

Edição em língua
portuguesa

Legislação

Índice

I Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade

- ★ Regulamento (CE) n.º 600/2004 do Conselho, de 22 de Março de 2004, que estabelece determinadas medidas técnicas aplicáveis às actividades de pesca na zona da Convenção sobre a conservação da fauna e da flora marinhas da Antárctida 1
- ★ Regulamento (CE) n.º 601/2004 do Conselho, de 22 de Março de 2004, que fixa determinadas medidas de controlo aplicáveis às actividades de pesca na zona da Convenção sobre a conservação da fauna e da flora marinhas da Antárctida e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 3943/90, (CE) n.º 66/98 e (CE) n.º 1721/1999 16
- ★ Regulamento (CE) n.º 602/2004 do Conselho, de 22 de Março de 2004, que altera o Regulamento (CE) n.º 850/98 no respeitante à protecção dos recifes de coral de profundidade dos efeitos do arrasto numa área situada a noroeste da Escócia ... 30
- Regulamento (CE) n.º 603/2004 da Comissão, de 31 de Março de 2004, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas 32
- ★ Regulamento (CE) n.º 604/2004 da Comissão, de 29 de Março de 2004, relativo à comunicação de dados no sector do tabaco a partir da colheita de 2000 34
- Regulamento (CE) n.º 605/2004 da Comissão, de 31 de Março de 2004, que derroga, relativamente ao ano 2004, o Regulamento (CE) n.º 1518/2003 no respeitante às datas de emissão dos certificados de exportação no sector da carne de suíno 39
- Regulamento (CE) n.º 606/2004 da Comissão, de 31 de Março de 2004, que derroga o Regulamento (CE) n.º 174/1999 no que respeita ao prazo de validade dos certificados de exportação no sector do leite e dos produtos lácteos 40
- Regulamento (CE) n.º 607/2004 da Comissão, de 31 de Março de 2004, que prevê uma nova atribuição de direitos de importação a título do Regulamento (CE) n.º 1146/2003 e derroga a esse regulamento 42

Preço: 22 EUR

(continua no verso da capa)

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.

★ Regulamento (CE) n.º 608/2004 da Comissão, de 31 de Março de 2004, relativo à rotulagem de alimentos e ingredientes alimentares aos quais foram adicionados fitoesteróis, ésteres de fitoesterol, fitoestanois e/ou ésteres de fitoestanol ⁽¹⁾	44
Regulamento (CE) n.º 609/2004 da Comissão, de 31 de Março de 2004, que fixa a restituição à produção para o açúcar branco utilizado pela indústria química	46
Regulamento (CE) n.º 610/2004 da Comissão, de 31 de Março de 2004, que fixa os direitos de importação no sector do arroz	47
Regulamento (CE) n.º 611/2004 da Comissão, de 31 de Março de 2004, que fixa os direitos de importação no sector dos cereais	50

II Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade

Conselho

2004/294/CE:

★ Decisão do Conselho, de 8 de Março de 2004, que autoriza os Estados-Membros que são partes contratantes na Convenção de Paris sobre a Responsabilidade Civil no Domínio da Energia Nuclear, de 29 de Julho de 1960, a ratificar, no interesse da Comunidade Europeia, o protocolo de alteração da referida convenção, ou a aderir ao mesmo	53
Protocolo de alteração da convenção sobre a responsabilidade civil no domínio da energia nuclear, de 29 de Julho de 1960, alterada pelo protocolo adicional de 28 de Janeiro de 1964 e pelo protocolo de 16 de Novembro de 1982	55

2004/295/CE:

★ Decisão do Conselho, de 22 de Março de 2004, que autoriza a Itália a aplicar uma medida derrogatória do artigo 21.º da Sexta Directiva 77/388/CEE relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios	63
--	----

2004/296/CE:

★ Recomendação do Conselho, de 30 de Março de 2004, relativa à nomeação de um membro da Comissão Executiva do Banco Central Europeu	65
---	----

Comissão

2004/297/CE:

★ Decisão da Comissão, de 29 de Março de 2004, que autoriza a República Checa, a Estónia, a Lituânia, a Hungria, a Polónia e a Eslováquia a diferir a aplicação das disposições das Directivas 2002/53/CE e 2002/55/CE do Conselho no respeitante à comercialização de sementes de determinadas variedades ⁽¹⁾ [notificada com o número C(2004) 962]	66
---	----

ESPAÇO ECONÓMICO EUROPEU

Órgão de Fiscalização da AECL

2004/298/CE:

★ Decisão do Órgão de Fiscalização da EFTA, de 16 de Julho de 2003, relativa a um regime de compensação para os operadores de autocarros expresso (Noruega)	68
---	----

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

REGULAMENTO (CE) N.º 600/2004 DO CONSELHO**de 22 de Março de 2004****que estabelece determinadas medidas técnicas aplicáveis às actividades de pesca na zona da Convenção sobre a conservação da fauna e da flora marinhas da Antárctida**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 37.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu ⁽¹⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A Convenção sobre a conservação da fauna e da flora marinhas da Antárctida, a seguir designada «convenção», foi aprovada pela Decisão 81/691/CEE do Conselho ⁽²⁾ e entrou em vigor na Comunidade em 21 de Maio de 1982.
- (2) A convenção prevê um quadro para a cooperação regional em matéria de conservação e de gestão da fauna e da flora marinhas da Antárctida, através da criação de uma Comissão para a Conservação da Fauna e da Flora Marinhas da Antárctida, a seguir denominada «CCAMLR», e da adopção pela CCAMLR de medidas de conservação que se tornam obrigatórias para as partes contratantes.
- (3) A CCAMLR adoptou determinadas medidas de conservação e de gestão dos recursos haliêuticos que impõem, *inter alia*, regras técnicas a que está sujeito o exercício de determinadas actividades de pesca na zona em que é aplicável a convenção. Estas medidas dizem nomeadamente respeito a condições relativas à utilização de determinadas artes de pesca, à proibição de utilizar determinados materiais considerados nocivos para o ambiente, à redução do impacto nocivo da pesca nas espécies como as aves e os mamíferos marinhos e a condições relativas ao exercício de actividades de observação científica a bordo dos navios de pesca para fins de recolha de dados. Estas medidas são obrigatórias para a Comunidade, pelo que devem ser executadas.
- (4) Certas medidas técnicas adoptadas pela CCAMLR foram transpostas pelo Regulamento (CEE) n.º 3943/90 do Conselho, de 19 de Dezembro de 1990, que adopta

disposições para a aplicação do sistema de observação e controlo aprovado no âmbito do artigo XXIV da Convenção sobre a conservação da fauna e da flora marinhas da Antárctida ⁽³⁾ e pelo Regulamento (CE) n.º 66/98 do Conselho, de 18 de Dezembro de 1997, que fixa certas medidas de conservação e de controlo aplicáveis às actividades de pesca no Antártico ⁽⁴⁾.

- (5) A adopção de novas medidas de conservação pela CCAMLR, assim como a actualização das já em vigor desde a adopção dos regulamentos supracitados, requer a alteração destes últimos.
- (6) Para assegurar uma maior clareza da regulamentação comunitária, é conveniente transpor separadamente as medidas de controlo das actividades de pesca e as que dizem respeito ao domínio técnico. Em consequência, os Regulamentos (CEE) n.º 3943/90 e (CE) n.º 66/98 foram revogados pelo Regulamento (CE) n.º 601/2004 do Conselho, de 22 de Março de 2004, que fixa determinadas medidas de controlo aplicáveis às actividades de pesca na zona da Convenção sobre a conservação da fauna e da flora marinhas da Antárctida ⁽⁵⁾, devendo o dispositivo comunitário ser completado pelo presente regulamento. Este processo não prejudica a inclusão de determinadas medidas técnicas específicas a certas pescarias exploratórias nos regulamentos adoptados pela Comunidade numa base anual relativos às possibilidades de pesca atribuídas aos navios comunitários e respectivas condições (regulamentos anuais «TAC e quotas»).
- (7) As medidas necessárias à execução do presente regulamento e para alinhar os anexos pelas alterações periódicas às medidas técnicas adoptadas pela CCAMLR por força da convenção serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Parecer emitido em 16 de Dezembro de 2003 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽²⁾ JO L 252 de 5.9.1981, p. 26.

⁽³⁾ JO L 379 de 31.12.1990, p. 45.

⁽⁴⁾ JO L 6 de 10.1.1998, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2742/1999 (JO L 341 de 31.12.1999, p. 1).

⁽⁵⁾ Ver página 16 do presente Jornal Oficial.

⁽⁶⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJECTO E DEFINIÇÕES

Artigo 1.º

Objecto

1. O presente regulamento estabelece medidas técnicas relativas às actividades dos navios de pesca comunitários que capturam e mantêm a bordo organismos marinhos provenientes dos recursos marinhos vivos da zona da Convenção sobre a conservação da fauna e da flora marinhas da Antártida, a seguir designada «convenção».

2. O presente regulamento é aplicável sem prejuízo das disposições da convenção e no respeito dos objectivos e princípios desta, bem como das disposições da acta final da conferência em que foi adoptada.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «Zona da convenção», a zona de aplicação da convenção, definida no seu artigo;
- b) «Convergência antártica», a linha que une os seguintes pontos ao longo dos paralelos e meridianos: 50° S, 0° — 50° S, 30° E — 45° S, 30° E — 45° S, 80° E — 55° S, 80° E — 55° S, 150° E — 60° S, 150° E — ° S, 50.° O — ° S, 50° O — 50° S, 0°;
- c) «Navio de pesca comunitário», um navio de pesca que arvore pavilhão de um Estado-Membro, esteja registado na Comunidade e capture e mantenha a bordo organismos marinhos provenientes dos recursos marinhos vivos da zona da convenção;
- d) «Rectângulo de escala precisa», uma área de 0,5° de latitude por 1° de longitude a partir do ângulo noroeste da subzona ou divisão estatística. Um rectângulo é definido pela latitude do seu limite mais ao norte e a longitude do limite mais próximo de 0°;
- e) «Nova pescaria», a pesca de uma dada espécie, através de um método específico numa subzona estatística FAO Antártico, relativamente:
 - i) à qual a CCAMLR nunca tenha recebido quaisquer informações relativas à repartição, abundância, demografia, rendimento potencial ou identidade da unidade populacional, resultantes de inquéritos ou investigações aprofundadas ou colhidas no decurso de campanhas de exploração, ou
 - ii) a quaisquer dados relativos às capturas ou ao esforço de pesca, ou
 - iii) a quaisquer dados relativos às capturas ou ao esforço de pesca das duas últimas campanhas de pesca efectuadas;

f) «Pescaria exploratória», a pescaria que deixou de ser considerada uma «nova pescaria» na acepção da alínea e) e cujo carácter exploratório se mantenha até à obtenção pela CCAMLR de informações suficientes para:

- i) avaliar a distribuição, abundância e demografia da espécie-alvo, a fim de permitir estimar o rendimento potencial da pescaria,
- ii) medir o impacto potencial da pescaria nas espécies dependentes e aparentadas, e
- iii) permitir ao Comité Científico da CCAMLR calcular e preconizar níveis de captura e de esforço de pesca adequados, bem como recomendar artes de pesca adequadas.

CAPÍTULO II

ARTES DE PESCA

Artigo 3.º

Artes autorizadas nas pescarias específicas

1. A pesca de *Dissostichus eleginoides* na subzona estatística FAO 48.3 só pode ser exercida com palangres e nassas.
2. A pesca de *Dissostichus eleginoides* na divisão estatística FAO 58.5.2 só pode ser exercida com redes de arrasto ou palangres.
3. A pesca de *Champscephalus gunnari* na subzona estatística FAO 48.3 só pode ser exercida com redes de arrasto. É proibida a utilização de redes de arrasto pelo fundo na pesca dirigida a *Champscephalus gunnari* nessa subzona.
4. A pesca de *Champscephalus gunnari* na subzona estatística FAO 58.5 só pode ser exercida com redes de arrasto.
5. Para efeitos da pescaria referida no n.º 4, a zona onde é autorizada a pesca é definida como a parte da divisão estatística FAO 58.5.2 situada na zona delimitada por uma linha:
 - a) Que vai do ponto de intersecção entre o meridiano de 72° 15' de longitude este e o limite fixado no acordo marítimo franco-australiano para sul, ao longo do meridiano até à sua intersecção com o paralelo de 53° 25' de latitude sul;
 - b) Em seguida, para leste ao longo desse paralelo até à sua intersecção com o meridiano de 74° de longitude este;
 - c) Em seguida, para nordeste, ao longo do geodésico até à intersecção do paralelo de 52° 40' de latitude sul e do meridiano de 76.º de longitude este;
 - d) Em seguida, para norte ao longo do meridiano até à sua intersecção com o paralelo de 52° de latitude sul;
 - e) Em seguida, para noroeste, ao longo do geodésico até à intersecção do paralelo de 51° de latitude sul e do meridiano de 76° 30' de longitude este; e
 - f) Em seguida, para sudoeste, a longo do geodésico até ao ponto inicial.
6. A pesca de caranguejo na subzona estatística FAO 48.3 só pode ser exercida com nassas.

Artigo 4.º**Malhagens**

1. É proibida a utilização de redes de arrasto, redes dinamarquesas ou redes similares cuja malhagem em qualquer parte da rede seja inferior à malhagem mínima fixada no anexo I em qualquer operação de pesca dirigida às seguintes espécies ou grupos de espécies:

- a) *Champscephalus gunnari*;
- b) *Dissostichus eleginoides*;
- c) *Gobionotothen gibberifrons*;
- d) *Lepidonotothen squamifrons*;
- e) *Notothenia rossii*;
- f) *Notothenia kempfi*.

2. É proibida a utilização de qualquer meio ou dispositivo que obstrua ou reduza as malhas da rede.

Artigo 5.º**Controlo da malhagem**

Quanto às redes referidas no artigo 4.º, a malhagem mínima prescrita no anexo I é determinada segundo as regras previstas no anexo II.

Artigo 6.º**Pesca do caranguejo na subzona estatística FAO 48.3**

1. A pesca é limitada aos caranguejos machos que tenham atingido a maturidade sexual; as fêmeas e machos que não tenham atingido o tamanho legalmente definido devem ser soltos indemnes. No caso de *Paralomis spinosissima* e *Paralomis formosa*, podem ser mantidos a bordo os machos cuja carapaça tenha uma largura mínima de, respectivamente, 94 mm e 90 mm.

2. O caranguejo transformado no mar deve ser congelado em secções que permitam calcular o tamanho mínimo do caranguejo.

Artigo 7.º**Utilização e eliminação das fitas plásticas para o fecho das caixas nos navios de pesca comunitários**

1. É proibida, nos navios de pesca comunitários, a utilização de fitas plásticas para o fecho das caixas de isco.

É proibida a utilização de outras fitas de embalagem para outros fins nos navios de pesca que não utilizem incineradores (circuitos fechados) a bordo.

2. Após terem sido removidas das embalagens, as fitas de embalagem serão cortadas, de forma a deixarem de ser contínuas, e queimadas o mais rapidamente possível no incinerador que se encontra a bordo.

3. Os resíduos plásticos são armazenados a bordo do navio até ao regresso ao porto, não podendo ser deitados ao mar, em nenhuma circunstância.

4. As regras de execução do presente artigo são adoptadas nos termos do n.º 2 do artigo 20.º

Artigo 8.º**Mortalidade accidental das aves marinhas no decurso das operações de pesca com palangre**

1. As operações de pesca com palangre devem ser realizadas de forma a que os anzóis iscados sejam imersos o mais rapidamente possível após colocação na água. Para os navios que utilizam o método espanhol de pesca com palangre, o peso deve ser aliviado antes de se verificar a tensão da linha; sempre que possível, deverão ser utilizados pesos de massa não inferior a 8,5 kg, em intervalos não superiores a 40 metros, ou pesos de massa não inferior a 6 kg em intervalos não superiores a 20 metros. Só deverá ser utilizado isco descongelado.

2. Sem prejuízo do disposto no n.º 7, os palangres só podem ser calados de noite, isto é, durante o período nocturno entre os períodos do crepúsculo náutico.

A calagem das artes deve, na medida do possível, estar concluída pelo menos três horas antes do nascer do sol.

Aquando da pesca nocturna com palangre, só podem ser utilizadas as luzes do navio necessárias por motivos de segurança.

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 8, é proibido deitar ao mar vísceras enquanto os palangres estão a ser calados. Deve evitar-se, na medida do possível, deitar ao mar vísceras durante a alagem dos palangres; se tal for inevitável, a operação deverá realizar-se no lado do navio oposto àquele em que estão calados ou são alados os palangres. Antes de serem deitadas vísceras ao mar, devem ser retiradas dos anzóis as vísceras e as cabeças de peixes.

Os navios são concebidos de forma a dispor de dispositivos de transformação de vísceras a bordo, capacidades adequadas para manter as vísceras a bordo ou capacidades para deitar as vísceras ao mar no lado do navio oposto àquele em que são lançados os palangres.

4. Devem ser envidados todos os esforços para assegurar que as aves marinhas capturadas vivas aquando das operações de pesca com palangre sejam libertadas vivas e que, sempre que possível, os anzóis sejam retirados sem pôr em perigo a vida da ave em causa.

5. Deve ser rebocado um cabo de galhardetes destinado a evitar que as aves marinhas pousem no isco aquando da utilização dos palangres. A descrição pormenorizada do cabo de galhardetes e do seu método de utilização consta do anexo III. Os pormenores de construção relativos ao número e à localização dos destorcedores podem variar, desde que a superfície real da água coberta pelos galhardetes não seja inferior à coberta pelo modelo constante do anexo III. Os pormenores relativos ao dispositivo arrastado na água para criar uma tensão no cabo podem igualmente variar.

6. Podem ser testadas outras variações da concepção do cabo de galhardetes nos navios com dois observadores a bordo, dos quais pelo menos um deve ter sido designado de acordo com o programa de observação científica internacional da CCAMLR, desde que sejam cumpridas as condições previstas nos n.ºs 1 a 5 e no n.º 7.

7. A proibição de calagem dos palangres de dia prevista no n.º 2 não é aplicável à pesca exercida nas subzonas estatísticas FAO 48.6, a sul de 60° S, 88.1 e 88.2 e na divisão 58.4.2, desde que sejam preenchidas as seguintes condições:

- a) Aquando da emissão da licença para esta pescaria, o navio em causa pode demonstrar às autoridades competentes:
 - i) a sua capacidade de cumprir plenamente qualquer dos protocolos experimentais para a lastragem dos palanques constantes do anexo IV. Os Estados-Membros devem comunicar à CCAMLR os resultados dos controlos técnicos efectuados para o efeito em cada um dos navios licenciados,
 - ii) as disposições tomadas para assegurar a presença dos observadores científicos que têm a obrigação de transportar a bordo nos termos do n.º 2 do artigo 14.º;
- b) O navio em questão demonstra uma velocidade de imersão do palangre mínima permanente de 0,3 m/s durante as operações de pesca;
- c) O navio em causa não captura mais de duas aves marinhas. Qualquer navio que capture um total de três aves marinhas deverá reverter imediatamente para a pesca nocturna.

