de anulação ou da rescisão, esteja a operar serviços nas rotas entre a Áustria e a Alemanha utilizando estas faixas horárias. As partes terão igualmente o direito de pôr imediatamente termo a todos os acordos de reserva de lugares, de interlinha, de PPF ou de serviços intermodais celebrados nos termos das presentes obrigações.

---

**DECISÃO DA COMISSÃO**  
**de 9 de Setembro de 2002**  
**que estabelece os critérios ecológicos revistos para atribuição do rótulo ecológico comunitário às lâmpadas eléctricas e altera a Decisão 1999/568/CE**

[notificada com o número C(2002) 3310]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2002/747/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1980/2000 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Julho de 2000, relativo a um sistema comunitário revisto de atribuição de rótulo ecológico<sup>(1)</sup>, e, nomeadamente, o n.º 1, segundo parágrafo, do seu artigo 6.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 1980/2000 prevê a possibilidade de atribuição do rótulo ecológico comunitário a produtos cujas características lhes permitam contribuir de modo significativo para a melhoria de aspectos ambientais relevantes.
- (2) O Regulamento (CE) n.º 1980/2000 prevê o estabelecimento de critérios específicos de atribuição do rótulo ecológico por grupos de produtos.
- (3) O regulamento também prevê que os critérios de atribuição do rótulo ecológico e os requisitos de avaliação e verificação relacionados com os mesmos sejam oportunamente revistos antes do fim do período de validade dos critérios especificados para cada grupo de produtos. Esta revisão deve resultar numa proposta de prorrogação, anulação ou revisão dos critérios em causa.
- (4) É conveniente rever os critérios de atribuição do rótulo ecológico estabelecidos pela Decisão 1999/568/CE da Comissão, de 27 de Julho de 1999, que estabelece os critérios ecológicos para atribuição do rótulo ecológico comunitário às lâmpadas eléctricas<sup>(2)</sup>, por forma a ter em conta a evolução do mercado. Simultaneamente, é necessário alterar o período de validade dessa decisão e a definição do grupo de produtos.
- (5) É conveniente adoptar uma nova decisão da Comissão que estabeleça critérios ecológicos específicos para este grupo de produtos, válidos por um período de quatro anos.
- (6) É conveniente que, por um período de tempo limitado não superior a 12 meses, tanto os novos critérios estabelecidos pela presente decisão como os critérios estabelecidos pela Decisão 1999/568/CE sejam igualmente válidos, a fim de que as empresas a quem foi concedido ou que solicitaram o rótulo ecológico para os seus produtos antes da data de aplicação da presente decisão possam adaptar esses produtos aos novos critérios.
- (7) As medidas previstas na presente decisão baseiam-se no projecto de critérios preparado pelo Comité do Rótulo

Ecológico da União Europeia, estabelecido nos termos do artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 1980/2000.

- (8) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do comité estabelecido nos termos do artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 1980/2000,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

Para lhes poder ser atribuído o rótulo ecológico comunitário ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1980/2000, as lâmpadas eléctricas devem ser abrangidas pela definição do grupo de produtos «lâmpadas eléctricas» estabelecida no artigo 2.º e satisfazer os critérios ecológicos constantes do anexo à presente decisão.

*Artigo 2.º*

1. O grupo de produtos «lâmpadas eléctricas» inclui:

«Lâmpadas eléctricas com um casquilho»: todas as lâmpadas eléctricas, que fornecem uma iluminação para fins gerais, com um casquilho de baioneta, de filete roscado ou de pernos de contacto. As lâmpadas devem poder ser ligadas à rede pública de distribuição de energia eléctrica.

«Lâmpadas eléctricas com dois casquilhos»: todas as lâmpadas eléctricas, que fornecem uma iluminação para fins gerais, com casquilhos em ambas as extremidades, incluindo, principalmente, todas as lâmpadas de tubo fluorescente linear. As lâmpadas devem poder ser ligadas à rede pública de distribuição de energia eléctrica.

2. O grupo de produtos não inclui os seguintes tipos de lâmpadas: lâmpadas fluorescentes compactas com balastro magnético, projectores, lâmpadas para iluminação fotográfica e lâmpadas para solários.

*Artigo 3.º*

Para efeitos administrativos, o número de código atribuído ao grupo de produtos «lâmpadas eléctricas» é o «008».

*Artigo 4.º*

O artigo 3.º da Decisão 1999/568/CE passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 3.º

A definição do grupo de produtos e os critérios ecológicos específicos aplicáveis ao grupo de produtos são válidos até 31 de Agosto de 2003.».