8. Em derrogação do n.º 3, não pode haver descarga de vísceras nas pescarias referidas no n.º 7.

9. As regras de execução do presente artigo são adoptadas nos termos do n.º 2 do artigo 20.º

Artigo 9.º

Mortalidade accidental das aves e dos mamíferos marinhos durante as operações de pesca de arrasto

1. É proibida a utilização de cabos de controlo das redes na pesca de arrasto.
2. Durante as operações, os navios de pesca comunitários adoptam uma iluminação de reduzido alcance, tanto pela sua localização como pela sua intensidade, sem deixar de assegurar uma segurança mínima no navio.
3. É proibido deitar ao mar vísceras aquando da calagem e da alagem da rede de arrasto.
4. As regras de execução do presente artigo são adoptadas nos termos do n.º 2 do artigo 20.º

CAPÍTULO III

EXERCÍCIO DE ACTIVIDADES DE PESCA

Artigo 10.º

Deslocações dos navios em função do nível de capturas acessórias

1. Em caso de pescarias diferentes das pescarias novas ou exploratórias, os navios de pesca comunitários deslocam-se em função do nível das suas capturas acessórias nos termos do ponto A do anexo V.
2. Quanto às pescarias novas e exploratórias, os navios comunitários deslocam-se em função do nível de capturas acessórias nos termos do ponto B do anexo V.

Artigo 11.º

Medidas específicas aplicáveis nas pescarias exploratórias de *Dissostichus* spp.

1. Os navios de pesca comunitários que exercem a pesca exploratória de *Dissostichus* spp. com redes de arrasto ou palangres na zona da convenção, com excepção dos que participam em pescarias para as quais a CCAMLR concede isenções específicas, operam segundo as regras previstas nos n.ºs 3 a 6.
2. Para efeitos do presente artigo, um lanço engloba uma única utilização da rede de arrasto. Nas pescarias com palangre, um lanço engloba a calagem de uma ou várias linhas num único local.
3. A pesca deve ser exercida num intervalo geográfico e batimétrico tão vasto quanto possível. Para o efeito, a pesca em qualquer rectângulo de escala precisa cessa sempre que as capturas declaradas nos termos do artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 601/2004 atinjam 100 toneladas; o referido rectângulo é, então, encerrado à pesca para o resto da campanha. Num dado momento, só é autorizado a pescar num determinado rectângulo de escala precisa um único navio.
4. Para efeitos do n.º 3:
 - a) A posição geográfica precisa de um lanço nas pescarias com redes de arrasto é determinada pelo ponto médio entre os pontos do início e do fim do lanço no trajecto do navio;
 - b) A posição geográfica precisa de uma calagem nas pescarias com palangre é determinada pelo ponto central do palangre ou dos palangres calados;
 - c) O rectângulo de escala precisa em que se considera que um navio está a pescar corresponde à posição geográfica exacta de um lanço;

d) Considera-se que o navio está a pescar em qualquer rectângulo de escala precisa a partir do início do processo de calagem até à conclusão da alagem de todas as linhas nesse rectângulo de escala precisa.

5. Excepto em circunstâncias excepcionais que não estejam sob o controlo do navio (por exemplo, gelo ou condições climatéricas), para um dado lanço de palangre, o tempo de imersão não deve ser superior a 48 horas, calculadas a contar da conclusão do processo de calagem até ao início da alagem.

6. As regras de execução do presente artigo são adoptadas nos termos do n.º 2 do artigo 20.º

Artigo 12.º

Medidas específicas aplicáveis na pesca de *Champscephalus gunnari* na subzona estatística FAO 48.3

1. A pesca de *Champscephalus gunnari* é proibida num raio de 12 milhas marítimas da costa da Geórgia do Sul durante o período de reprodução, compreendido entre 1 de Março e 31 de Maio.

2. Se, num lanço de rede, as capturas de *Champscephalus gunnari* forem superiores a 100 kg e mais de 10 %, em número, dessas capturas tiverem um comprimento total inferior a 240 mm, o navio de pesca deslocar-se-á para outro pesqueiro que diste pelo menos 5 milhas marítimas do anterior. Durante pelo menos cinco dias, o navio de pesca não pode regressar a um raio de 5 milhas marítimas em torno do local em que as capturas de *Champscephalus gunnari* de pequeno tamanho foram superiores a 10 %. Por local em que as capturas accidentais de *Champscephalus gunnari* de pequeno tamanho foram superiores a 10 %, entende-se o trajecto percorrido pelo navio de pesca, do ponto em que a arte de pesca foi calada até ao ponto em que foi recuperada pelo navio.

3. Se capturar 20 aves marinhas, o navio deve cessar as suas actividades de pesca e não pode reiniciar quaisquer actividades nesta pescaria durante a campanha em curso.

4. Qualquer navio que participa nesta pescaria durante o período compreendido entre 1 de Março e 31 de Maio deve realizar pelo menos 20 operações de arrasto de investigação nos termos do anexo VI.

5. As regras de execução do presente artigo são adoptadas nos termos do n.º 2 do artigo 20.º

CAPÍTULO IV

MEDIDAS RELATIVAS À OBSERVAÇÃO CIENTÍFICA A BORDO DOS NAVIOS QUE OPERAM NA ZONA DA CONVENÇÃO

Artigo 13.º

Objecto e âmbito de aplicação

O sistema de observação científica adoptado pela CCAMLR em virtude do artigo XXIV da convenção é aplicável, nos termos do presente capítulo, aos navios de pesca comunitários que realizem operações de pesca e de investigação na zona da convenção.

Artigo 14.º

Actividades submetidas a observação científica

1. Os navios de pesca comunitários devem ter a bordo, durante cada período de pesca, pelo menos, um observador científico e, sempre que possível, um observador científico adicional, sempre que exercerem a pesca de:

a) *Champscephalus gunnari* na subzona estatística FAO 48.3 e na divisão 58.5.2;

b) Caranguejo na subzona estatística FAO 48.3;

c) *Dissostichus eleginoides* nas subzonas estatísticas FAO 48.3 e 48.4 na divisão estatística 58.5.2; ou

d) *Martialia hyadesi* na subzona estatística FAO 48.3.

2. Os navios de pesca comunitários devem igualmente ter a bordo pelo menos dois observadores científicos, um dos quais será um observador científico da CCAMLR designado nos termos do artigo 15.º, sempre que exerçam a pesca exploratória referida no artigo 11.º do presente regulamento, ou uma outra pesca exploratória autorizada nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 601/2004.

3. Em derrogação do disposto no n.º 2, os navios que participem em pescarias exploratórias de *Dissostichus* spp. nas zonas estatísticas da FAO 48.3.a) e 48.3.b) devem ter a bordo pelo menos um observador científico da CCAMLR e, se possível, outro observador científico.

4. As regras de execução do presente artigo são adoptadas nos termos do n.º 2 do artigo 20.º

Artigo 15.º

Observadores científicos

1. Os Estados-Membros designam os observadores científicos autorizados a desempenhar funções associadas à execução do sistema de observação adoptado pela CCAMLR nos termos do presente regulamento.

2. As obrigações e as funções dos observadores científicos embarcados nos navios constam do anexo VII.

3. Os observadores científicos devem ser nacionais do Estado-Membro que os designa e seguir os usos e as regras em vigor no navio em que efectuam as suas observações.

4. Os observadores científicos devem estar familiarizados com as actividades de pesca e de investigação científica a observar, as disposições da convenção e as medidas adoptadas por força da convenção e devem ter tido uma formação adequada para cumprir as obrigações com competência. Devem, além disso, ser capazes de comunicar na língua do Estado de pavilhão dos navios em que exercem as suas actividades.

5. Os observadores científicos são portadores de um documento, emitido pelo Estado-Membro que os designa num formulário aprovado pela CCAMLR, que os identifique como observadores científicos da CCAMLR.

6. Os observadores científicos apresentam à CCAMLR, por intermédio do Estado-Membro que os designa, o mais tardar um mês após o final da campanha de observação ou após o regresso do observador ao seu país de origem, um relatório de cada missão de observação cumprida, utilizando os formulários aprovados pelo Comité Científico da CCAMLR. É enviada uma cópia ao Estado de pavilhão do navio em causa e à Comissão.

7. As regras de execução do presente artigo são adoptadas nos termos do n.º 2 do artigo 20.º

Artigo 16.º

Convénios sobre a colocação de observadores a bordo dos navios

1. A colocação de observadores científicos a bordo dos navios de pesca comunitários que exercem operações de pesca ou de investigação científica é feita de acordo com os convénios bilaterais celebrados para esse efeito com outro membro da CCAMLR.

2. Os convénios bilaterais referidos no n.º 1 baseiam-se nos seguintes princípios:

- a) Os observadores científicos gozam do estatuto de oficial do navio enquanto estiverem a bordo. O alojamento e as refeições dos observadores embarcados correspondem a esse estatuto;
- b) O Estado-Membro de pavilhão assegura que os operadores dos navios prestem aos observadores científicos que se encontram a bordo dos navios que arvoem o seu pavilhão toda a cooperação necessária para desempenhar as funções que lhes foram confiadas. Os observadores científicos têm, nomeadamente, acesso aos dados e às operações do navio, por forma a desempenhar a sua função de observador científico da forma requerida pela CCAMLR;
- c) O Estado-Membro de pavilhão toma as medidas adequadas para garantir, a bordo dos navios que arvoem o seu pavilhão, a segurança e o bem-estar dos observadores científicos no exercício das suas funções, a prestação de cuidados médicos e a salvaguarda da liberdade e da dignidade dos observadores;
- d) São tomadas disposições para permitir ao observador científico enviar e receber mensagens através do equipamento de comunicação do navio, com a ajuda do operador. Todas as despesas razoáveis originadas por essas comunicações são, normalmente, tomadas a cargo pelo membro da CCAMLR que procedeu à designação dos observadores científicos (a seguir denominado «país designador»);
- e) São tomadas disposições relativas ao transporte e ao embarque de observadores científicos para reduzir ao mínimo as interferências com as operações de exploração ou de investigação;

f) Os observadores científicos fornecem uma cópia dos seus relatórios aos capitães interessados, se estes o desejarem;

g) Os países que designam os observadores asseguram que os observadores científicos sejam titulares de um seguro considerado satisfatório pelos membros da CCAMLR em causa;

h) O país designador é responsável pelo transporte — ida e volta — dos observadores científicos a partir dos pontos de embarque;

i) Salvo disposição em contrário, o equipamento, o vestuário e o salário, assim como qualquer indemnização, do observador científico são normalmente tomados a cargo pelo país designador, ficando o alojamento e as refeições a bordo a cargo do país anfitrião.

3. As regras de execução do presente artigo são adoptadas nos termos do n.º 2 do artigo 20.º

Artigo 17.º

Comunicação das informações

1. Os Estados-Membros que procederam à designação de observadores científicos fornecem os pormenores dos programas de observação à CCAMLR o mais rapidamente possível, mas nunca depois da celebração de cada convénio bilateral referido no artigo 11.º Relativamente a cada observador, são fornecidos os seguintes pormenores:

- a) Data de celebração do convénio;
- b) Nome e pavilhão do navio que recebe o observador;
- c) Estado-Membro responsável pela designação do observador;
- d) Sector de pesca (zona, subzona, divisão estatística da CCAMLR);
- e) Tipo de dados recolhidos pelo observador e submetidos ao secretariado da CCAMLR (captura acessória, espécie-alvo, dados biológicos, etc.);
- f) Datas previstas de início e de fim do programa de observação; e
- g) Data prevista de regresso do observador ao seu país de origem.

2. As regras de execução do presente artigo são adoptadas nos termos do n.º 2 do artigo 20.º

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 18.º

Alteração dos anexos

Os anexos I a VII são alterados em aplicação das medidas de conservação tornadas obrigatórias para a Comunidade, nos termos do n.º 3 do artigo 20.º

Artigo 19.º**Execução**

As medidas necessárias à execução dos artigos 7.º, 8.º, 9.º, 11.º, 12.º, 14.º, 15.º, 16.º e 17.º são adoptadas nos termos do n.º 2 do artigo 20.º

Artigo 20.º**Comité**

1. A Comissão é assistida pelo comité instituído pelo artigo 30.º do Regulamento (CE) n.º 2371/2002 do Conselho, de 20 de Dezembro de 2002, relativo à conservação e à exploração sustentável dos recursos haliêuticos no âmbito da política comum das pescas ⁽¹⁾.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 4.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE.

O prazo previsto no n.º 3 do artigo 4.º da Decisão 1999/468/CE é de um mês.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE.

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de um mês.

4. O comité aprovará o seu regulamento interno.

Artigo 21.º**Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor no sétimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

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

Feito em Bruxelas, em 22 de Março de 2004.

Pelo Conselho

O Presidente

J. WALSH

⁽¹⁾ JO L 358 de 31.12.2002, p. 59.

ANEXO I

MALHAGEM MÍNIMA NA ACEPÇÃO DO N.º 1 DO ARTIGO 4.º

Espécie	Tipo de rede	Malhagem mínima
<i>Notothenia rossii</i>	Redes de arrasto, redes dinamarquesas e redes similares	120 mm
<i>Dissostichus eleginoides</i>	Redes de arrasto, redes dinamarquesas e redes similares	120 mm
<i>Gobionotothen gibberifrons</i>	Redes de arrasto, redes dinamarquesas e redes similares	80 mm
<i>Notothenia kempfi</i>	Redes de arrasto, redes dinamarquesas e redes similares	80 mm
<i>Lepidonotothen squamifrons</i>	Redes de arrasto, redes dinamarquesas e redes similares	80 mm
<i>Champscephalus gunnari</i>	Redes de arrasto, redes dinamarquesas e redes similares	90 mm

ANEXO II

REGRAS PARA A DETERMINAÇÃO DA MALHAGEM MÍNIMA NA ACEPÇÃO DO ARTIGO 5.º**A. Descrição das bitolas**

1. A malhagem é determinada por meio de uma bitola plana, com dois milímetros de espessura, de um material resistente e indeformável. A bitola deve apresentar quer secções de bordos paralelos que, a partir de um ponto dado, convergem por uma série de biséis, de acordo com uma relação simétrica de 1 a 8, quer apenas bordos convergentes, de acordo com a mesma relação. A bitola deve ser munida de um orifício na extremidade mais estreita.
2. A face da bitola deve conter eventualmente a inscrição da largura em milímetros da secção de lados paralelos e da parte convergente. No que diz respeito a esta última, a largura será inscrita em intervalos de 1 mm e indicada em intervalos regulares.

B. Utilização da bitola

1. A rede será esticada no sentido da diagonal mais longa das malhas.
2. Será inserida pela sua extremidade mais estreita na abertura da malha, perpendicularmente ao pano da rede, uma bitola correspondente à descrição enunciada no ponto A.
3. A bitola será inserida na abertura da malha, quer com a mão quer através de um peso ou de um dinamómetro, até que a resistência da malhagem pare a progressão dos bordos convergentes.

C. Selecção da malhagem a medir

1. O pedaço de rede a medir deve ser constituído por uma série de 20 malhas consecutivas, tomadas no sentido com comprimento axial da rede.
2. As malhas situadas a menos de 50 cm do enlaçamento, das cordas ou da linha do saco não devem ser medidas. Esta distância deve ser medida perpendicularmente ao enlaçamento, cordas e linha do saco, esticando a rede no sentido da medição. Também não serão medidas as malhas remendadas, rasgadas nem aquelas que sirvam de ponto de fixação de acessórios da rede.
3. Em derrogação da alínea a), as malhas medidas não devem ser consecutivas se a aplicação da alínea b) o tornar impossível.
4. As redes só devem ser medidas quando estão molhadas e não geladas.

D. Medição de cada malha

O tamanho de cada malha será definido pela largura da bitola no ponto em que esta pouse, quando utilizada de acordo com o ponto B.

E. Determinação da malhagem da rede

A malhagem da rede é definida pela média aritmética, em milímetros, das medições do número total das malhas seleccionadas obtidas de acordo com os métodos descritos nos pontos C e D; esta média aritmética deve ser arredondada ao milímetro.

O número total das malhas a medir está previsto no ponto F.

F. Sequência do processo de controlo

1. O inspector medirá uma série de 20 malhas que serão seleccionadas de acordo com o ponto C, inserindo a bitola manualmente sem utilizar peso nem dinamómetro.

A malhagem da rede será então determinada nos termos do ponto E.

Se os cálculos indicarem que a malhagem não obedece às normas em vigor, o inspector medirá duas séries suplementares de 20 malhas, seleccionadas nos termos do ponto C.

O inspector efectuará seguidamente um novo cálculo em conformidade com o ponto E, tendo em conta as 60 malhas já medidas. Sem prejuízo da alínea b), a malhagem assim obtida será a da rede.

2. Se o capitão do navio contestar a malhagem determinada em conformidade com o ponto 1, esta medição não será tomada em consideração para a determinação da malhagem e o inspector efectuará uma nova medição da rede, fixando-lhe, para o efeito, desta vez um peso ou dinamómetro, cuja escolha é deixada ao seu critério. O peso deve ser fixado (por meio de um gancho) no orifício da extremidade mais estreita da bitola. O dinamómetro pode ser fixado ao orifício da extremidade mais estreita ou aplicado à extremidade mais larga da bitola. A precisão do peso ou do dinamómetro deve ser certificada pela autoridade nacional competente.

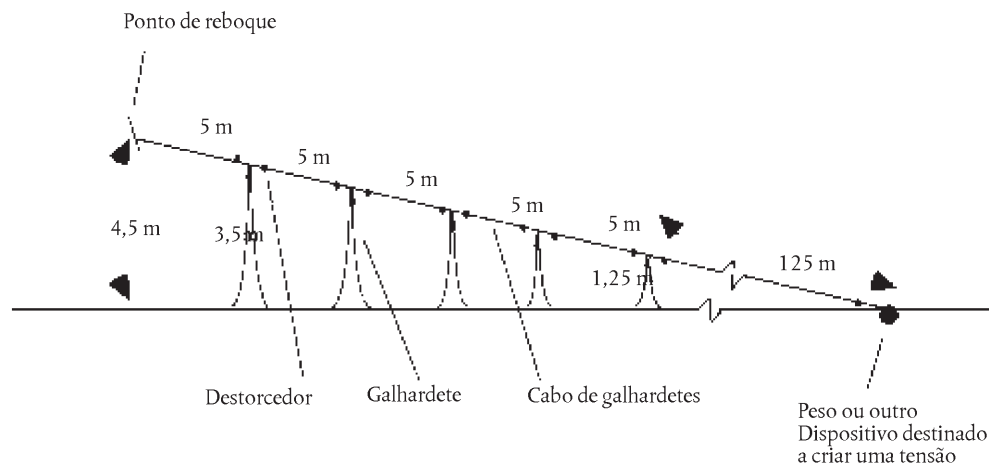
Quando a malhagem, determinada de acordo com a alínea a), é igual ou inferior a 35 mm, será aplicada uma força de 19,61 newtons (equivalente a uma massa de 2 quilogramas); a força aplicada às outras redes é de 49,03 newtons (equivalente a uma massa de 5 quilogramas).

Para a determinação da malhagem nos termos do ponto E, quando o inspector utiliza um peso ou um dinamómetro, só será medida uma série de 20 malhas.