<sup>(1)</sup> JO L 237 de 21.9.2000, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 216 de 14.8.1999, p. 18.

*Artigo 5.º*

A presente decisão produz efeitos a partir de 1 de Setembro de 2002 até 31 de Agosto de 2005. Se em 31 de Agosto de 2005 ainda não tiverem sido adoptados critérios revistos, a presente decisão produzirá efeitos até 31 de Agosto 2006.

Os produtores de produtos abrangidos pelo grupo de produtos «lâmpadas eléctricas» aos quais tenha sido atribuído o rótulo ecológico antes de 1 de Setembro de 2002 podem continuar a usar esse rótulo até 31 de Agosto de 2003.

Os produtores de produtos abrangidos pelo grupo de produtos «lâmpadas eléctricas» que tenham solicitado a atribuição do rótulo ecológico antes de 1 de Setembro de 2002 podem beneficiar do rótulo ecológico nos termos da Decisão 1999/568/CE.

Nestes casos, o rótulo ecológico pode ser usado até 31 de Agosto de 2003.

*Artigo 6.º*

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 9 de Setembro de 2002.

*Pela Comissão*  
Margot WALLSTRÖM  
*Membro da Comissão*

## ANEXO

## CONTEXTO

**Objectivos dos critérios**

Estes critérios destinam-se, em particular, a promover:

- a redução dos danos e riscos para o ambiente decorrentes da utilização de energia (aquecimento global, acidificação, esgotamento de recursos não renováveis) através da limitação do seu consumo,
- a redução dos danos e riscos para o ambiente relacionados com a utilização de recursos tanto durante o fabrico como durante o tratamento/eliminação de uma lâmpada eléctrica através do aumento do seu tempo de vida médio,
- a redução dos danos e riscos para o ambiente relacionados com a utilização de mercúrio através da redução do total das emissões de mercúrio durante o tempo de vida de uma lâmpada eléctrica.

Os critérios também incentivam a aplicação da melhor prática (utilização optimizada em termos ambientais) e reforçam a sensibilização dos consumidores para as questões ambientais. Os critérios são estabelecidos por forma a promover a rotulagem de lâmpadas eléctricas cuja fabricação tem um impacto ambiental reduzido.

**Requisitos de avaliação e verificação**

São indicados requisitos específicos de avaliação e verificação para cada critério. Os ensaios devem ser realizados por laboratórios devidamente acreditados ou por laboratórios que satisfaçam os requisitos gerais constantes da norma EN ISO 17025 e sejam competentes para efectuar os ensaios pertinentes.

Caso os candidatos devam apresentar declarações, documentação, análises, relatórios de ensaio ou outras provas ao organismo competente encarregado da avaliação da candidatura a fim de demonstrar a conformidade com os critérios, subentende-se que as mesmas podem ser da responsabilidade do requerente e/ou do(s) seu(s) fornecedor(es), etc., conforme adequado. O referido organismo competente pode efectuar verificações independentes.

Recomenda-se aos organismos competentes que, no momento da avaliação das candidaturas e da verificação da conformidade com os critérios, tomem em consideração a aplicação de sistemas de gestão ambiental reconhecidos, como o EMAS ou a norma ISO 14001. (Nota: A aplicação destes sistemas de gestão ambiental não é obrigatória.)

## CRITÉRIOS

**1. Eficiência energética, tempo de vida, manutenção do fluxo luminoso e teor de mercúrio**

As lâmpadas eléctricas com um casquilho devem satisfazer os seguintes requisitos:

	Lâmpadas com um casquilho e balastro integrado (lâmpadas fluorescentes compactas)	Lâmpadas com um casquilho sem balastro integrado (lâmpadas de pernos)
Eficiência energética	Classe A	Classe A ou B
Tempo de vida	mais de 10 000 horas	mais de 10 000 horas
Manutenção do fluxo luminoso	mais de 70 % após 10 000 horas	mais de 80 % após 9 000 horas
Teor médio de mercúrio	máximo de 4,0 mg	máximo de 4,0 mg

As lâmpadas eléctricas com dois casquilhos devem satisfazer os seguintes requisitos:

	Lâmpadas com dois casquilhos, duração normal	Lâmpadas com dois casquilhos, longa duração
Eficiência energética	Classe A	Classe A
Tempo de vida	mais de 12 500 horas	mais de 20 000 horas
Manutenção do fluxo luminoso	mais de 90 % após 12 500 horas	mais de 90 % após 20 000 horas
Teor médio de mercúrio	máximo de 5,0 mg	máximo de 8,0 mg

*Nota:* A definição de eficiência energética é a estabelecida no anexo IV da Directiva 98/11/CE da Comissão, de 27 de Janeiro de 1998, relativa à aplicação da Directiva 92/75/CEE do Conselho no que respeita à rotulagem energética das lâmpadas eléctricas para uso doméstico <sup>(1)</sup>.