ANEXO III

DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DO CABO DE GALHARDETES REFERIDO NO N.º 5 DO ARTIGO 8.º E MÉTODO DE UTILIZAÇÃO

1. O cabo de galhardetes deve ser suspenso na popa e fixado cerca de 4,5 m acima da água, de forma a encontrar-se imediatamente por cima do ponto de imersão do isco.
2. O cabo de galhardetes deve ter um diâmetro de cerca de 3 mm, um comprimento mínimo de 150 m e estar munido de um dispositivo na sua extremidade que lhe permita seguir o navio mesmo com ventos contrários.
3. Em intervalos de 5 m a partir do ponto de fixação no navio, devem estar fixados cinco estralhos munidos de galhardetes com, cada um, dois cordões constituídos por uma corda com um diâmetro de cerca de 3 mm. O comprimento dos galhardetes deve variar entre 3,5 m, no que respeita ao galhardete mais próximo do navio, e 1,25 m, no que respeita ao quinto galhardete. Quando o cabo de galhardetes está em posição, os estralhos munidos de galhardetes devem poder tocar a superfície da água e por vezes imergir quando o navio arfa. Devem ser colocados destorcedores no cabo, no ponto de reboque, de um lado e do outro do ponto de fixação de cada estralho e imediatamente antes de cada peso colocado na extremidade do cabo de galhardetes. Cada estralho munido de galhardetes deve igualmente possuir um destorcedor no seu ponto de fixação no cabo de galhardetes.



ANEXO IV

PROTOCOLOS EXPERIMENTAIS DE LASTRAGEM DOS PALANGRES REFERIDOS NO N.º 7 DO ARTIGO 8.º

PROTOCOLO A

- A1. O navio deve, em presença de um observador científico que o observa:
- Calar pelo menos cinco palangres com um mínimo de quatro registadores de tempo e profundidade (TDR) por palangre;
 - Colocar os TDR aleatoriamente em cada palangre, em calagens seleccionadas aleatoriamente;
 - Calcular a velocidade de imersão de cada TDR recuperado pelo navio:
 - medindo a velocidade de imersão como a média do tempo necessário para descer da superfície (0 m) até 15 m de profundidade, e
 - fixando uma velocidade mínima de imersão de 0,3 m/s;
 - Se não for atingida a velocidade mínima de imersão (0,3 m/s) nos 20 pontos de amostragem, repetir a experiência até registar um total de 20 testes com uma velocidade mínima de imersão de 0,3 m/s;
 - O equipamento e as artes de pesca utilizados nas experiências devem ser idênticos aos que serão utilizados na zona da convenção.
- A2. No decurso da pesca, para que um navio mantenha o seu direito de isenção das condições de calagem de noite, o observador científico da CCAMLR deve controlar regularmente a imersão do palangre. O navio deve cooperar com o observador da CCAMLR, o qual:
- Procurará colocar um TDR em cada palangre calado durante o seu turno;
 - Colocará, de sete em sete dias, todos os TDR disponíveis num mesmo palangre para determinar se a velocidade de imersão varia ao longo da linha;
 - Colocará os TDR aleatoriamente em cada palangre, em calagens seleccionadas aleatoriamente;
 - Calculará a velocidade de imersão de cada TDR recuperado pelo navio; e
 - Medirá a velocidade de imersão como a média do tempo necessário para descer da superfície (0 m) até 15 m de profundidade.
- A3. O navio:
- Assegurar-se-á de que a velocidade mínima de imersão é de 0,3 m/s;
 - Transmitirá um relatório diário ao responsável pela pescaria; e
 - Assegurar-se-á de que os dados recolhidos no decurso das experiências de imersão do palangre são registados no formato prescrito e transmitidos ao responsável pela pescaria no final da campanha.

PROTOCOLO B

- B1. O navio deve, em presença de um observador científico que o observa:
- Calar, pelo menos, cinco palangres de comprimento igual ao comprimento máximo a utilizar na zona da convenção com um mínimo de quatro garrafas-teste (ver pontos B5 a B9) no terço central de cada palangre;
 - Colocar as garrafas-teste aleatoriamente em cada palangre, em calagens seleccionadas aleatoriamente, fixando-as a meia distância entre os lastros;
 - Calcular a velocidade de imersão de cada garrafa-teste, medindo a velocidade a que o palangre desce da superfície (0 m) até 10 m;
 - A velocidade mínima de imersão é fixada em 0,3 m/s;
 - Se não for atingida a velocidade mínima de imersão nos 20 pontos de amostragem (quatro testes em cinco linhas), repetir a experiência até registar um total de 20 testes com uma velocidade mínima de imersão de 0,3 m/s;
 - O equipamento e as artes de pesca utilizados nas experiências devem ter especificações idênticas às dos que serão utilizados na zona da convenção.
- B2. No decurso da pesca, para que um navio mantenha o seu direito de isenção previsto no n.º 8 do artigo 7.º, o observador científico da CCAMLR deve controlar regularmente a imersão do palangre. O navio deve cooperar com o observador da CCAMLR, o qual:
- Procurará efectuar um teste da garrafa em cada palangre calado durante o seu período de trabalho, atendendo a que o teste deve ser efectuado no terço central da linha;
 - Colocará, de sete em sete dias, um mínimo de quatro garrafas-teste num mesmo palangre, para determinar se a velocidade de imersão varia ao longo da linha;

- c) Colocará as garrafas aleatoriamente em cada palangre, em calagens seleccionadas aleatoriamente, fixando-as a meia distância entre os lastros;
 - d) Calculará a velocidade de imersão de cada garrafa-teste; e
 - e) Calculará a velocidade de imersão da linha, medindo a velocidade a que o palangre desce da superfície (0 m) até 10 m.
- B3. No decurso das suas operações de pesca ao abrigo desta isenção, o navio deve:
- a) Assegurar-se de que cada palangre foi lastrado por forma a atingir, de cada vez, uma velocidade mínima de imersão de 0,3 m/s;
 - b) Comunicar todos os dias à sua agência nacional os resultados obtidos; e
 - c) Assegurar-se de que os dados recolhidos sobre o controlo da velocidade de imersão são registados no formato prescrito e transmitidos à agência nacional responsável no final da campanha.
- B4. O teste da garrafa deve ser efectuado do modo a seguir descrito.

Colocação da garrafa

- B5. 10 m de fio de estralho de nylon multifilamento de 2 mm, ou equivalente, são solidamente atados ao gargalo de uma garrafa de plástico ⁽¹⁾ de 750 ml (flutuabilidade de cerca de 0,7 kg) com um agrafe de madre fixado na outra extremidade. O comprimento é medido a partir do ponto de fixação (extremidade do mosquetão de mola) até ao gargalo da garrafa e deve ser verificado pelo observador com intervalos de dois ou três dias.
- B6. Deve ser colada fita adesiva reflectora à volta da garrafa, para permitir a sua observação de noite. No interior da garrafa, deve ser colocada uma folha de papel resistente à água, com um número de identificação suficientemente grande para poder ser lido a alguns metros de distância.

Teste

- B7. A garrafa é esvaziada, a tampa é retirada e o fio é enrolado à volta da garrafa para a calagem. A garrafa, com o fio enrolado à sua volta, é fixada no palangre ⁽²⁾, a meia distância entre os lastros (ponto de fixação).
- B8. O observador regista o número de segundos ⁽³⁾ entre o momento em que o ponto de fixação toca na água, t_1 , e o momento em que a garrafa fica totalmente imersa, t_2 . O resultado do teste é calculado do seguinte modo:
- $$\text{Velocidade de imersão} = 10/(t_2 - t_1)$$
- B9. O resultado deve ser igual ou superior a 0,3 m/s. Estes dados devem ser registados no espaço indicado no diário de bordo electrónico do observador.

⁽¹⁾ Utilizar uma garrafa de água de plástico rígido com uma tampa de plástico de enroscar. A tampa da garrafa é retirada para que a garrafa se possa encher de água após imersão na água, por forma a que a garrafa não seja destruída pela pressão da água de plástico e possa ser reutilizada.

⁽²⁾ Nos palangres automáticos, fixá-la na madre; no sistema de palangre espanhol, fixá-la no estralho.

⁽³⁾ Usar binóculos para melhor vigiar o teste, especialmente em condições de mau tempo.

ANEXO V

REGRAS RELATIVAS ÀS CAPTURAS ACESSÓRIAS REALIZADAS NO DECURSO DA PESCA NA ZONA DA CONVENÇÃO**A. PESCARIAS REGULAMENTADAS**

1. Se, no decurso da pesca dirigida a *Dissostichus eleginoides* na subzona estatística FAO 48.3, as capturas acessórias de qualquer espécie, em qualquer lanço ou calagem, forem iguais ou superiores a 1 tonelada, o navio de pesca deslocar-se-á para outro pesqueiro que diste do anterior no mínimo 5 milhas marítimas. Durante pelo menos cinco dias, o navio de pesca não poderá regressar a um raio de 5 milhas marítimas em torno do local em que as capturas acessórias excederam 1 tonelada.
2. Se, no decurso da pesca dirigida a *Champocephalus gunnari* na subzona estatística FAO 48.3, as capturas acessórias, em qualquer lanço, de uma das seguintes espécies: *Chaenocephalus aceratus*, *Gobionotothen gibberifrons*, *Lepidonotothen squamifrons*, *Notothenia rossii*, ou *Pseudochaenichthys georgianus*:
 - a) Forem superiores a 100 kg e representarem mais de 5 % do peso total das capturas de peixe; ou
 - b) Tiverem peso igual ou superior a 2 toneladas;
o navio de pesca deslocar-se-á para outro pesqueiro que diste do anterior no mínimo 5 milhas marítimas. Durante pelo menos cinco dias, o navio de pesca não poderá regressar a um raio de 5 milhas marítimas em torno do local em que as capturas acessórias das espécies supramencionadas excederam 5 %.
3. Se, no decurso da pesca dirigida a *Dissostichus eleginoides* ou *Champocephalus gunnari* na divisão estatística FAO 58.5.2, as capturas acessórias de *Channichthys rhinoceratus*, *Lepidonotothen squamifrons*, *Macrourus* spp., ou raias num lanço forem iguais ou superiores a 2 toneladas, o navio de pesca não utilizará esse método de pesca durante pelo menos cinco dias num raio de 5 milhas marítimas em torno do local em que as capturas acessórias excederam 2 toneladas.
Se, no decurso das pescarias supramencionadas, as capturas acessórias, num lanço, de quaisquer outras espécies das capturas acessórias para as quais foram fixados limites por força da regulamentação comunitária forem iguais ou superiores a 1 tonelada, o navio de pesca não utilizará esse método de pesca durante pelo menos cinco dias num raio de 5 milhas marítimas em torno do local em que as capturas acessórias excederam 1 tonelada.
4. Se, no decurso da pesca dirigida a *Electrona carlsbergi* na subzona estatística FAO 48.3, as capturas acessórias por lanço de uma espécie diferente da espécie-alvo:
 - a) Forem superiores a 100 kg e representarem mais de 5 % do peso total das capturas de peixe; ou
 - b) Tiverem peso igual ou superior a 2 toneladas;
o navio de pesca deslocar-se-á para outro pesqueiro que diste do anterior no mínimo 5 milhas marítimas. Durante pelo menos cinco dias, o navio de pesca não poderá regressar a um raio de 5 milhas marítimas em torno do local em que as capturas acessórias de espécies diferentes das espécies-alvo excederam 5 %.
5. Por local em que as capturas acidentais foram superiores às quantidades mencionadas nos pontos 1 a 4, entende-se o trajecto percorrido pelo navio, do ponto em que a arte de pesca foi calada até ao ponto em que foi recuperada pelo navio.

B. NOVAS PESCARIAS E PESCARIAS EXPLORATÓRIAS

1. Se as capturas acessórias de uma espécie forem iguais ou superiores a 1 tonelada num lanço, o navio de pesca deslocar-se-á para outro pesqueiro que diste do anterior no mínimo 5 milhas marítimas. Durante pelo menos cinco dias, o navio de pesca não poderá regressar a um raio de 5 milhas marítimas em torno do local em que as capturas acessórias excederam 1 tonelada. Por local em que as capturas acessórias excederam 1 toneladas, entende-se o trajecto percorrido pelo navio de pesca, do ponto em que a arte de pesca foi calada até ao ponto em que foi recuperada pelo navio.
 2. Para efeitos do ponto 1:
 - a) As capturas acessórias são constituídas pelas capturas de quaisquer espécies diferentes das espécies-alvo;
 - b) Os *Macrurus* spp. e as raias contam como uma única espécie.
-

ANEXO VI

ARRASTO DE INVESTIGAÇÃO NA PESCA DE *CHAMPSOCEPHALUS GUNNARI* NA SUBZONA ESTATÍSTICA 48.3 DURANTE A ÉPOCA DE REPRODUÇÃO

1. Na zona dos ilhéus Shag (Shag Rocks)/Black Rocks, serão realizados 12 lanços para fins de investigação, distribuídos pelos quatro sectores ilustrados na figura 1: quatro no sector noroeste e quatro no sector sudeste, dois no sector nordeste e dois no sector sudoeste. Serão realizados oito lanços suplementares para fins de investigação na plataforma noroeste da Geórgia do Sul em águas com uma profundidade inferior a 300 m, como ilustrado na figura 1.
2. Qualquer lanço para fins de investigação deverá distar, pelo menos, 5 milhas marítimas de todos os outros. O espaçamento deve permitir a cobertura de ambas as zonas, por forma a fornecer informações sobre a composição em termos de comprimento, sexo, maturidade e peso de *Champscephalus gunnari*.
3. Sempre que, a caminho da Geórgia do Sul, se encontrarem concentrações de peixes, estas deverão ser objecto de pesca, para além dos habituais lanços realizados para fins de investigação.
4. A duração dos lanços para fins de investigação não poderá ser inferior a 30 minutos, com a rede calada na profundidade de pesca. Durante o dia, a rede deve encontrar-se perto do fundo.
5. As capturas de todos os lanços realizados para fins de investigação serão amostradas pelo observador internacional científico a bordo. As amostras deveriam incluir pelo menos 100 peixes, amostrados com base em técnicas normalizadas de amostragem aleatória. Os peixes na amostra devem todos ser examinados, pelo menos, quanto ao seu comprimento, sexo e maturidade e, se possível, peso. Se as capturas forem importantes e o tempo o permitir, deverão ser examinados mais peixes.

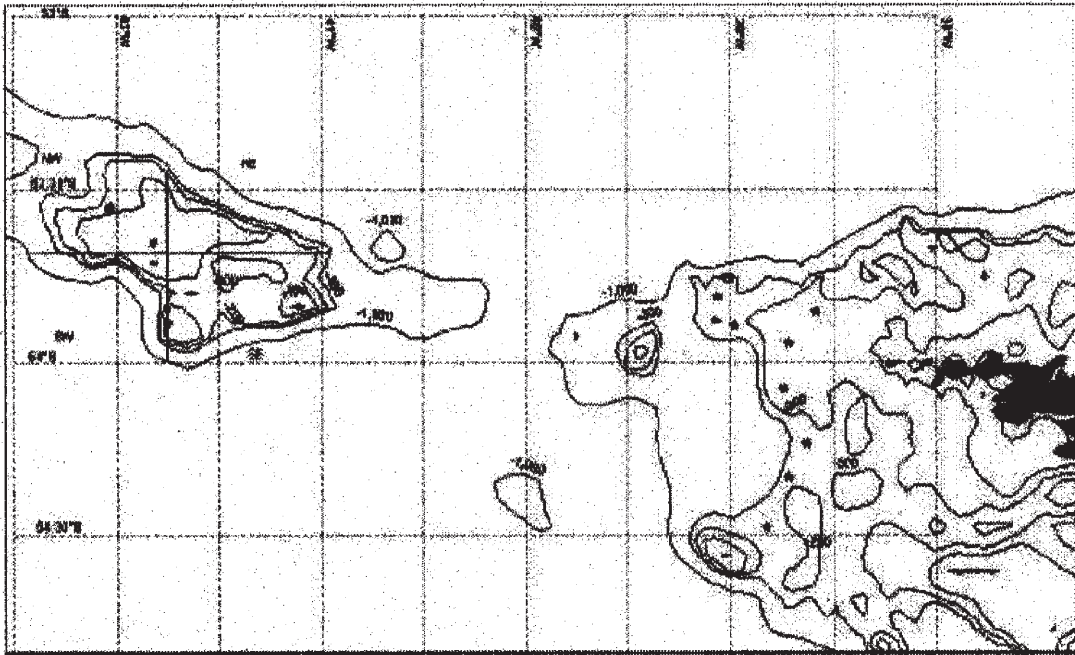


Figura 1:

Distribuição geográfica de 20 lanços para fins de pesca exploratória de *Champscephalus gunnari* nos ilhéus Shag (12) e na Geórgia do Sul (8) de 1 de Março a 31 de Maio. Os locais para as operações de arrasto em torno da Geórgia do Sul (estrelas) são dados a título indicativo.

ANEXO VII

FUNÇÕES E TAREFAS DOS OBSERVADORES CIENTÍFICOS A BORDO DOS NAVIOS QUE PARTICIPAM NA INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA OU NA EXPLORAÇÃO DOS RECURSOS MARINHOS VIVOS NA ZONA DA CONVENÇÃO REFERIDAS NO N.º 2 DO ARTIGO 15.º

- A. A função de observador científico a bordo dos navios que participam na investigação científica ou na exploração dos recursos marinhos vivos é observar e declarar as actividades de pesca da zona da convenção, atendendo devidamente aos objectivos e princípios da convenção.
- B. Para o desempenho desta função, os observadores científicos devem realizar as seguintes tarefas utilizando os formulários de observação aprovados pelo Comité Científico da CCAMLR:
- a) Tomar nota das operações do navio (por exemplo: proporção do tempo dedicado à investigação, à pesca, ao trânsito, etc., e pormenores das operações de arrasto);
 - b) Colher amostras das capturas, a fim de determinar as suas características biológicas;
 - c) Registar os dados biológicos por espécie capturada;
 - d) Registar as capturas acessórias, a sua quantidade e os outros dados biológicos;
 - e) Registar o entrelaçamento das aves e dos mamíferos marinhos nos destroços e a sua mortalidade accidental;
 - f) Anotar o processo segundo o qual é medido o peso da captura e recolher os dados ligados ao factor de conversão entre o peso vivo e o produto final nos casos em que o registo da captura é feito em peso do produto tratado;
 - g) Preparar relatórios sobre as observações efectuadas nos formulários de observação aprovados pelo Comité Científico e submetê-los às respectivas autoridades;
 - h) Submeter uma cópia dos relatórios aos capitães dos navios;
 - i) Se forem solicitados nesse sentido, prestar apoio ao capitão do navio no respeitante aos processos de registo e de declaração das capturas;
 - j) Realizar outras tarefas determinadas por acordo mútuo das partes no acordo bilateral aplicável;
 - k) Recolher dados factuais sobre os navios de pesca assinalados na zona da convenção, nomeadamente a identificação do tipo de navio, a sua posição e as suas actividades; e
 - l) Recolher informações sobre a perda de artes de pesca e a evacuação de resíduos pelos navios de pesca no mar.
-

REGULAMENTO (CE) N.º 601/2004 DO CONSELHO
de 22 de Março de 2004

que fixa determinadas medidas de controlo aplicáveis às actividades de pesca na zona da Convenção sobre a conservação da fauna e da flora marinhas da Antárctida e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 3943/90, (CE) n.º 66/98 e (CE) n.º 1721/1999

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 37.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu ⁽¹⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A Convenção sobre a conservação da fauna e da flora marinhas da Antárctida, a seguir designada «Convenção», foi aprovada pela Decisão 81/691/CEE do Conselho ⁽²⁾ e entrou em vigor na Comunidade em 21 de Maio de 1982.
- (2) A Convenção prevê um quadro para a cooperação regional em matéria de conservação e gestão dos recursos marinhos vivos do Antártico, através da criação de uma Comissão para a conservação da fauna e da flora marinhas da Antárctida, a seguir designada «CCAMLR», e da adopção, pela CCAMLR, de medidas de conservação que se tornam obrigatórias para as partes contratantes.
- (3) A Comunidade, enquanto parte contratante na Convenção, deve garantir que as medidas de conservação adoptadas pela CCAMLR sejam aplicadas aos navios de pesca da Comunidade.
- (4) As referidas medidas incluem numerosas regras e disposições relativas ao controlo das actividades de pesca na zona abrangida pela Convenção que devem ser incorporadas no direito comunitário enquanto disposições especiais na acepção do n.º 3 do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 2847/93 do Conselho, de 12 de Outubro de 1993, que institui um regime de controlo aplicável à política comum das pescas ⁽³⁾, disposições essas que completam as deste último regulamento.

- (5) Certas disposições especiais foram transpostas para o direito comunitário pelo Regulamento (CEE) n.º 3943/90 do Conselho, de 19 de Dezembro de 1990, que adopta disposições para a aplicação do sistema de observação e controlo aprovado no âmbito do artigo XXIV da Convenção sobre a conservação da fauna e da flora marinhas da Antárctida ⁽⁴⁾, pelo Regulamento (CE) n.º 66/98 do Conselho, de 18 de Dezembro de 1997, que fixa certas medidas de conservação e de controlo aplicáveis às actividades de pesca no Antártico ⁽⁵⁾ e pelo Regulamento (CE) n.º 1721/1999 do Conselho, de 29 de Julho de 1999, que estabelece determinadas medidas respeitantes a navios arvorando pavilhão de partes não contratantes na Convenção sobre a conservação da fauna e da flora marinhas da Antárctida ⁽⁶⁾.
- (6) A fim de executar as novas medidas de conservação adoptadas pela CCAMLR, é conveniente revogar os regulamentos supracitados e substituí-los por um regulamento único que reúna as disposições especiais em matéria de controlo das actividades de pesca decorrentes das obrigações da Comunidade na sua qualidade de parte contratante na Convenção.
- (7) As medidas necessárias à execução do presente regulamento serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽⁷⁾,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJECTO E DEFINIÇÕES

Artigo 1.º

Objecto

1. O presente regulamento fixa as regras gerais e as condições relativas à aplicação pela Comunidade:

⁽¹⁾ Parecer emitido em 16 de Dezembro de 2003 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽²⁾ JO L 252 de 5.9.1981, p. 26.

⁽³⁾ JO L 261 de 20.10.1993, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1954/2003 (JO L 289 de 7.11.2003, p. 1).

⁽⁴⁾ JO L 379 de 31.12.1990, p. 45.

⁽⁵⁾ JO L 6 de 10.1.1998, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2742/1999 (JO L 341 de 31.12.1999, p. 1).

⁽⁶⁾ JO L 203 de 3.8.1999, p. 14.

⁽⁷⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- a) Das medidas de controlo aplicáveis aos navios de pesca que arvore pavilhão das partes contratantes na Convenção sobre a conservação da fauna e da flora marinhas da Antártida, a seguir designada «Convenção», que operam na zona da Convenção em águas situadas para além dos limites das jurisdições nacionais;
- b) Do sistema destinado a fomentar o respeito pelos navios de partes não contratantes das medidas de conservação estabelecidas pela Comissão para a conservação da fauna e da flora marinhas da Antártida, a seguir designada «CCAMLR».

2. O presente regulamento é aplicável sem prejuízo das disposições da Convenção e no respeito dos objectivos e princípios desta, bem como das disposições da acta final da conferência em que foi adoptada.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «Zona da Convenção», a zona de aplicação da Convenção, definida no seu artigo I;
- b) «Convergência antártica», a linha que une os seguintes pontos ao longo dos paralelos e meridianos 50 °S, 0° — 50 °S, 30 °E — 45 °S, 30 °E — 45 °S, 80 °E — 55 °S, 80 °E — 55 °S, 150 °E — 60 °S, 150 °E — 60 °S, 50 °O — 50 °S, 50 °O — 50 °S, 0°;
- c) «Navio de pesca comunitário», um navio de pesca que arvore pavilhão de um Estado-Membro da Comunidade, esteja registado na Comunidade e capture e mantenha a bordo organismos marinhos provenientes dos recursos marinhos vivos da zona da Convenção;
- d) «Sistema VMS», sistema de localização dos navios por satélite instalado a bordo dos navios de pesca comunitários nos termos do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 2847/93;
- e) «Nova pescaria», a pesca de uma dada espécie através de um método de pesca específico numa subzona estatística FAO Antártico, relativamente:
- i) à qual a CCAMLR nunca tenha recebido quaisquer informações relativas à repartição, abundância, demografia, rendimento potencial ou identidade da unidade populacional, resultantes de inquéritos ou investigações aprofundadas ou colhidas no decurso de campanhas de exploração, ou
- ii) a quaisquer dados relativos às capturas ou ao esforço de pesca, ou
- iii) a quaisquer dados relativos às capturas ou ao esforço de pesca das duas últimas campanhas de pesca efectuadas;
- f) «Pescaria exploratória», a pescaria que deixou de ser considerada uma «nova pescaria» na acepção da alínea e) e cujo carácter exploratório se mantenha até à obtenção pela CCAMLR de informações suficientes para:
- i) avaliar a distribuição, abundância e demografia da espécie-alvo, a fim de permitir estimar o rendimento potencial da pescaria,
- ii) medir o impacto potencial da pescaria nas espécies dependentes e associadas, e
- iii) permitir ao comité científico da CCAMLR calcular e preconizar níveis de captura e de esforço de pesca adequados, bem como recomendar artes de pesca adequadas;
- g) «Inspector CCAMLR», um inspector designado por uma parte contratante na Convenção para a execução do sistema de controlo referido no n.º 1 do artigo 1.º;
- h) «Sistema de inspecção CCAMLR», o documento com essa designação, adoptado pela CCAMLR, relativo ao controlo e à inspecção no mar dos navios que arvore pavilhão de uma parte contratante na Convenção;
- i) «Navio de uma parte não contratante», um navio de pesca que arvore pavilhão de uma parte não contratante na Convenção e tenha sido avistado em actividade na zona da Convenção;
- j) «Parte contratante», uma parte contratante na Convenção;
- k) «Navio de uma parte contratante», um navio de pesca que arvore pavilhão de uma parte contratante na Convenção;
- l) «Avistamento», qualquer observação de um navio que arvore pavilhão de uma parte não contratante por um navio de pesca que arvore pavilhão de uma parte contratante na Convenção e que opere na zona da Convenção ou por uma aeronave registada numa parte contratante na Convenção e que sobrevoe a zona da Convenção ou por um inspector CCAMLR;
- m) «Actividades IUU», actividades de pesca ilegais, não declaradas e não regulamentadas na zona da Convenção;
- n) «Navio IUU», qualquer navio que exerça actividades de pesca ilegais, não declaradas e não regulamentadas na zona da Convenção.

CAPÍTULO II

ACESSO ÀS ACTIVIDADES DE PESCA NA ZONA DA CONVENÇÃO

Artigo 3.º

Autorização de pesca especial

1. Apenas os navios de pesca comunitários que disponham de uma autorização de pesca especial, emitida pelo Estado-Membro do seu pavilhão nos termos do Regulamento (CE) n.º 1627/94 ⁽¹⁾, podem, nas condições enunciadas na autorização, ser autorizados a pescar, manter a bordo, transbordar e desembarcar recursos de pesca em proveniência da zona da Convenção.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão, por via informática e no prazo de três dias a contar da data da concessão da autorização mencionada no n.º 1, as seguintes informações relativas ao navio a que se refere a autorização:

- a) O nome do navio em causa;
- b) O período em que é autorizado a pescar na zona da Convenção, com menção da data do início e do termo das actividades;
- c) A zona ou as zonas de pesca;
- d) A espécie ou as espécies-alvo;
- e) As artes utilizadas.

A Comissão transmite imediatamente estas informações ao secretariado da CCAMLR.

3. As informações transmitidas pelos Estados-Membros à Comissão mencionam igualmente o número interno de inscrição no registo de frota, em conformidade com o artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 2090/98 da Comissão, de 30 de Setembro de 1998, relativo ao ficheiro comunitário dos navios de pesca ⁽²⁾, bem como dados sobre o porto de armamento e o nome do armador ou fretador do navio, e são acompanhadas da notificação de que o capitão do navio foi informado das medidas em vigor na zona ou nas partes da zona da Convenção em que o navio exercerá a sua actividade.

4. Os n.ºs 1, 2 e 3 são aplicáveis sob reserva das disposições especiais previstas nos artigos 5.º, 6.º, 7.º e 8.º

5. Os Estados-Membros não podem emitir uma autorização de pesca especial para navios que tenham a intenção de pescar com palangres na zona da Convenção e que não cumpram o disposto no segundo parágrafo do n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 600/2004 do Conselho, de 22 de Março de 2004, que estabelece determinadas medidas técnicas aplicáveis às actividades de pesca na zona da Convenção sobre a conservação da fauna e da flora marinhas da Antártida ⁽³⁾.

6. As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

Artigo 4.º

Regras gerais de conduta

1. A autorização de pesca especial mencionada no artigo 3.º ou a sua cópia autenticada deve encontrar-se a bordo do navio de pesca e poder ser controlada em qualquer momento pelo inspector CCAMLR.

2. Os Estados-Membros garantem que todos os navios de pesca comunitários que arvoem o seu pavilhão os notifiquem da entrada e saída de qualquer porto, da entrada e saída da zona da Convenção e das deslocações entre as subzonas e divisões estatísticas FAO.

3. Os Estados-Membros verificam as informações referidas no n.º 2 com base nos dados recebidos através dos sistemas VMS que operam a bordo dos navios de pesca comunitários e transmitem-nas por via informática à Comissão no prazo de dois dias a contar da sua recepção. A Comissão transmite imediatamente as informações ao secretariado da CCAMLR.

4. Em caso de avaria técnica do sistema VMS que opera a bordo de um navio comunitário, o Estado-Membro de pavilhão notifica, o mais rapidamente possível após o sistema VMS ter deixado de funcionar, a CCAMLR, com cópia para a Comissão, do nome do navio, assim como da hora, da data e da posição do navio. Logo que o sistema VMS volte a funcionar, o Estado-Membro de pavilhão informa imediatamente a CCAMLR.

Artigo 5.º

Acesso às pescarias de caranguejo

1. Os Estados-Membros de pavilhão notificam a Comissão da intenção de um navio de pesca comunitário participar na pesca do caranguejo, na subzona estatística FAO 48.3. A notificação é feita quatro meses antes da data prevista para o início da pesca e deve mencionar o número interno de registo da frota e o plano das operações de pesca e de investigação do navio em causa.

2. A Comissão examina a notificação, verifica se cumpre as regras aplicáveis e informa os Estados-Membros das suas conclusões. Os Estados-Membros podem emitir autorizações de pesca especiais após recepção das conclusões da Comissão ou no prazo de 10 dias úteis a contar da data de notificação das conclusões. A Comissão informa devidamente a CCAMLR, no máximo três meses antes da data prevista para o início da pesca.

3. As regras de execução do presente artigo são adoptadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

⁽¹⁾ JO L 171 de 6.7.1994, p. 7.

⁽²⁾ JO L 266 de 1.10.1998, p. 27. Regulamento revogado pelo Regulamento (CE) n.º 26/2004 (JO L 5 de 9.1.2004, p. 25).

⁽³⁾ Ver página 1 do presente Jornal Oficial.

Artigo 6.º

Acesso a novas pescarias

1. Excepto se tiver sido autorizado nos termos dos n.ºs 2 a 5, é proibido o exercício de uma nova pescaria na zona da Convenção.
2. Só podem participar numa nova pescaria os navios equipados e concebidos de forma a que possam cumprir todas as medidas de conservação pertinentes adoptadas pela CCAMLR.

Os navios constantes da lista de navios IUU da CCAMLR referida no artigo 29.º não podem participar numa nova pescaria.

3. O Estado-Membro de pavilhão notifica a Comissão, pelo menos quatro meses antes da reunião anual da CCAMLR, da intenção de um navio de pesca comunitário iniciar uma nova pescaria na zona da Convenção.

A notificação é acompanhada das seguintes informações de que o Estado-Membro disponha:

- a) Natureza da pescaria prevista, incluindo as espécies em causa, os métodos de pesca, a região pretendida e o nível mínimo de capturas necessário para realizar uma pescaria viável;
 - b) Informações biológicas resultantes de campanhas de avaliação e de investigação aprofundadas, tais como a distribuição, a abundância, os dados populacionais e as informações sobre a identidade da unidade populacional;
 - c) Pormenores acerca das espécies dependentes e associadas e da probabilidade de essas espécies serem de algum modo afectadas pela pescaria pretendida;
 - d) Informações provenientes de outras pescarias na região ou de pescarias similares noutras regiões, que possam contribuir para a avaliação do rendimento potencial.
4. A Comissão apresenta para exame da CCAMLR as informações fornecidas em aplicação do n.º 3, acompanhadas de quaisquer outras informações pertinentes.

5. Sempre que a CCAMLR aprove uma nova pescaria, essa pescaria é autorizada:

- a) Pela Comissão, desde que a CCAMLR não tenha adoptado medidas de conservação relativas à nova pescaria; ou
- b) Pelo Conselho, deliberando por maioria qualificada sob proposta da Comissão, nos outros casos.

6. As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

Artigo 7.º

Acesso a pescarias exploratórias

1. Excepto se tiver sido autorizado nos termos dos n.ºs 2 a 7, é proibido o exercício de uma pescaria exploratória na zona da Convenção.
2. Só podem participar numa pescaria exploratória os navios equipados e concebidos de forma a cumprir todas as medidas de conservação aplicáveis adoptadas pela CCAMLR.

Os navios da lista de navios IUU da CCAMLR referida no artigo 29.º não podem participar numa nova pescaria.

3. Os Estados-Membros que participem numa pescaria exploratória ou pretendam autorizar um navio a participar numa pescaria desta natureza preparam um plano das actividades de pesca e de investigação que comunicam directamente à CCAMLR, antes da data fixada pela CCAMLR, com cópia para a Comissão.

O plano inclui todas as informações de que o Estado-Membro disponha:

- a) Uma descrição da forma como as actividades do Estado-Membro devem observar o plano de recolha de dados elaborado pelo Comité Científico da CCAMLR;
- b) A natureza da pescaria exploratória, incluindo as espécies-alvo, os métodos de pesca, a região em causa e os níveis máximos de captura previstos para a campanha seguinte;
- c) As informações biológicas resultantes de campanhas de avaliação ou investigação aprofundadas, tais como a distribuição, a abundância, os dados populacionais e as informações sobre a identidade da unidade populacional;
- d) Pormenores acerca das espécies dependentes e associadas e sobre a probabilidade de essas espécies serem de algum modo afectadas pela pescaria pretendida;
- e) Informações provenientes de outras pescarias na região ou de pescarias similares realizadas noutras zonas, que possam contribuir para a avaliação do rendimento potencial.

4. Os Estados-Membros que participem numa pescaria exploratória comunicam todos os anos à CCAMLR, com cópia para a Comissão, antes do final do prazo acordado no âmbito da CCAMLR, as informações especificadas pelo plano de recolha de dados elaborado pelo Comité Científico da CCAMLR para a pescaria em causa.

Os Estados-Membros que não tenham comunicado à CCAMLR as informações especificadas no plano de recolha dos dados para a última campanha de pesca não serão autorizados a continuar a pescaria exploratória enquanto não tiverem enviado à CCAMLR as informações em causa, com cópia para a Comissão, e o Comité Científico da CCAMLR não as tiver examinado.

5. Antes de autorizar os seus navios a participar numa pescaria exploratória já em curso, os Estados-Membros notificam a CCAMLR, com cópia para a Comissão, pelo menos três meses antes da reunião anual seguinte da CCAMLR. Os Estados-Membros que tenham efectuado a notificação não podem autorizar os navios a iniciar as suas actividades antes do termo da reunião.

6. Os nomes, tipos, dimensões, números de registo e indicadores de chamada rádio dos navios que participam na pesca exploratória são comunicados directamente pelo Estado-Membro ao secretariado da CCAMLR, com cópia para a Comissão, pelo menos três meses antes da data do início de cada campanha de pesca.

7. A capacidade e o esforço de pesca são submetidos a uma limitação preventiva cujo nível não é superior ao que permite a obtenção das informações especificadas no plano de recolha dos dados e requeridas para as avaliações referidas na alínea f) do artigo 2.º

8. As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

Artigo 8.º

Acesso a actividades de investigação científica

1. Sempre que se preveja que as capturas sejam inferiores a 50 toneladas de peixe, das quais um máximo de 10 toneladas de *Dissostichus* spp. e menos de 0,1 % de uma dada limitação de capturas de krill, lulas e caranguejos, os Estados-Membros cujos navios tencionem realizar actividades de investigação científica comunicam directamente à CCAMLR, com cópia para a Comissão, as seguintes informações:

- O nome do navio em causa;
- A sua marca de identificação externa;
- A divisão e a subzona em que deverão ser realizadas as investigações;

- A data provável de chegada à zona da Convenção e de partida desta;
- O objectivo da investigação;
- O equipamento de pesca susceptível de ser utilizado.

2. Os navios comunitários referidos no n.º 1 ficam isentos das medidas de conservação relativas às malhagens regulamentares, proibição de determinadas categorias de artes, áreas de defeso, campanhas de pesca e limites de tamanho, bem como dos requisitos em matéria de declaração, com excepção dos previstos no n.º 6 do artigo 9.º e no n.º 1 do artigo 16.º

3. Sempre que se preveja que as capturas totais sejam superiores a 50 toneladas, ou superiores a 10 toneladas de *Dissostichus* spp., ou superiores a 0,1 % de uma dada limitação de capturas de krill, lulas e caranguejos, os Estados-Membros cujos navios tencionem realizar actividades de investigação científica comunicam, para exame, à CCAMLR, com cópia para a Comissão, um programa de investigação, segundo as directrizes e os formulários normalizados adoptados pelo Comité Científico da CCAMLR, pelo menos seis meses antes da data prevista para o início das investigações. A pescaria prevista para efeitos de investigação não pode ser iniciada antes de a CCAMLR ter concluído o seu exame e notificado a sua decisão.

4. Os Estados-Membros comunicam à CCAMLR, lanço por lanço, os dados de captura e de esforço relativos a qualquer actividade de investigação científica abrangida pelos n.ºs 1, 2 e 3, com cópia para a Comissão. No prazo de 180 dias após a data da conclusão da investigação, os Estados-Membros transmitem à CCAMLR um resumo dos resultados da investigação, com cópia para a Comissão. No prazo de 12 meses a contar da data do termo das investigações, estabelecem e comunicam à CCAMLR um relatório completo dos resultados da investigação, com cópia para a Comissão.

5. As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

CAPÍTULO III

COMUNICAÇÃO DE DADOS

SECÇÃO 1

DECLARAÇÃO DE CAPTURAS E DE ESFORÇO DE PESCA

Artigo 9.º

Declaração de capturas e de esforço de pesca

1. Os navios de pesca comunitários são sujeitos aos três sistemas de declaração de capturas e de esforço de pesca por períodos de declaração referidos nos artigos 10.º, 11.º e 12.º em função das espécies e das zonas, subzonas ou divisões estatísticas FAO em causa.

2. A declaração de capturas e de esforço de pesca deve conter as seguintes informações relativamente ao período em causa:

- O nome do navio em causa;

- A marca de identificação externa do navio em causa;

- As capturas totais da espécie em causa;

- O número total de dias e de horas de pesca efectiva;

- As capturas de todas as espécies e as capturas acessórias mantidas a bordo durante o período de declaração;

- No caso da pesca com palangre, o número de anzóis.