*Avaliação e verificação:* O requerente deve fornecer um relatório de ensaio que certifique que a eficiência energética, o tempo de vida e a manutenção do fluxo luminoso da lâmpada eléctrica foram determinados utilizando os procedimentos de ensaio referidos na norma EN 50285. O relatório deve indicar a eficiência energética, o tempo de vida e a manutenção do fluxo luminoso da lâmpada eléctrica. Caso o ensaio adequado de determinação do tempo de vida não tenha sido concluído, o tempo de vida médio operacional indicado na embalagem é aceitável enquanto se aguarda o resultado do ensaio, o qual deverá ser comunicado no prazo de 12 meses a contar da data da candidatura ao rótulo ecológico.

O requerente deve fornecer um relatório de ensaio que confirme que o teor de mercúrio foi medido utilizando o método descrito a seguir. O relatório deve indicar o teor médio de mercúrio. Para tal, serão analisadas dez lâmpadas, calculando-se, após eliminação do valor mais alto e do mais baixo, a média aritmética dos restantes oito valores.

O método de ensaio para o teor de mercúrio é o seguinte: em primeiro lugar, separa-se o tubo de descarga do plástico circundante e da parte electrónica associada. Cortam-se os cabos associados tão próximo quanto possível do vedante de vidro. O tubo de descarga é colocado num exaustor e cortado em segmentos. Os segmentos são colocados numa garrafa de plástico robusta de dimensões adequadas e com cápsula de rosca, à qual se adiciona uma esfera de porcelana com 1 polegada (25,4 mm) de diâmetro e 25 ml de ácido nítrico concentrado de elevada pureza (70 %). Fecha-se e agita-se a garrafa durante alguns minutos para reduzir o tubo de descarga a partículas finas, sendo a cápsula aliviada periodicamente para eliminar qualquer possibilidade de criação de pressão. Deixa-se reagir o conteúdo da garrafa durante cerca de 30 minutos, durante os quais a garrafa é periodicamente agitada. Filtra-se então o conteúdo da garrafa através de um filtro de papel resistente aos ácidos e recolhe-se num balão aferido de 100 ml. Adiciona-se então dicromato de potássio ao balão de modo a que a concentração final de crómio seja de 1 000 ppm. Completa-se o volume com água pura. Prepara-se um conjunto de padrões com concentrações de mercúrio crescentes até 200 ppm. Analisa-se a solução e os padrões por espectrometria de chama de absorção atómica a 253,7 nm, com correcção de fundo. Tendo em atenção o volume da solução, determina-se o teor de mercúrio da lâmpada a partir dos resultados obtidos. O organismo competente pode acordar adaptações de pormenor deste método de ensaio se as mesmas forem necessárias por motivos técnicos, devendo tais adaptações ser aplicadas de forma coerente.

## 2. Ciclos ligado/desligado

Para as lâmpadas fluorescentes compactas, o número de ciclos ligado/desligado deve ser superior a 20 000.

*Avaliação e verificação:* O requerente deve fornecer um relatório de ensaio que certifique que o número de ciclos ligado/desligado para as lâmpadas fluorescentes compactas foi determinado utilizando um ensaio de ciclo rápido (0,5 minuto ligado, 4,5 minutos desligado) e os procedimentos de ensaio para determinação do tempo de vida referidos na norma EN 50285. O relatório deve indicar o número de ciclos ligado/desligado obtido quando 50 % das lâmpadas fluorescentes compactas submetidas a ensaio satisfazem os requisitos relativos ao tempo de vida referidos na norma EN 50285.

## 3. Índice de restituição de cores

O índice de restituição das cores (Ra) da lâmpada eléctrica deve ser superior a 80.

*Avaliação e verificação:* O requerente deve fornecer um relatório de ensaio que certifique que o índice de restituição de cores foi determinado utilizando os procedimentos de ensaio referidos na norma CIE/publicação 29/2. O relatório deve indicar o índice de restituição de cores da lâmpada eléctrica.