3. Os capitães dos navios de pesca comunitários transmitem uma declaração de capturas e de esforço de pesca às autoridades competentes do Estado-Membro de pavilhão, o mais tardar um dia após o final dos períodos de declaração em causa referidos nos artigos 10.º, 11.º e 12.º

4. Os Estados-Membros notificam a Comissão por via informática, o mais tardar três dias após o final do período de declaração, da declaração de capturas e de esforço transmitida por cada navio de pesca que arvore o seu pavilhão e esteja registado no seu território. Cada declaração de capturas e de esforço de pesca específica o período de declaração em causa.

5. A Comissão comunica à CCAMLR, o mais tardar cinco dias a contar da data do termo de cada período de declaração, as declarações de capturas e de esforço de pesca recebidas nos termos do n.º 3.

6. Os sistemas de declaração de capturas e de esforço de pesca são aplicáveis a todas as espécies capturadas para fins de investigação científica, sempre que as capturas num determinado período excedam 5 toneladas, excepto se forem aplicáveis regras mais específicas a determinadas espécies.

7. As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

Artigo 10.º

Sistema de declaração mensal de capturas e de esforço de pesca

1. Para efeitos do sistema de declaração mensal de capturas e de esforço de pesca, o período de declaração é o mês civil.

2. O sistema de declaração mensal de capturas é aplicável:

- a) À pesca de *Electrona carlsbergi* na subzona estatística FAO 48.3;
- b) À pesca de *Euphausia superba* na zona estatística FAO 48 e nas divisões estatísticas FAO 58.4.2 e 58.4.1.

3. As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

Artigo 11.º

Sistema de declaração de capturas e de esforço de pesca por período de 10 dias

1. Para efeitos do sistema de declaração de capturas e de esforço de pesca por período de 10 dias, o mês civil é dividido em três períodos de declaração, designados pelas letras A, B e C, compreendidos, respectivamente, entre o 1.º e o 10.º dia, o 11.º e o 20.º dia e o 21.º e o último dia do mês.

2. Este sistema é aplicável:

- a) À pesca de *Champocephalus gunnari* e *Dissostichus eleginoides* e de outras espécies de profundidade na divisão estatística FAO 58.5.2;
- b) À pescaria exploratória de lula *Martialia hyadesi* na subzona estatística FAO 48.3;
- c) À pesca do caranguejo *Paralomis* spp. (ordem *Decapoda*, subordem *Reptantia*) na subzona estatística FAO 48.3, com excepção da exercida na primeira fase do regime CCAMLR de pesca experimental no respeitante a essa mesma espécie e subzona.

3. As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

Artigo 12.º

Sistema de declaração de capturas e de esforço de pesca por período de cinco dias

1. Para efeitos do sistema de declaração de capturas e de esforço de pesca por período de cinco dias, cada mês civil é dividido em seis períodos de declaração, designados pelas letras A, B, C, D, E e F, compreendidos, respectivamente, entre o 1.º e o 5.º, o 6.º e o 10.º, o 11.º e o 15.º, o 16.º e o 20.º, o 21.º e o 25.º e o 26.º e o último dia do mês.

2. Este sistema é aplicável por cada campanha de pesca:

- a) À pesca de *Champocephalus gunnari* na subzona estatística FAO 48.3;
- b) À pesca de *Dissostichus eleginoides* nas subzonas estatísticas FAO 48.3 e 48.4;
- c) Às pescarias exploratórias de *Dissostichus eleginoides* em toda a zona da Convenção, dividida em rectângulos estatísticos definidos na alínea d) do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 600/2004.

3. Na sequência da notificação pela CCAMLR do encerramento de uma pescaria por não comunicação da declaração de capturas e de esforço de pesca referida no presente artigo, o navio ou os navios em questão cessam imediatamente as suas actividades na pescaria em causa. Os referidos navios só são autorizados a reiniciar as suas actividades quando tiver sido comunicada à CCAMLR a declaração que falta ou, se for caso disso, uma explicação das dificuldades técnicas que justificam a falta de declaração.

4. As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

SECÇÃO 2

SISTEMA DE DECLARAÇÃO MENSAL DE DADOS NUMA ESCALA PRECISA PARA A PESCA DE ARRASTO, A PESCA COM PALANGRE E A PESCA COM NASSA

Artigo 13.º

Sistema de declaração mensal de dados de captura e de esforço de pesca numa escala precisa

1. Relativamente a cada campanha de pesca, os navios de pesca comunitários notificam as autoridades competentes do Estado-Membro de pavilhão, o mais tardar no décimo quinto dia do mês seguinte ao da pesca, dos dados de captura e de esforço numa escala precisa correspondentes ao mês em causa, relativos, consoante o caso, à pesca de arrasto, à pesca com palangre ou à pesca com nassa das espécies e nas zonas seguintes:

- a) *Champocephalus gunnari* na divisão estatística FAO 58.5.2 e na subzona 48.3;
- b) *Dissostichus eleginoides* nas subzonas estatísticas FAO 48.3 e 48.4;
- c) *Dissostichus eleginoides* na divisão estatística FAO 58.5.2;
- d) *Electrona carlsbergi* na subzona estatística FAO 48.3;
- e) *Martialia hyadesi* na subzona estatística FAO 48.3;
- f) *Paralomis* spp. (ordem Decapoda, subordem Reptantia) na subzona estatística FAO 48.3, com excepção da pesca exercida na primeira fase do regime CCAMLR de pesca experimental relativa a essa mesma espécie e subzona.

2. Os dados são declarados por calagem em relação às pescarias a que se refere a alínea b) e f) do n.º 1 e por lanço nos outros casos.

3. A declaração das capturas de espécies-alvo e das capturas acessórias é feita por espécies. Os dados incluem o número de aves ou de mamíferos marinhos de cada espécie capturados e soltos ou mortos.

4. No final de cada mês civil, os Estados-Membros transmitem os dados referidos nos n.ºs 1, 2 e 3 à Comissão, que os comunica imediatamente à CCAMLR.

5. As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

Artigo 14.º

Sistema de declaração mensal dos dados biológicos numa escala precisa

1. Os navios de pesca comunitários comunicam às autoridades competentes do Estado-Membro de pavilhão, nas mesmas condições e relativamente a pescarias idênticas às referidas no

artigo 13.º, amostras representativas das medições da composição em comprimento das espécies-alvo e das espécies acessórias capturadas na pescaria.

2. A medição do comprimento dos peixes deve dizer respeito ao seu comprimento total arredondado ao centímetro inferior e a amostra representativa da composição por comprimentos deve ser colhida num único rectângulo (0,5º de latitude por 1º de longitude). Se um navio se deslocar de um rectângulo para outro durante um mesmo mês, deverão ser apresentados cálculos separados da composição por comprimentos em cada rectângulo.

3. Em relação aos dados acerca da pescaria referida na alínea d) do n.º 1 do artigo 13.º, a amostra representativa é constituída, pelo menos, por 500 peixes.

4. No final de cada mês, os Estados-Membros transmitem as notificações recebidas à Comissão, que as comunica imediatamente à CCAMLR.

5. As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

Artigo 15.º

Encerramento de uma pescaria por não declaração

Sempre que a CCAMLR notifique um Estado-Membro do encerramento de uma pescaria por não comunicação de uma das declarações previstas nos artigos 13.º e 14, o Estado-Membro em questão manda suspender imediatamente as actividades dos seus navios que participem na pescaria em causa.

SECÇÃO 3

COMUNICAÇÃO ANUAL DAS CAPTURAS

Artigo 16.º

Dados relativos às capturas totais

1. Sem prejuízo do artigo 15.º do Regulamento (CEE) n.º 2847/93, os Estados-Membros notificam a Comissão, anualmente, até 31 de Julho, das capturas totais correspondentes ao ano anterior, realizadas pelos navios de pesca comunitários que arvoreem o seu pavilhão, repartidas por navio.

2. As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

Artigo 17.º

Dados globais relativos às pescarias de krill

- Os navios de pesca comunitários que tenham participado nas pescarias de krill na zona da Convenção comunicam às autoridades competentes do Estado-Membro do pavilhão, anualmente, até 1 de Janeiro, os dados de captura e de esforço numa escala precisa relativamente à campanha de pesca anterior.
- Os Estados-Membros reúnem os dados de captura e de esforço numa escala precisa por rectângulo estatístico de 10 x 10 milhas marítimas e período de 10 dias e comunicam esses dados à Comissão, anualmente, até 1 de Março.
- Para efeitos dos dados de captura e de esforço numa escala precisa, o mês civil é dividido em três períodos de declaração de 10 dias cada: do 1.º ao 10.º dia, do 11.º ao 20.º dia, e do 21.º ao último dia do mês. Os períodos de declaração de 10 dias são designados períodos A, B e C.
- As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

Artigo 18.º

Dados relativos às capturas de caranguejo na subzona estatística FAO 48.3

- Os navios de pesca comunitários que pescam caranguejo na subzona estatística FAO 48.3 comunicam à Comissão, anualmente, até 25 de Setembro, os dados relativos às activi-

dades de pesca, assim como as capturas de caranguejo efectuadas antes de 31 de Agosto do mesmo ano. A Comissão comunica esses dados à CCAMLR, anualmente, até 30 de Setembro.

- Os dados relativos às capturas realizadas anualmente, a partir de 31 de Agosto são comunicados à Comissão nos dois meses seguintes à data do encerramento da pescaria. A Comissão comunica esses dados à CCAMLR o mais tardar três meses após o encerramento da pescaria.
- As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

Artigo 19.º

Dados de captura e de esforço de pesca numa escala precisa para a pesca exploratória da lula na subzona estatística FAO 48.3

- Os navios de pesca comunitários que pescam lula (*Martialia hyadesi*) na subzona estatística FAO 48.3 comunicam à Comissão, anualmente, até 25 de Setembro, os dados de captura e de esforço de pesca numa escala precisa correspondentes a esta pescaria. Os dados especificam o número de aves e de mamíferos marinhos de cada espécie capturados, soltos ou mortos. A Comissão comunica esses dados à CCAMLR, anualmente, até 30 de Setembro.
- As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

CAPÍTULO IV

CONTROLO E INSPECÇÃO

SECÇÃO 1

CONTROLO E INSPECÇÃO MARÍTIMOS

Artigo 20.º

Âmbito de aplicação

O disposto no presente capítulo é aplicável aos navios de pesca comunitários e aos navios de pesca que arvoem pavilhão de outra parte contratante na Convenção.

Artigo 21.º

Inspectores CCAMLR designados pelos Estados-Membros para inspecções marítimas

- Os Estados-Membros designam os inspectores CCAMLR que podem ser colocados a bordo de qualquer navio de pesca comunitário ou, por acordo com outra parte contratante, a bordo de um navio desta última que esteja a realizar ou esteja prestes a realizar operações de captura de recursos marinhos vivos ou de investigação científica em matéria de recursos haliéuticos na zona da Convenção.
- Os inspectores CCAMLR inspecionam os navios que arvoem pavilhão de uma parte contratante que não seja a Comunidade nem os seus Estados-Membros na zona da

Convenção para verificar o cumprimento das medidas de conservação em vigor adoptadas pela CCAMLR e os navios de pesca comunitários para verificar o cumprimento de quaisquer outras medidas comunitárias de conservação ou de controlo em matéria de recursos haliéuticos aplicável a estes navios.

- Os inspectores CCAMLR devem estar a par das actividades de pesca e de investigação científica a inspecionar, assim como das disposições da Convenção e das medidas de conservação adoptadas nos termos desta última. Os Estados-Membros devem certificar as qualificações de cada inspector que designem.

- Os inspectores devem ser nacionais do Estado-Membro que os designa e estar sujeitos, no desempenho das suas actividades de controlo, exclusivamente à jurisdição desse Estado-Membro. Os inspectores gozam do estatuto de oficial do navio enquanto estiverem a bordo e devem poder comunicar na língua do Estado de pavilhão dos navios em que exercem as suas actividades.

- Cada inspector CCAMLR é portador de um documento de identificação aprovado ou fornecido pela CCAMLR e emitido pelo Estado-Membro designador. O documento indica que o inspector está habilitado a efectuar controlos de acordo com o sistema de inspecção CCAMLR.

6. Os Estados-Membros comunicam o nome dos inspectores que designam ao secretariado da CCAMLR, com cópia para a Comissão, no prazo de 14 dias seguintes à sua designação.

7. Os Estados-Membros cooperam entre si e com a Comissão na aplicação do sistema.

8. As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

Artigo 22.º

Determinação das actividades que podem ser sujeitas a inspecção

As actividades de investigação e de exploração dos recursos marinhos vivos exercidas na zona da Convenção podem ser sujeitas a inspecção. É presumida a existência dessas actividades sempre que um inspector CCAMLR verifique que as actividades de um navio de pesca correspondem a, pelo menos, um dos quatro critérios seguintes e que não é recebido qualquer desmentido:

- a) A arte de pesca está a ser utilizada, foi recentemente utilizada ou está prestes a ser utilizada, com base, nomeadamente, nas seguintes constatações:
 - i) as redes, linhas ou nassas encontram-se na água,
 - ii) as redes e portas de arrasto estão armadas,
 - iii) os anzóis, as nassas e as armadilhas estão iscados e o isco está descongelado, prestes a ser utilizado,
 - iv) o diário de pesca menciona uma pesca recente ou o início de uma pesca;
- b) Os peixes que evoluem na zona da Convenção estão a ser tratados ou acabam de o ser com base, nomeadamente, nas seguintes constatações:
 - i) encontram-se a bordo peixes frescos ou desperdícios de peixes,
 - ii) estão a ser congelados peixes,
 - iii) existem a esse respeito informações sobre as operações ou o produto;
- c) A arte de pesca do navio encontra-se na água, com base, nomeadamente, nas seguintes constatações:
 - i) estão apostas na arte de pesca as referências do navio,
 - ii) a arte de pesca corresponde à que se encontra a bordo do navio,
 - iii) o diário de pesca indica que a arte se encontra na água;
- d) Estão armazenados a bordo do navio peixes (ou seus produtos) de espécies presentes na zona da Convenção.

Artigo 23.º

Sinalização dos navios que transportem inspectores

1. Os navios que transportem inspectores CCAMLR devem arvorar um pavilhão ou um galhardete especial aprovado pela CCAMLR para indicar que os inspectores a bordo realizam actividades de inspecção de acordo com o sistema de inspecção CCAMLR.

2. As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

Artigo 24.º

Procedimentos de inspecção no mar

1. Qualquer navio comunitário presente na zona da Convenção para realizar operações de pesca ou de investigação científica de recursos marinhos vivos deve, quando lhe é dado o sinal acordado do código internacional dos sinais por um navio com um inspector CCAMLR a bordo, nos termos do artigo 23.º, parar ou tomar qualquer outra medida necessária para facilitar a transferência segura e rápida do inspector para o navio, excepto se estiver a exercer activamente operações de pesca, caso em que deve aplicar estas disposições o mais rapidamente possível.

2. O capitão do navio permite o acesso a bordo do inspector, eventualmente acompanhado de assistentes. Quando sobe a bordo, o inspector CCAMLR apresenta o documento referido no n.º 5 do artigo 21.º O capitão deve prestar a devida assistência aos inspectores CCAMLR no exercício das suas funções, permitindo, se for caso disso, o acesso aos aparelhos de comunicação.

3. A inspecção é efectuada por forma a que o navio seja sujeito a um mínimo de interferência ou perturbação. Os pedidos de informações são limitados ao estabelecimento dos factos relativos à observância das medidas de conservação da CCAMLR aplicáveis ao Estado de pavilhão em causa.

4. Os inspectores CCAMLR estão habilitados a inspecionar as capturas, as redes e qualquer outro equipamento de pesca, assim como as actividades de pesca e de investigação científica. Têm igualmente acesso aos registos e relatórios sobre os dados de captura e de posição, na medida necessária ao exercício das suas funções. Os inspectores podem tirar fotografias e/ou realizar um vídeo, se necessário, para documentar qualquer presumível violação das medidas de conservação da CCAMLR em vigor.

5. Os inspectores CCAMLR afixam uma marca de identificação aprovada pela CCAMLR em qualquer rede ou qualquer outro equipamento de pesca que tenha sido utilizado em violação das medidas de conservação em vigor e registam esse facto no relatório referido nos n.ºs 3 e 4 do artigo 25.º

6. Se um navio se recusar a parar ou a facilitar de outro modo a transferência de um inspector ou se o capitão ou a tripulação do navio interferir com as actividades autorizadas de um inspector, o inspector em causa deve elaborar um relatório pormenorizado, incluindo uma descrição exaustiva de todas as circunstâncias, e fornecer o relatório ao Estado que o designou para transmissão nos termos das disposições aplicáveis do artigo 25.º

As interferências com as actividades dos inspectores ou o incumprimento de pedidos razoáveis formulados por um inspector no exercício das suas funções são tratados pelo Estado-Membro de pavilhão como se o inspector fosse desse Estado-Membro.

O Estado-Membro de pavilhão deve informar, nos termos do artigo 26.º, das acções adoptadas ao abrigo do presente número.

7. Antes de sair do navio inspeccionado, o inspector CCAMLR entrega um exemplar do relatório de controlo referido no artigo 25.º, devidamente preenchido, ao capitão do referido navio.

8. As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

Artigo 25.º

Relatório de controlo

1. Qualquer inspecção no mar efectuada nos termos do artigo 24.º é objecto de um relatório de inspecção, estabelecido segundo o formulário CCAMLR e as seguintes disposições:

- a) O inspector CCAMLR deve declarar qualquer presumível infracção às medidas de conservação em vigor. O inspector permite que o capitão do navio inspeccionado formule os seus comentários, no mesmo formulário, quanto a qualquer aspecto do controlo;
- b) O inspector põe a sua assinatura e o capitão é convidado a apor a sua para confirmar a recepção do formulário.

2. O inspector CCAMLR fornece ao Estado-Membro responsável pela sua designação, no prazo de 15 dias o mais tardar após a data de regresso ao porto, uma cópia do relatório de inspecção acompanhada das eventuais fotografias e/ou do vídeo.

3. O Estado-Membro designador fornece à CCAMLR, o mais tardar no prazo de 15 dias a contar da data da sua recepção, uma cópia do relatório de controlo eventualmente acompanhada de dois exemplares das fotografias e do vídeo.

O Estado-Membro envia igualmente à Comissão uma cópia do relatório, acompanhada de cópias das fotografias e do vídeo, o mais tardar sete dias após a data da sua recepção, juntamente

com qualquer relatório ou informação suplementar relacionada com o relatório de inspecção, posteriormente transmitida à CCAMLR.

4. Os Estados-Membros que tenham recebido um relatório de controlo ou quaisquer relatórios ou informações suplementares, incluindo os relatórios previstos no n.º 6 do artigo 24.º, relativas a um navio que arvore o seu pavilhão enviam imediatamente uma cópia à CCAMLR e outra à Comissão, juntando a esta última uma cópia de todos os comentários e/ou observações transmitidos à CCAMLR na sequência da recepção desses relatórios ou informações.

5. As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

Artigo 26.º

Processo por infracção

1. Se, na sequência das actividades de inspecção efectuadas de acordo com o sistema de controlo CCAMLR, se apurar que foram violadas as medidas adoptadas ao abrigo da Convenção, o Estado-Membro de pavilhão assegura que sejam intentadas acções adequadas contra as pessoas singulares ou colectivas responsáveis pela violação das medidas adoptadas ao abrigo da Convenção nos termos do artigo 25.º do Regulamento (CE) n.º 2371/2002 do Conselho, de 20 de Dezembro de 2002, relativo à conservação e à exploração sustentável dos recursos haliêuticos, no âmbito da Política Comum das Pescas (!).

2. O Estado-Membro de pavilhão deve, no prazo de 14 dias a contar da data da citação judicial ou do início de um processo, prevenir a CCAMLR e a Comissão e mantê-las informadas do processo e do seu resultado.

3. Pelo menos uma vez por ano, o Estado-Membro de pavilhão informa por escrito a CCAMLR dos resultados das acções referidas no n.º 1 e das sanções adoptadas. Se a acção intentada não tiver ainda sido concluída, é redigido um relatório. Se não tiver sido intentada qualquer acção ou a acção intentada tiver sido infrutífera, o relatório deve fornecer uma explicação. O Estado-Membro de pavilhão envia uma cópia do relatório à Comissão.

4. As sanções previstas pelos Estados-Membros de pavilhão relativamente às infracções às medidas de conservação da CCAMLR devem ser suficientemente severas para garantir o respeito das medidas, desencorajar as infracções e privar os infractores do benefício económico emergente das suas actividades ilícitas.

5. O Estado-Membro de pavilhão assegura que os navios encontrados em situação de infracção às medidas de conservação da CCAMLR não realizem nenhuma operação de pesca na zona da Convenção enquanto não tiverem sido cumpridas as penas e sanções que lhes tenham sido impostas.

(!) JO L 358 de 31.12.2002, p. 59.

6. As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

SECÇÃO 2

CONTROLO E INSPECÇÃO NO PORTO

Artigo 27.º

Controlo e inspecção no porto

1. Os Estados-Membros inspecionam todos os navios que entrem nos seus portos com *Dissostichus* spp. a bordo.

As inspecções procurarão determinar:

- a) Que as capturas a desembarcar ou a transbordar:
 - i) são efectivamente acompanhadas do documento de captura de *Dissostichus* exigido pelo Regulamento (CE) n.º 1035/2001 do Conselho, de 22 de Maio de 2001, que estabelece um esquema de documentação das capturas de *Dissostichus* spp. ⁽¹⁾, e
 - ii) correspondem efectivamente às informações declaradas no documento;
 - b) Se o navio realizou actividades de exploração na zona da Convenção, que estas últimas observaram as medidas de conservação da CCAMLR.
2. Para facilitar as inspecções, os Estados-Membros exigem dos navios em causa uma notificação antecipada da sua entrada no porto e que declarem por escrito não ter realizado nem apoiado nenhuma actividade de pesca ilegal, não declarada e não regulamentada na zona da Convenção. Excepto em caso de

urgência, a entrada no porto é recusada aos navios que não tenham declarado não ter participado na pesca ilegal, não declarada e não regulamentada ou que não tenham transmitido a declaração.

No caso dos navios autorizados a entrar no porto, as autoridades competentes do Estado-Membro do porto efectuem as inspecções o mais rapidamente possível e o mais tardar nas 48 horas seguintes à sua entrada no porto.

As inspecções não devem impor ónus desnecessários ao navio ou à sua tripulação e devem ser efectuadas nos termos das disposições aplicáveis do sistema de controlo da CCAMLR.

3. Se se provar que o navio pescou em infracção às regras de conservação da CCAMLR, as autoridades competentes do Estado-Membro de porto não autorizam o desembarque nem o transbordo da captura.

O Estado-Membro de porto informa o Estado de pavilhão das suas conclusões e coopera com ele para lhe permitir proceder a um inquérito sobre a presumível infracção e, se necessário, aplicar as sanções previstas na sua legislação nacional.

4. Os Estados-Membros informam o mais rapidamente possível a CCAMLR de qualquer navio referido no n.º 1 a quem tenha sido recusado o acesso ao porto ou a autorização de desembarcar ou de transbordar *Dissostichus* spp. Os Estados-Membros comunicam, simultaneamente, uma cópia da referida informação à Comissão.

5. As regras de execução do presente artigo são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

CAPÍTULO V

NAVIOS QUE PARTICIPAM NA PESCA ILEGAL, NÃO DECLARADA E NÃO REGULAMENTADA (IUU) NA ZONA DA CONVENÇÃO

SECÇÃO 1

NAVIOS DE PARTES CONTRATANTES

Artigo 28.º

Actividades IUU exercidas por navios de partes contratantes

1. Para efeitos da presente secção, pode presumir-se que um navio de uma parte contratante exerceu actividades IUU que prejudicaram a eficácia das medidas de conservação da CCAMLR, sempre que:

- a) Tenha exercido actividades de pesca na zona da Convenção sem a autorização de pesca especial referida no artigo 3.º ou, no caso de um navio não comunitário, sem uma licença emitida de acordo com as medidas de conservação da CCAMLR aplicáveis, ou em infracção das condições da referida autorização ou licença;
- b) Não tenha registado ou declarado as capturas realizadas na zona da Convenção, de acordo com o sistema de declaração aplicável nas pescarias em que exerceu actividades ou tenha prestado falsas declarações;

c) Tenha pescado durante os períodos de defeso ou nas áreas de defeso da pesca em infracção às medidas de conservação da CCAMLR;

d) Tenha utilizado artes proibidas em infracção às medidas de conservação da CCAMLR aplicáveis;

e) Tenha procedido a transbordos para navios constantes da lista da CCAMLR de navios IUU ou tenha participado em operações de pesca conjuntas com esses navios;

f) Tenha participado em actividades de pesca contrárias a qualquer outra medida de conservação da CCAMLR de forma prejudicial ao cumprimento dos objectivos previstos no artigo XXII da Convenção; ou

g) Tenha participado em actividades de pesca nas águas adjacentes a ilhas na zona da Convenção em relação às quais todas as partes contratantes reconheçam a soberania de Estado de forma prejudicial ao cumprimento dos objectivos das medidas de conservação da CCAMLR.

⁽¹⁾ JO L 145 de 31.5.2001, p. 1. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 669/2003 (JO L 97 de 15.4.2003, p. 1).

2. No caso dos navios comunitários, as referências do n.º 1 às medidas de conservação da CCAMLR entendem-se como sendo feitas às disposições pertinentes do Regulamento (CE) n.º 600/2004, às disposições do Regulamento (CE) n.º 1035/2001 ou às disposições do regulamento que fixa, anualmente, em relação a determinadas unidades populacionais de peixes ou grupos de unidades populacionais de peixes, as possibilidades de pesca e as respectivas condições aplicáveis nas águas comunitárias e, para os navios comunitários, nas águas em que são necessárias limitações das capturas.

Artigo 29.º

Identificação dos navios que participam em actividades IUU

1. Os Estados-Membros que obtêm informações suficientemente documentadas no respeitante aos navios abrangidos pelos critérios fixados no artigo 28.º, com base, nomeadamente, na aplicação do disposto nos artigos 19.º a 26.º, comunicam essas informações à Comissão até 20 de Abril do ano que segue o ano em que as actividades documentadas foram exercidas pelo navio.

A Comissão transmite à CCAMLR, imediatamente e até 30 de Abril, as informações comunicadas pelos Estados-Membros.

2. Imediatamente após a sua recepção da CCAMLR, a Comissão transmite aos Estados-Membros o projecto de lista de navios de partes contratantes que se presume terem exercido actividades IUU.

O Estado-Membro ou Estados-Membros que têm navios no projecto de lista transmitem, se for caso disso, os seus comentários à Comissão, até 1 de Junho, nomeadamente dados do VMS verificáveis e outras informações complementares que demonstrem que os navios constantes da lista não exerceram actividades em infracção às medidas de conservação da CCAMLR nem tiveram a possibilidade de exercer actividades de pesca na zona da Convenção. A Comissão transmite os comentários e informações complementares à CCAMLR, até 30 de Junho.

3. Após recepção do projecto de lista referido no n.º 2, os Estados-Membros controlam estreitamente os navios constantes da lista, a fim de acompanhar as suas actividades e detectar eventuais alterações de nome, pavilhão ou propriedade.

4. Imediatamente após a sua recepção da CCAMLR, a Comissão transmite aos Estados-Membros a lista de navios de partes contratantes constantes da lista provisória de navios IUU. Os Estados-Membros apresentam à Comissão quaisquer comentários ou informações suplementares respeitantes aos navios constantes da lista, pelo menos dois meses antes da reunião anual da CCAMLR. A Comissão transmite imediatamente esses comentários e informações suplementares à CCAMLR.

5. A Comissão notifica, todos os anos, os Estados-Membros da lista de navios IUU adoptada pela CCAMLR.

Artigo 30.º

Medidas respeitantes a navios de partes contratantes

1. Os Estados-Membros adoptam todas as medidas necessárias nos termos da legislação nacional e comunitária, por forma a que:

- a) Nenhuma autorização de pesca especial referida no artigo 3.º, que permita pescar na zona da Convenção, seja emitida para navios de pesca comunitários constantes da lista de navios IUU;
- b) Nenhuma licença ou autorização de pesca especial seja emitida para navios que constam da lista de navios IUU para pescar nas águas sob a sua soberania ou jurisdição;
- c) O seu pavilhão não seja concedido a navios constantes da lista de navios IUU;
- d) Os navios constantes da lista de navios IUU que entram nos seus portos por sua própria iniciativa sejam inspeccionados nos termos do artigo 27.º

2. É proibido:

- a) Em derrogação do artigo 11.º do Regulamento (CEE) n.º 2847/93, aos navios de pesca, navios de apoio, navios-mãe e cargueiros comunitários participar em qualquer transbordo ou operações de pesca conjuntas com navios constantes da lista de navios IUU;
- b) Aos navios constantes da lista de navios IUU que entram num porto por sua própria iniciativa efectuar desembarques ou transbordos nesse porto;
- c) Fretar navios constantes da lista de navios IUU;
- d) Importar *Dissostichus* spp. de navios constantes da lista IUU.

3. Os Estados-Membros não podem validar os documentos de exportação ou reexportação que acompanham uma remessa de *Dissostichus* spp. ao abrigo das disposições aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 1035/2001, se tiver sido declarado que a remessa em causa foi capturada por qualquer navio constante da lista de navios IUU.

4. A Comissão recolhe e troca com outras partes contratantes ou partes não contratantes, entidades ou entidades de pesca cooperantes, quaisquer informações pertinentes suficientemente documentadas, a fim de detectar, controlar e evitar a utilização de certificados de importação/exportação falsos em relação ao peixe proveniente de navios constantes da lista de navios IUU.

SECÇÃO 2

NAVIOS DE PARTES NÃO CONTRATANTES

Artigo 31.º

Medidas respeitantes a nacionais de partes contratantes

O Estados-Membros cooperam e adoptam todas as medidas necessárias segundo o direito interno e comunitário, por forma a:

- a) Assegurar que os nacionais sujeitos à sua jurisdição não apoiem nem exerçam actividades de pesca IUU, incluindo como membros da tripulação, em navios constantes da lista de navios IUU referida no artigo 29.º;
- b) Identificar os nacionais que são os operadores ou os beneficiários efectivos dos navios envolvidos na pesca IUU.

Os Estados-Membros asseguram que as sanções relativas à pesca IUU aplicadas aos nacionais sob a sua jurisdição são suficientemente severas para prevenir, impedir e eliminar eficazmente a pesca IUU e privar os seus autores dos lucros resultantes dessa actividade ilegal.

Artigo 32.º

Actividades IUU exercidas por navios de partes não contratantes

1. Considera-se que os navios de partes não contratantes, que tenham sido avistados aquando do exercício de actividades de pesca na zona da Convenção ou a quem tenha sido recusado o acesso ao porto, desembarque ou transbordo nos termos do artigo 27.º, exerceram actividades IUU que prejudicaram a eficácia das medidas de conservação da CCAMLR.

2. Se se realizarem actividades de transbordo no interior ou no exterior da zona da Convenção com a participação de um navio de uma parte não contratante avistado, a presunção de que foi prejudicada a eficácia das medidas de conservação da CCAMLR será aplicável a qualquer outro navio de uma parte não contratante que participe nessas actividades com esse navio.

Artigo 33.º

Inspecção de navios de partes não contratantes

1. Os Estados-Membros asseguram que todos os navios de partes não contratantes referidos no artigo 31.º que entram nos seus portos sejam inspecionados pelas suas autoridades competentes nos termos do artigo 27.º

2. Os navios inspecionados nos termos do n.º 1 não são autorizados a desembarcar nem transbordar qualquer espécie de peixe sujeita a medidas de conservação da CCAMLR que se encontre a bordo, excepto se o navio provar que os peixes foram capturados de acordo com essas medidas e com os requisitos da Convenção.

Artigo 34.º

Informações sobre navios de partes não contratantes

1. Os Estados-Membros que avistem o navio de uma parte não contratante ou lhe recusem o acesso ao porto, o desembarque ou o transbordo nos termos dos artigos 32.º e 33.º procurarão informar o navio de que se considera que este último está a prejudicar o objectivo da Convenção e de que esta informação será comunicada a todas as partes contratantes, à CCAMLR e ao Estado de pavilhão do navio.

2. Os Estados-Membros transmitem imediatamente à Comissão as informações relativas aos avistamentos, às recusas de acesso ao porto, ao desembarque ou ao transbordo, assim como os resultados de todas as inspecções realizadas nos seus portos e de quaisquer acções que tenham tomado em relação ao navio em causa. A Comissão transmite imediatamente essas informações à CCAMLR.

3. Os Estados-Membros podem, em qualquer momento, submeter à Comissão informações suplementares, para transmissão directa à CCAMLR, que possam ser pertinentes para efeitos de identificação de navios de partes não contratantes que estejam a exercer actividades de pesca IUU na zona da Convenção.

4. A Comissão notifica anualmente os Estados-Membros dos navios de partes não contratantes constantes da lista de navios IUU adoptada pela CCAMLR.

Artigo 35.º

Medidas respeitantes a navios de partes não contratantes

Os n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 30.º são aplicáveis *mutatis mutandis* aos navios de partes não contratantes constantes da lista de navios IUU referida no n.º 4 do artigo 34.º

CAPÍTULO VI
DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 36.º

Execução

As medidas necessárias à execução dos artigos 3.º, 5.º, 6.º, 7.º, 8.º, 9.º, 10.º, 11.º, 12.º, 13.º, 14.º, 16.º, 17.º, 18.º, 19.º, 21.º, 23.º, 24.º, 25.º, 26.º e 27.º são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

Artigo 37.º

Comité

1. A Comissão é assistida pelo comité instituído pelo artigo 30.º do Regulamento (CE) n.º 2371/2002.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 4.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE.

O prazo previsto no n.º 3 do artigo 4.º da Decisão 1999/468/CE é de um mês.

3. O comité aprovará o seu regulamento interno.

Artigo 38.º

Revogação

1. São revogados os Regulamentos (CEE) n.º 3943/90, (CE) n.º 66/98 e (CE) n.º 1721/1999.

2. As remissões para os regulamentos revogados devem entender-se como sendo feitas para o presente regulamento.

Artigo 39.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no sétimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

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

Feito em Bruxelas, em 22 de Março de 2004.

Pelo Conselho

O Presidente

J. WALSH

**REGULAMENTO (CE) N.º 602/2004 DO CONSELHO
de 22 de Março de 2004**

que altera o Regulamento (CE) n.º 850/98 no respeitante à protecção dos recifes de coral de profundidade dos efeitos do arrasto numa área situada a noroeste da Escócia

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 37.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu ⁽¹⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 2371/2002 do Conselho, de 20 de Dezembro de 2002, relativo à conservação e à exploração sustentável dos recursos haliêuticos no âmbito da política comum das pescas ⁽²⁾, estabelece, no seu artigo 2.º, que na política comum das pescas deve ser aplicada a abordagem de precaução aquando da adopção de medidas destinadas a minimizar o impacto das actividades de pesca nos ecossistemas marinhos.
- (2) O Regulamento (CE) n.º 850/98 do Conselho, de 30 de Março de 1998, relativo à conservação dos recursos da pesca através de determinadas medidas técnicas de protecção dos juvenis de organismos marinhos ⁽³⁾, estabelece restrições aplicáveis à utilização de artes rebocadas demersais.
- (3) Segundo relatórios científicos recentes, especialmente os relatórios do Conselho Internacional para o estudo do mar, foram encontrados e pormenorizadamente cartografados numa área situada a noroeste da Escócia sob a jurisdição do Reino Unido agregações de coral de profundidade (*Lophelia pertusa*). Estas agregações, conhecidas sob a designação de «Darwin Mounds», parecem estar em bom estado de conservação, mas apresentam sinais de danos devido às operações de arrasto pelo fundo.
- (4) Os relatórios científicos revelam que este tipo de agregações constitui habitats que hospedam comunidades biológicas importantes e muito diversas. Em muitos fóruns, considera-se que esses habitats necessitam de uma protecção prioritária. A Convenção para a protecção do meio marinho do Atlântico Nordeste (Convenção OSPAR), em especial, incluiu recentemente os recifes de coral de profundidade numa lista dos habitats ameaçados.

- (5) A Directiva 92/43/CEE do Conselho, de 21 de Maio de 1992, relativa à preservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens ⁽⁴⁾, inclui os recifes entre os habitats naturais de interesse comunitário cuja conservação requer a designação de zonas especiais de conservação. O Reino Unido manifestou formalmente a sua intenção de designar os «Darwin Mounds» como uma zona especial de conservação a fim de proteger esse tipo de habitat, no cumprimento das obrigações impostas pela referida directiva.
- (6) De acordo com os pareceres científicos, a recuperação dos danos causados ao coral devido às artes de arrasto rebocadas pelo fundo é impossível ou muito difícil e lenta. É, por conseguinte, adequado proibir a utilização de redes de arrasto pelo fundo e de artes semelhantes na zona em torno dos «Darwin Mounds».
- (7) É, pois, necessário alterar o Regulamento (CE) n.º 850/98 em conformidade,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

No artigo 30.º do Regulamento (CE) n.º 850/98 é aditado o seguinte n.º 4:

«4. É proibido utilizar redes de arrasto pelo fundo ou redes rebocadas similares que operem em contacto com o fundo do mar na zona delimitada por uma linha que une as seguintes coordenadas:

59° 54' de latitude norte	6° 55' de longitude oeste
59° 47' de latitude norte	6° 47' de longitude oeste
59° 37' de latitude norte	6° 47' de longitude oeste
59° 37' de latitude norte	7° 39' de longitude oeste
59°45' de latitude norte	7° 39' de longitude oeste
59° 54' de latitude norte	7°25' de longitude oeste.»

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 23 de Agosto de 2004.

⁽¹⁾ Parecer emitido em 10 de Fevereiro de 2004 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽²⁾ JO L 358 de 31.12.2002, p. 59.

⁽³⁾ JO L 125 de 27.4.1998, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 973/2001 (JO L 137 de 19.5.2001, p. 1).

⁽⁴⁾ JO L 206 de 22.7.1992, p. 7. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

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

Feito em Bruxelas, em 22 de Março de 2004.

Pelo Conselho

O Presidente

J. WALSH

REGULAMENTO (CE) N.º 603/2004 DA COMISSÃO
de 31 de Março de 2004
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 ⁽¹⁾, 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 1 de Abril de 2004.

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

Feito em Bruxelas, em 31 de Março de 2004.

Pela Comissão

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Director-Geral da Agricultura

⁽¹⁾ JO L 337 de 24.12.1994, p. 66. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1947/2002 (JO L 299 de 1.11.2002, p. 17).