## 4. Retardadores de chama

a) Os componentes de plástico de massa superior a 5 g não devem conter os seguintes retardadores de chama:

Designação	n.º CAS
Decabromobifenilo	13654-09-6
Éter monobromodifenílico	101-55-3
Éter dibromodifenílico	2050-47-7
Éter tribromodifenílico	49690-94-0
Éter tetrabromodifenílico	40088-47-9
Éter pentabromodifenílico	32534-81-9

<sup>(1)</sup> JO L 71 de 10.3.1998, p. 1.

Designação	n.º CAS
Éter hexabromodifenílico	36483-60-0
Éter heptabromodifenílico	68928-80-3
Éter octabromodifenílico	32536-52-0
Éter nonabromodifenílico	63936-56-1
Éter decabromodifenílico	1163-19-5
Cloroparafinas de cadeia carbonada compreendida entre C10 e C13, com teor ponderal de cloro superior a 50 %	85535-84-8

b) Os componentes de plástico de massa superior a 5 g não devem conter substâncias ou preparações que contenham substâncias retardadoras de chama às quais, na altura da candidatura, seja atribuída qualquer uma das seguintes frases de risco (ou uma combinação das mesmas):

- R45 (Pode causar cancro)
- R46 (Pode causar alterações genéticas hereditárias)
- R50 (Muito tóxico para os organismos aquáticos)
- R51 (Tóxico para os organismos aquáticos)
- R52 (Nocivo para os organismos aquáticos)
- R53 (Pode causar efeitos nefastos a longo prazo no ambiente aquático)
- R60 (Pode comprometer a fertilidade)
- R61 (Risco durante a gravidez com efeitos adversos na descendência)

tal como estabelecidas na Directiva 67/548/CEE do Conselho, de 27 de Junho de 1967, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros respeitantes à classificação, embalagem e rotulagem das substâncias perigosas <sup>(1)</sup> e suas alterações posteriores.

*Avaliação e verificação:* O requerente deve declarar a conformidade do produto com estes requisitos.

#### 5. Embalagens

Não podem ser utilizados plásticos laminados ou compósitos.

*Para as lâmpadas eléctricas com um casquilho,* todas as embalagens de cartão têm de conter 65 % de material reciclado (em massa), no mínimo.

*Para as lâmpadas eléctricas com dois casquilhos,* todas as embalagens de cartão têm de conter 80 % de material reciclado (em massa), no mínimo.

*Avaliação e verificação:* O requerente deve declarar a conformidade do produto com estes requisitos.

#### 6. Instruções de utilização

O produto deve ser vendido acompanhado das informações relevantes para o utilizador, incluindo recomendações sobre a sua utilização correcta do ponto de vista ambiental. Em especial:

- a) As informações (sob a forma de pictograma ou outra) apresentadas na embalagem devem chamar a atenção para as condições adequadas de eliminação, incluindo os requisitos regulamentares aplicáveis.
- b) Lâmpadas eléctricas com um casquilho: as lâmpadas que não funcionam com interruptores com regulação da intensidade luminosa devem ser rotuladas como tal; a dimensão relativa e a forma da lâmpada em relação a uma lâmpada incandescente convencional deve ser indicada na embalagem.
- c) Lâmpadas eléctricas com dois casquilhos: a informação na embalagem deve indicar que o desempenho ambiental da lâmpada melhora quando a mesma é utilizada com equipamento electrónico de controlo de alta de frequência.
- d) Deve igualmente ser indicado na embalagem do produto que é possível obter mais informações sobre o rótulo ecológico no sítio *Web* <http://europa.eu.int/ecolabel>.

*Avaliação e verificação:* O requerente deve declarar a conformidade do produto com estes requisitos e fornecer um exemplar da embalagem ao organismo competente encarregado da avaliação da candidatura.

#### 7. Informações a figurar no rótulo ecológico

O campo 2 do rótulo ecológico deve conter o seguinte texto:

«Eficiência energética elevada  
Longa duração».

<sup>(1)</sup> JO 196 de 16.8.1967, P. 1.

Caso a lâmpada eléctrica não contenha mercúrio, essa indicação pode ser incluída no campo 2 do rótulo ecológico.

*Avaliação e verificação:* O requerente deve declarar a conformidade do produto com este requisito e fornecer uma cópia do rótulo ecológico tal como aparece na embalagem e/ou no produto ao organismo competente encarregado da avaliação da candidatura.

---