ANEXO

do regulamento da Comissão, de 31 de Março de 2004, 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 ⁽¹⁾	Valor forfetário de importação
0702 00 00	052	94,3
	204	39,5
	212	120,5
	999	84,8
0707 00 05	052	107,5
	068	105,0
	096	88,7
	204	19,6
	220	135,1
	999	91,2
0709 90 70	052	110,7
	204	108,2
	999	109,5
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	40,6
	204	43,8
	212	56,9
	220	41,8
	400	44,9
	624	58,8
	999	47,8
0805 50 10	052	47,5
	400	51,0
	999	49,3
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	060	50,7
	388	80,8
	400	118,6
	404	100,3
	508	75,1
	512	69,4
	524	77,7
	528	74,3
	720	73,8
	804	101,1
	999	82,2
0808 20 50	388	68,9
	512	73,1
	528	63,0
	720	35,3
	999	60,1

⁽¹⁾ Nomenclatura dos países fixada pelo Regulamento (CE) n.º 2081/2003 da Comissão (JO L 313 de 28.11.2003, p. 11). O código «999» representa «outras origens».

REGULAMENTO (CE) N.º 604/2004 DA COMISSÃO
de 29 de Março de 2004
relativo à comunicação de dados no sector do tabaco a partir da colheita de 2000

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 2075/92 do Conselho, de 30 de Junho de 1992, que estabelece a organização comum de mercado no sector do tabaco em rama ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2319/2003 ⁽²⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 21.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 2636/1999 da Comissão, de 14 de Dezembro de 1999, relativo à comunicação de dados no sector do tabaco a partir da colheita de 2000 e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 1771/93 ⁽³⁾ foi por diversas vezes alterado de modo substancial ⁽⁴⁾. É conveniente, por motivos de clareza e racionalidade, proceder à sua codificação.
- (2) É conveniente especificar os dados a comunicar a título do Regulamento (CEE) n.º 2075/92 e dos regulamentos adoptados em sua execução.
- (3) Por motivos de bom funcionamento administrativo, é oportuno agrupar esses dados e estabelecer um calendário para a sua transmissão.
- (4) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão do Tabaco,

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

Feito em Bruxelas, em 29 de Março de 2004.

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os Estados-Membros comunicarão os dados que constam dos anexos I, II e III até às datas indicadas nos mesmos anexos.

Esses dados devem ser fornecidos por colheita e por grupo de variedades.

Artigo 2.º

Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para que os operadores económicos lhes forneçam as informações necessárias dentro dos prazos adequados.

Artigo 3.º

As existências nas empresas de primeira transformação devem ser comunicadas de acordo com o anexo III.

Artigo 4.º

O Regulamento (CE) n.º 2636/1999 é revogado.

As remissões feitas para o regulamento revogado devem entender-se como feitas para o presente regulamento e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência que consta do anexo V.

Artigo 5.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Pela Comissão

O Presidente

Romano PRODI

⁽¹⁾ JO L 215 de 30.7.1992, p. 70.

⁽²⁾ JO L 345 de 31.12.2003, p. 17.

⁽³⁾ JO L 323 de 15.12.1999, p. 4.

⁽⁴⁾ Ver anexo IV.

ANEXO I

Dados a transmitir à Comissão até 31 de Julho do ano da colheita em causa

Colheita: Estado-Membro declarante:

Grupo de variedades:

	Estado-Membro de produção (idem declarante)	Estado-Membro de produção Nome:	Estado-Membro de produção Nome:	Estado-Membro de produção Nome:
1 CONTRATOS DE CULTURA				
1.1 Número de contratos de cultura registados				
1.2 Quantidade de tabaco (em toneladas) que consta dos contratos correspondente à taxa de humidade referida no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 2848/98 ⁽¹⁾				
1.3 Superfície total abrangida por esses contratos (em hectares)				
2 PRODUTORES				
2.1 Número total de produtores				
2.2 Número de produtores membros de um agrupamento de produtores reconhecido nos termos do Regulamento (CE) n.º 2848/98				
3 EMPRESAS DE PRIMEIRA TRANSFORMAÇÃO				
3.1 Número de empresas de primeira transformação que celebraram contratos de cultura				
4 PREÇOS				
4.1 Preço máximo acordado por quilograma, em divisa, sem impostos, resultante dos contratos de cultura, com indicação da qualidade de referência	(em moeda nacional)	(²)	(²)	(²)
4.2 Preço mínimo acordado por quilograma, em divisa, sem impostos, resultante dos contratos de cultura, com indicação da qualidade de referência				

⁽¹⁾ Este dado pode ser alterado antes de 30 de Junho do ano seguinte ao da colheita para ter em conta as quantidades abrangidas pelos aditamentos dos contratos estabelecidos em aplicação do n.º 5 do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 2848/98.

⁽²⁾ Relativamente aos contratos entre dois Estados-Membros, especificar a divisa em que foram celebrados.

ANEXO II

Dados a transmitir à Comissão mensalmente a partir de 30 de Setembro do ano de colheita em causa

Dados acumulados em relação à colheita em causa.

Síntese a transmitir à Comissão até 30 de Junho do ano seguinte ao da colheita.

Colheita: Estado-Membro declarante:

Grpo de variedades:

Situação no ltimo dia do mês anterior ao da comunicação Mês em causa:

	Estado-Membro produtor (declarante)	Estado-Membro produtor Nome:	Estado-Membro produtor Nome:	Estado-Membro produtor Nome:
1. Quantidade entregue (em toneladas)				
1.1. Quantidade total de tabaco em rama, correspondente à qualidade mínima, entregue às empresas de primeira transformação, com a taxa de humidade referida no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 2848/98				
1.2. Quantidade de tabaco em rama, correspondente à qualidade mínima, entregue às empresas de primeira transformação, por agrupamentos de produtores, com a taxa de humidade referida no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 2848/98				
2. Quantidade real de tabaco em rama (em toneladas), correspondente à qualidade mínima entregue, sem adaptação do peso em função da taxa de humidade.				
3. Estimativa das quantidades por entregar (em toneladas)				
4. Preço médio, por quilograma, ponderado ⁽²⁾ em função das quantidades entregues, sem impostos, efectivamente pago pelas empresas de primeira transformação	(em moeda nacional)	(¹)	(¹)	(¹)

⁽¹⁾ Relativamente aos contratos entre dois Estados-Membros, especificar a divisa em que foram celebrados.

⁽²⁾ Método de cálculo: [soma (QL × PP)]QT = Preço médio ponderado.

Sendo QL a quantidade entregue por lote e PP o preço de compra de cada lote do grupo em causa. QT representa o montante total das quantidades entregues às empresas de primeira transformação por grupo de variedades.

ANEXO III

Dados a transmitir à Comissão até ao último dia do mês seguinte a cada trimestre ⁽¹⁾

Evolução das existências (em toneladas) nos primeiros transformadores.

Estado-Membro declarante:

Data da declaração:

Grupo de variedades	Colheita em causa	Saídas no trimestre anterior para o mercado comunitário	Saídas no trimestre anterior para o mercado dos países terceiros	Existências no último dia do trimestre anterior

⁽¹⁾ As datas-limite são:

- 30 de Abril para o período compreendido entre 1 de Janeiro e 31 de Março,
- 31 de Julho para o período compreendido entre 1 de Abril e 30 de Junho,
- 31 de Outubro para o período compreendido entre 1 de Julho e 30 de Setembro,
- 31 de Janeiro para o período compreendido entre 1 de Outubro e 31 de Dezembro.

ANEXO IV

Regulamento revogado e suas alterações sucessivas

Regulamento (CE) n.º 2636/1999 da Comissão	(JO L 323 de 15.12.1999, p. 4)
Regulamento (CE) n.º 1639/2000 da Comissão	(JO L 187 de 26.7.2000, p. 39)
Regulamento (CE) n.º 384/2001 da Comissão	(JO L 57 de 27.2.2001, p. 16)

ANEXO V

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA

Regulamento (CE) n.º 2636/1999	Presente regulamento
Artigos 1.º e 3.º	Artigos 1.º e 3.º
Artigo 4.º	—
—	Artigo 4.º
Artigo 5.º	Artigo 5.º
Anexos I, II e III	Anexos I, II e III
—	Anexo IV
—	Anexo V

**REGULAMENTO (CE) N.º 605/2004 DA COMISSÃO
de 31 de Março de 2004**

**que derroga, relativamente ao ano 2004, o Regulamento (CE) n.º 1518/2003 no respeitante às datas
de emissão dos certificados de exportação no sector da carne de suíno**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 2759/75 do Conselho, de 29 de Outubro de 1975, que estabelece a organização comum de mercado no sector da carne de suíno ⁽¹⁾, e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 8.º, o n.º 12 do seu artigo 13.º e o seu artigo 22.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O n.º 3 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1518/2003 da Comissão de 28 de Agosto de 2003, que estabelece as regras de execução do regime dos certificados de exportação no sector da carne de suíno ⁽²⁾, prevê que os certificados de exportação são emitidos na quarta-feira seguinte à semana em que foram apresentados os pedidos de certificados, desde que, entretanto, não tenha sido tomada pela Comissão nenhuma medida especial.
- (2) Atendendo aos dias feriados em 2004 e ao facto de a publicação do *Jornal Oficial da União Europeia* ser irregular nesses dias, o prazo de reflexão afigura-se demasiado curto para assegurar uma boa gestão do mercado, pelo que é necessário prolongá-lo.

- (3) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão da Carne de Suíno,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Em derrogação do disposto no n.º 3 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1518/2003, os certificados são emitidos nas datas indicadas no quadro *infra*, desde que não seja tomada, antes das datas de emissão, nenhuma das medidas especiais referidas no n.º 4 do mesmo artigo.

Períodos de apresentação dos pedidos de certificados	Datas de emissão
de 5 a 9 de Abril de 2004	15 de Abril de 2004
de 24 a 28 de Maio de 2004	3 de Junho de 2004
de 25 a 29 de Outubro de 2004	5 de Novembro de 2004

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no terceiro dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

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

Feito em Bruxelas, em 31 de Março de 2004.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 282 de 1.11.1975, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1365/2000 (JO L 156 de 29.6.2000, p. 5)

⁽²⁾ JO L 217 de 29.8.2003, p. 35. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 130/2004 (JO L 19 de 27.1.2004, p. 14).

REGULAMENTO (CE) N.º 606/2004 DA COMISSÃO
de 31 de Março de 2004
que derroga o Regulamento (CE) n.º 174/1999 no que respeita ao prazo de validade dos certificados
de exportação no sector do leite e dos produtos lácteos

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1255/1999 do Conselho, de 17 de Maio de 1999, que estabelece a organização comum de mercado no sector do leite e dos produtos lácteos ⁽¹⁾ e, nomeadamente, o n.º 14 do seu artigo 31.º,

Considerando o seguinte:

(1) O artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 174/1999 da Comissão, de 26 de Janeiro de 1999, que estabelece as normas especiais de execução do Regulamento (CEE) n.º 804/68 do Conselho no que respeita aos certificados de exportação e às restituições à exportação no sector do leite e dos produtos lácteos ⁽²⁾ define o prazo de validade dos certificados de exportação.

(2) O Regulamento (CE) n.º 67/2004 da Comissão, de 15 de Janeiro de 2004, que derroga o Regulamento (CE) n.º 174/1999 no que respeita ao prazo de validade dos certificados de exportação no sector do leite e dos produtos lácteos ⁽³⁾ limitou o prazo de validade dos certificados de exportação a 30 de Abril de 2004. Dado que as medidas necessárias à gestão das restituições à exportação na nova situação do mercado dos produtos lácteos que será criada com a adesão da República Checa, da Estónia, de Chipre, da Letónia, da Lituânia, da Hungria, de Malta, da Polónia, da Eslovénia e da Eslováquia à Comunidade em 1 de Maio de 2004 ainda não foram totalmente postas em prática, é necessário prever a continuidade dos pedidos de certificados de exportação após 31 de Março de 2004 e manter o limite do período de validade respectivo. Todavia, para não pôr em risco o bom funcionamento do novo regime de concursos previsto no Regulamento (CE) n.º 580/2004 da Comissão, de 26 de Março de 2004, que estabelece um procedimento de concurso relativo às restituições à exportação de determinados produtos lácteos ⁽⁴⁾, o limite em questão não deve ser aplicado aos certificados de exportação emitidos nesse contexto.

(3) Devem ser tidos em conta o impacte potencial, no mercado leiteiro da Comunidade, da adesão da República Checa, da Estónia, de Chipre, da Letónia, da Lituânia, da Hungria, de Malta, da Polónia, da Eslovénia e da Eslováquia em 1 de Maio de 2004, subordinada à entrada em vigor do Acto de Adesão de 2003, e a necessidade de acompanhar a evolução dos mercados comunitário e mundial. É, portanto, conveniente derrogar o Regulamento (CE) n.º 174/1999 e estabelecer 30 de Junho de 2004 como prazo de validade dos certificados de exportação de produtos lácteos cujo pedido tenha sido apresentado a partir de 15 de Abril de 2004.

(4) O Comité de Gestão do Leite e dos Produtos Lácteos não emitiu parecer no prazo fixado pelo seu presidente,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

1. Em derrogação do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 174/1999, o prazo de validade dos certificados de exportação com prefixação da restituição pedidos entre 1 e 14 de Abril de 2004 para os produtos indicados nas alíneas a) a d) do referido artigo termina em 30 de Abril de 2004.

2. Todavia, o prazo de validade dos certificados de exportação com prefixação da restituição pedidos em conformidade com o artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 580/2004 termina em 30 de Junho de 2004.

Artigo 2.º

Em derrogação do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 174/1999, o prazo de validade dos certificados de exportação com prefixação da restituição pedidos a partir de 15 de Abril de 2004 para os produtos indicados nas alíneas a) a d) do referido artigo termina em 30 de Junho de 2004.

Artigo 3.º

O presente regulamento entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

⁽¹⁾ JO L 160 de 26.6.1999, p. 48. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 186/2004 da Comissão (JO L 29 de 3.2.2004, p. 6).

⁽²⁾ JO L 20 de 27.1.1999, p. 8. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1948/2003 (JO L 287 de 5.11.2003, p. 13).

⁽³⁾ JO L 10 de 16.1.2004, p. 13.

⁽⁴⁾ JO L 90 de 27.3.2004, p. 58.

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

Feito em Bruxelas, em 31 de Março de 2004.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

REGULAMENTO (CE) N.º 607/2004 DA COMISSÃO
de 31 de Março de 2004
que prevê uma nova atribuição de direitos de importação a título do Regulamento (CE) n.º 1146/
/2003 e derroga a esse regulamento

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1254/1999 do Conselho, de 17 de Maio de 1999, que estabelece a organização comum de mercado no sector da carne de bovino ⁽¹⁾, e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 32.º,

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento (CE) n.º 1146/2003 da Comissão, de 27 de Junho de 2003, relativo à abertura e modo de gestão de um contingente pautal de importação de carne de bovino congelada destinada a transformação (1 de Julho de 2003 a 30 de Junho de 2004) ⁽²⁾ previu, para o período compreendido entre 1 de Julho de 2003 e 30 de Junho de 2004, a abertura de um contingente pautal de importação de 50700 toneladas de carne de bovino congelada destinada a transformação. O artigo 9.º do mesmo regulamento prevê a reatribuição das quantidades não utilizadas, com base, eventualmente, na utilização efectiva dos direitos de importação no final de Fevereiro de 2004 no que diz respeito, respectivamente, aos produtos A e aos produtos B.

(2) Um operador apresentou um pedido de direitos de importação relativamente a 225 toneladas de carne para o fabrico de produtos A a título do n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1146/2003. Na sequência de um erro administrativo cometido pelo organismo dinamarquês competente, o pedido desse operador, transmitido à Comissão em conformidade com o n.º 3 do artigo 5.º, apenas incidiu em 40 toneladas. Só depois de concluído o processo de atribuição dos direitos de importação referido no n.º 4 do artigo 5.º é que a administração nacional em causa detectou o erro cometido e informou a Comissão. Para não penalizar o operador, que apresentou o seu pedido correctamente, há que tomar as medidas necessárias para permitir ao organismo competente dinamarquês rectificar adequadamente o erro administrativo. Consequentemente, em derrogação ao artigo 9.º do regulamento acima referido, convém, em primeiro lugar, subtrair à quantidade global estabelecida em conformidade com o n.º 1 do mesmo artigo a quantidade correspondente à diferença entre os direitos de importação que o operador poderia legitimamente esperar receber com base no seu pedido e os direitos de importação que efectivamente recebeu e, em segundo lugar, prever que o organismo competente

dinamarquês possa emitir para o operador em causa direitos de importação com base no pedido apresentado por este no âmbito do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1146/2003.

- (3) Em consequência da tomada em consideração deste erro registou-se um atraso administrativo, pelo que convém prorrogar as datas-limite de pedido e de comunicação previstas no n.º 4 do artigo 9.º
- (4) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão da Carne de Bovino,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Em derrogação ao disposto no artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 1146/2003, o organismo competente dinamarquês é autorizado a emitir direitos de importação relativamente a 72,199 toneladas para o operador que apresentou um pedido de direitos de importação em relação a 225 toneladas de carne, das quais, por erro, só foram tidas em conta 40 toneladas no âmbito do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1146/2003.

Artigo 2.º

1. As quantidades a atribuir em aplicação do n.º 1 do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 1146/2003 ascendem a um total de 406,58 toneladas.

2. A repartição referida no n.º 2 do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 1146/2003 é estabelecida do seguinte modo:

- 321,20 toneladas destinadas a produtos A,
- 85,38 toneladas destinadas a produtos B.

Artigo 3.º

Em derrogação ao disposto no n.º 4 do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 1146/2003, a data limite do pedido é a de 7 de Abril de 2004 e a data limite de comunicação é a de 16 de Abril de 2004.

Artigo 4.º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

⁽¹⁾ JO L 160 de 26.6.1999, p. 21. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1782/2003 (JO L 270 de 21.10.2003, p. 1.)

⁽²⁾ JO L 160 de 28.6.2003, p. 59.

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

Feito em Bruxelas, em 31 de Março de 2004.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

**REGULAMENTO (CE) N.º 608/2004 DA COMISSÃO
de 31 de Março de 2004**

relativo à rotulagem de alimentos e ingredientes alimentares aos quais foram adicionados fitoesteróis, ésteres de fitoesterol, fitoestanóis e/ou ésteres de fitoestanol

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 2000/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Março de 2000, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à rotulagem, apresentação e publicidade dos géneros alimentícios⁽¹⁾, alterada pela Directiva 2003/89/CE⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 4.º e o n.º 7 do seu artigo 6.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Os fitoesteróis, os ésteres de fitoesterol, os fitoestanóis e os ésteres de fitoestanol reduzem os níveis de colesterol no soro sanguíneo, mas são igualmente susceptíveis de reduzir os níveis de beta-caroteno no soro sanguíneo. Os Estados-Membros e a Comissão consultaram, pois, o Comité Científico da Alimentação Humana sobre os efeitos do consumo de fitoesteróis, ésteres de fitoesterol, fitoestanóis ou ésteres de fitoestanol de fontes diversas.
- (2) No seu parecer sobre os efeitos a longo prazo do consumo de níveis elevados de fitoesteróis através de fontes alimentares diversas e, em especial, sobre os níveis de beta-caroteno (*«General view on the long-term effects of the intake of elevated levels of phytosterols from multiple dietary sources, with particular attention to the effects on β -carotene»*), de 26 de Setembro de 2002, o Comité Científico da Alimentação Humana corroborou a necessidade de rotular os fitoesteróis, os ésteres de fitoesterol, os fitoestanóis e os ésteres de fitoestanol tal como especificado na Decisão 2000/500/CE da Comissão, de 24 de Julho de 2000, relativa à autorização de colocação no mercado, enquanto novos alimentos ou ingredientes alimentares, nos termos do Regulamento (CE) n.º 258/97 do Parlamento Europeu e do Conselho, de «produtos gordos para barrar, de cor amarela, com ésteres de fitoesterol adicionados»⁽³⁾. O Comité Científico da Alimentação Humana indicou ainda que não existem elementos comprovativos sobre os efeitos benéficos adicionais de consumos superiores a 3 g/dia e que consumos elevados podem induzir efeitos indesejáveis, sendo portanto prudente evitar um consumo de esterois vegetal superior a 3 g/dia.
- (3) Os produtos que contêm fitoesteróis/fitoestanóis deveriam pois ser apresentados em doses individuais contendo, no máximo, 3 gramas ou, no máximo, 1 grama de fitoesteróis/fitoestanóis, calculados como fitoesteróis/fitoestanóis livres. Sempre que tal não acontecer, deve existir uma indicação clara sobre a quantidade que se considera representar uma dose do alimento, expressa em gramas ou mililitros, bem como da quantidade de fitoesteróis/fitoestanóis, calculados como fitoesteróis/fitoestanóis livres, contidos nessa dose. Em qual-

quer caso, a composição e a rotulagem dos produtos deve ser tal que permita aos utilizadores uma fácil restrição do consumo a um máximo de 3 gramas por dia de fitoesteróis/fitoestanóis, mediante a ingestão de uma dose que contenha, no máximo, 3 gramas ou de três doses com 1 grama cada uma.

- (4) No sentido de facilitar a compreensão por parte do consumidor, é adequado substituir nos rótulos o prefixo «fito» pelo termo «vegetal».
- (5) A Decisão 2000/500/CE autoriza a adição de determinados ésteres de fitoesterol a produtos gordos para barrar, de cor amarela. Esta decisão define exigências específicas em matéria de rotulagem para assegurar que o produto possa alcançar o seu grupo-alvo, designadamente as pessoas que desejam reduzir os seus níveis de colesterol no sangue.
- (6) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O presente regulamento aplicar-se-á aos alimentos e ingredientes alimentares aos quais foram adicionados fitoesteróis, ésteres de fitoesterol, fitoestanóis ou ésteres de fitoestanol.

Artigo 2.º

Para efeitos de rotulagem, o fitoesterol, o éster de fitoesterol, o fitoestanol e o éster de fitoestanol serão designados, respectivamente, pelos termos «esterol vegetal», «éster de esterois vegetal», «estanol vegetal» e «éster de estanol vegetal» ou pelos respectivos plurais, conforme adequado.

Sem prejuízo dos outros requisitos definidos na legislação comunitária ou no direito nacional em matéria de rotulagem dos produtos alimentares, a rotulagem de alimentos ou ingredientes alimentares que contenham fitoesteróis, ésteres de fitoesterol, fitoestanóis ou ésteres de fitoestanol adicionados deve conter as seguintes informações:

1. Do mesmo campo de visão em que figura a designação comercial do produto deverá constar, de forma facilmente visível e legível, a menção: «com adição de esteróis/estanóis vegetais».
2. A quantidade de fitoesteróis, ésteres de fitoesterol, fitoestanóis ou ésteres de fitoestanol adicionados (expressa em % ou g de esteróis/estanóis vegetais livres por 100 g ou 100 ml do produto alimentar) constará da lista de ingredientes.

⁽¹⁾ JO L 109 de 6.5.2000, p. 29.

⁽²⁾ JO L 308 de 25.11.2003, p. 15.

⁽³⁾ JO L 200 de 8.8.2000, p. 59.

3. Deve constar a indicação de que o produto se destina exclusivamente a pessoas que desejam reduzir os níveis de colesterol no sangue.
4. Deve constar a indicação de que os pacientes com medicação para reduzir o nível de colesterol só devem consumir o produto sob vigilância médica.
5. Deve constar a indicação, facilmente visível e legível, de que o produto pode não ser adequado do ponto de vista nutricional para mulheres grávidas ou lactantes e crianças de idade inferior a cinco anos.
6. Deve aconselhar-se o consumo do produto integrado numa dieta equilibrada e variada, que inclua o consumo frequente de frutas e produtos hortícolas para ajudar a manter os níveis de carotenóides.
7. Do mesmo campo de visão em que figura a indicação mencionada no ponto 3, deve constar a indicação de que se deve evitar um consumo superior a 3 g/dia de esteróis/estanois vegetais adicionados.

8. Deve constar uma definição de dose do alimento ou ingrediente alimentar em causa (de preferência em g ou ml) com a declaração da quantidade de esteróis/estanois vegetais contida em cada dose.

Artigo 3.º

Os alimentos e ingredientes alimentares com adição de ésteres de fitoestanol já colocados no mercado comunitário ou os «produtos gordos para barrar, de cor amarela, com ésteres de fitoesterol adicionados» que foram autorizados pela Decisão 2000/500/CE produzidos seis meses ou mais após a entrada em vigor do presente regulamento devem estar conformes com as disposições em matéria de rotulagem constantes do artigo 2.º

Artigo 4.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

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

Feito em Bruxelas, em 31 de Março de 2004.

Pela Comissão

David BYRNE

Membro da Comissão

REGULAMENTO (CE) N.º 609/2004 DA COMISSÃO
de 31 de Março de 2004

que fixa a restituição à produção para o açúcar branco utilizado pela indústria química

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 ⁽¹⁾, e, nomeadamente, o n.º 5 do seu artigo 7.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O n.º 3 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1260/2001 prevê que possam ser concedidas restituições à produção para os produtos referidos no n.º 1, alíneas a) e f) do seu artigo 1.º, para os xaropes referidos na alínea d) do mesmo número, bem como para a frutose quimicamente pura (levulose) do código NC 1702 50 00 enquanto produto intermédio, que se encontrem numa das situações referidas no n.º 2 do artigo 23.º do Tratado e sejam utilizados no fabrico de certos produtos da indústria química.
- (2) O Regulamento (CE) n.º 1265/2001 da Comissão, de 27 de Junho de 2001, que estabelece as normas de execução do Regulamento (CE) n.º 1260/2001 do Conselho no respeitante à concessão da restituição à produção para determinados produtos do sector do açúcar utilizados na indústria química ⁽²⁾, define as regras para o estabelecimento das restituições à produção, bem como os produtos químicos cujo fabrico permite a concessão de uma restituição à produção relativamente aos produtos de base utilizados nesse fabrico. Os artigos 5.º, 6.º e 7.º do Regulamento (CE) n.º 1265/2001 estatuem que a restituição à produção válida para o açúcar em bruto, os xaropes de sacarose e a isoglicose sem transformação deriva, em condições específicas a cada um destes produtos de base, da restituição fixada para o açúcar branco.
- (3) O artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 1265/2001 estabelece que a restituição à produção para o açúcar branco é fixada mensalmente para os períodos com início no dia

1 de cada mês. A restituição pode ser alterada se os preços do açúcar comunitário e/ou do açúcar no mercado mundial mudarem de um modo significativo. A aplicação dessas disposições leva à fixação da restituição à produção conforme indicado no artigo 1.º para o período nele referido.

- (4) Na sequência da alteração da definição de açúcar branco e de açúcar bruto, constante do n.º 2, alíneas a) e b), do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 1260/2001, os açúcares aromatizados ou adicionados de corantes ou de outras substâncias já não são considerados abrangidos por essas definições e devem, em consequência, ser considerados como «outros açúcares». Todavia, nos termos do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 1265/2001, tais açúcares têm direito, enquanto produtos de base, à restituição à produção. É, por conseguinte, necessário prever, para o estabelecimento da restituição à produção aplicável a esses produtos, um método de cálculo por referência ao seu teor de sacarose.
- (5) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão do Açúcar,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

A restituição à produção para o açúcar branco referida no artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1265/2001 é fixada em 45,414 EUR/100 kg líquidos.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 1 de Abril de 2004.

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

Feito em Bruxelas, em 31 de Março de 2004.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 178 de 30.6.2001, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 39/2004 da Comissão (JO L 6 de 30.6.2004, p. 6).

⁽²⁾ JO L 178 de 30.6.2001, p. 63.

REGULAMENTO (CE) N.º 610/2004 DA COMISSÃO
de 31 de Março de 2004
que fixa os direitos de importação no sector do arroz

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 3072/95 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1995, que estabelece a organização comum de mercado do arroz ⁽¹⁾,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1503/96 da Comissão, de 29 de Julho de 1996, que estabelece as normas de execução do Regulamento (CE) n.º 3072/95 do Conselho no que respeita aos direitos de importação no sector do arroz ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 3072/95 prevê que, na importação dos produtos referidos no artigo 1.º do mencionado regulamento, serão cobradas as taxas dos direitos da pauta aduaneira comum. Todavia, no que respeita aos produtos referidos no n.º 2 do mesmo artigo, o direito de importação é igual ao preço de intervenção válido para esses produtos no momento da importação, majorado de uma determinada percentagem consoante se trate de arroz descascado ou branqueado, diminuído do preço de importação, desde que esse direito não seja superior à taxa dos direitos da pauta aduaneira comum.
- (2) Por força do n.º 3 do artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 3072/95, os preços de importação CIF são calculados com base nos preços representativos do produto em questão no mercado mundial ou no mercado de importação comunitário do produto.
- (3) O Regulamento (CE) n.º 1503/96 estabeleceu as normas de execução do Regulamento (CE) n.º 3072/95 no que respeita aos direitos de importação no sector do arroz.

- (4) Os direitos de importação são aplicáveis até que entre em vigor o resultado de uma nova fixação. Esses direitos permanecem igualmente em vigor se não estiver disponível qualquer cotação para a origem de referência prevista no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1503/96 no decurso das duas semanas anteriores à fixação periódica seguinte.
- (5) Para permitir o funcionamento normal do regime dos direitos de importação, é conveniente utilizar para o cálculo destes últimos as taxas do mercado verificadas durante um período de referência.
- (6) A aplicação da segunda alínea do primeiro parágrafo do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1503/96 conduz ao ajuste dos direitos de importação fixado a partir de 15 de Maio de 2003 pelo Regulamento (CE) n.º 832/2003 da Comissão ⁽³⁾, em conformidade com os anexos do presente regulamento,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os direitos de importação no sector do arroz referidos nos n.ºs 1 e 2 do artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 3072/95 são ajustados em conformidade com o artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1503/96 e fixados no anexo I do presente regulamento com base nos elementos constantes do anexo II.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 1 de Abril de 2004.

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

Feito em Bruxelas, em 31 de Março de 2004.

Pela Comissão

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Director-Geral da Agricultura

⁽¹⁾ JO L 329 de 30.12.1995, p. 18. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 411/2002 (JO L 62 de 5.3.2002, p. 27).

⁽²⁾ JO L 189 de 30.7.1996, p. 71. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2294/2003 (JO L 340 de 24.12.2003, p. 12).

⁽³⁾ JO L 120 de 15.5.2003, p. 15.

ANEXO I

Direitos de importação aplicáveis ao arroz e às trincas

(em EUR/t)

Código NC	Direitos de importação ⁽²⁾				
	Países terceiros (excepto ACP e Bangla- desh) ⁽³⁾	ACP ⁽¹⁾ ⁽³⁾ ⁽³⁾	Bangladesh ⁽⁴⁾	Basmati Índia e Paquistão ⁽⁶⁾	Egipto ⁽⁸⁾
1006 10 21	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 23	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 25	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 27	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 92	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 94	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 96	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 98	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 20 11	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 13	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 15	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 17	228,15	75,51	109,74	0,00	171,11
1006 20 92	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 94	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 96	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 98	228,15	75,51	109,74	0,00	171,11
1006 30 21	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 23	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 25	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 27	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 42	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 44	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 46	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 48	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 61	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 63	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 65	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 67	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 92	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 94	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 96	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 98	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 40 00	(7)	41,18	(7)		96,00

⁽¹⁾ No que se refere às importações de arroz, originário dos Estados ACP, o direito de importação é aplicável no âmbito do regime definido pelos Regulamentos (CE) n.º 2286/2002 do Conselho (JO L 348 de 21.12.2002, p. 5) e (CE) n.º 638/2003 da Comissão (JO L 93 de 10.4.2003, p. 3), alterado.

⁽²⁾ Em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 1706/98, os direitos de importação não são aplicados aos produtos originários dos Estados de África, das Caraíbas e do Pacífico (ACP) e importados directamente para o departamento ultramarino da Reunião.

⁽³⁾ O direito de importação de arroz para o departamento ultramarino da Reunião é definido no n.º 3, do artigo 11.º, do Regulamento (CE) n.º 3072/95.

⁽⁴⁾ No que se refere às importações de arroz, à excepção das trincas de arroz (código NC 1006 40 00), originário do Bangladesh, o direito de importação é aplicável no âmbito do regime definido pelos Regulamentos n.º 3491/90 do Conselho (JO L 337 de 4.12.1990, p. 1) e (CEE) n.º 862/91 da Comissão (JO L 88 de 9.4.1991, p. 7), alterado.

⁽⁵⁾ A importação de produtos originários dos países e territórios ultramarinos (PTU) está isenta de direitos de importação, em conformidade com o n.º 1 do artigo 101.º da Decisão 91/482/CEE do Conselho (JO L 263 de 19.9.1991, p. 1), alterada.

⁽⁶⁾ Em relação ao arroz descascado da variedade Basmati de origem indiana e paquistanesa, redução de 250 EUR/t [artigo 4.ºA do Regulamento (CE) n.º 1503/96, alterado].

⁽⁷⁾ Direito aduaneiro fixado na Pauta Aduaneira Comum.

⁽⁸⁾ No que se refere às importações de arroz, originário e proveniente do Egipto, o direito de importação é aplicável no âmbito do regime definido pelos Regulamentos (CE) n.º 2184/96 do Conselho (JO L 292 de 15.11.1996, p. 1) e (CE) n.º 196/97 da Comissão (JO L 31 de 1.2.1997, p. 53).

ANEXO II

Cálculo dos direitos de importação no sector do arroz

	Paddy	Tipo Indica		Tipo Japónica		Trincas
		Descascado	Branqueado	Descascado	Branqueado	
1. Direito de importação (EUR/t)	(¹)	228,15	416,00	191,31	358,83	(¹)
2. Elementos de cálculo:						
a) Preço CIF ARAG (EUR/t)	—	312,48	242,23	373,35	443,10	—
b) Preço FOB (EUR/t)	—	—	—	348,73	418,48	—
c) Fretes marítimos (EUR/t)	—	—	—	24,62	24,62	—
d) Origem	—	USDA e operadores	USDA e operadores	Operadores	Operadores	—

(¹) Direito aduaneiro fixado na Pauta Aduaneira Comum.

REGULAMENTO (CE) N.º 611/2004 DA COMISSÃO
de 31 de Março de 2004
que fixa os direitos de importação no sector dos cereais

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 1766/92 do Conselho, de 30 de Junho de 1992, que estabelece a organização comum de mercado no sector dos cereais ⁽¹⁾,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1249/96 da Comissão, de 28 de Junho de 1996, que estabelece as normas de execução do Regulamento (CEE) n.º 1766/92 do Conselho no que respeita aos direitos de importação no sector dos cereais ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 2.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O artigo 10.º do Regulamento (CEE) n.º 1766/92 prevê que, na importação dos produtos referidos no artigo 1.º do mencionado regulamento, serão cobradas as taxas dos direitos da pauta aduaneira comum; que, todavia, no que respeita aos produtos referidos no n.º 2 do mesmo artigo, o direito de importação é igual ao preço de intervenção válido para esses produtos no momento da importação, majorado de 55 % e diminuído do preço de importação CIF aplicável à remessa em causa; este direito não pode, no entanto, exceder a taxa dos direitos da pauta aduaneira comum.
- (2) Por força do n.º 3 do artigo 10.º do Regulamento (CEE) n.º 1766/92, os preços de importação CIF são calculados com base nos preços representativos para os produtos em questão no mercado mundial.

- (3) O Regulamento (CE) n.º 1249/96 estabeleceu as normas de execução do Regulamento (CEE) n.º 1766/92 no que respeita aos direitos de importação no sector dos cereais.
- (4) Os direitos de importação são aplicáveis até que entre em vigor o resultado de uma nova fixação.
- (5) Para permitir o funcionamento normal do regime dos direitos de importação, é conveniente utilizar para o cálculo destes últimos as taxas representativas do mercado verificadas durante um período de referência no que diz respeito às moedas flutuantes.
- (6) A aplicação do Regulamento (CE) n.º 1249/96 conduz a fixar os direitos de importação em conformidade com o anexo I do presente regulamento,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os direitos de importação no sector dos cereais referidos no n.º 2 do artigo 10.º do Regulamento (CEE) n.º 1766/92 são fixados no anexo I do presente regulamento com base nos elementos constantes do anexo II.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 1 de Abril de 2004.

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

Feito em Bruxelas, em 31 de Março de 2004.

Pela Comissão

J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Director-Geral da Agricultura

⁽¹⁾ JO L 181 de 1.7.1992, p. 21. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1104/2003 (JO L 158 de 27.6.2003, p. 1).

⁽²⁾ JO L 161 de 29.6.1996, p. 125. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1110/2003 (JO L 158 de 27.6.2003, p. 12).

ANEXO I

Direitos de importação dos produtos referidos no n.º 2 do artigo 10.º do Regulamento (CEE) n.º 1766/92

Código NC	Designação da mercadoria	Direito de importação ⁽¹⁾ (em EUR/t)
1001 10 00	Trigo duro de alta qualidade	0,00
	de qualidade média	0,00
	de qualidade baixa	0,00
1001 90 91	Trigo mole, para sementeira	0,00
ex 1001 90 99	Trigo mole de alta qualidade, com exclusão do trigo mole para sementeira	0,00
1002 00 00	Centeio	19,42
1005 10 90	Milho para sementeira, com exclusão do híbrido	23,89
1005 90 00	Milho, com exclusão do milho para sementeira ⁽²⁾	23,89
1007 00 90	Sorgo de grão, com exclusão do híbrido destinado a sementeira	19,42

⁽¹⁾ No que respeita às mercadorias que chegam à Comunidade através do oceano Atlântico ou via Canal do Suez [n.º 4 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1249/96], o importador pode beneficiar de uma diminuição dos direitos de:

— 3 EUR/t, se o porto de descarga se situar no Mediterrâneo,

— 2 EUR/t, se o porto de descarga se situar na Irlanda, no Reino Unido, na Dinamarca, na Suécia, na Finlândia ou na costa atlântica da Península Ibérica.

⁽²⁾ O importador pode beneficiar de uma redução forfetária de 24 EUR/t, sempre que as condições estabelecidas no n.º 5 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1249/96 estejam satisfeitas.

ANEXO II

Elementos de cálculo dos direitos

(período de 15.3.2004 a 31.3.2004)

1. Médias para o período de referência referido no n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1249/96:

Cotações em bolsa	Minneapolis	Chicago	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis
Produto (% de proteínas a 12 % de humidade)	HRS2 (14 %)	YC3	HAD2	qualidade média (*)	qualidade baixa (**)	US barley 2
Cotação (euros/t)	145,00 (***)	99,98	168,06 (****)	158,06 (****)	138,06 (****)	106,83 (****)
Prémio relativo ao Golfo (euros/t)	—	7,98	—	—	—	—
Prémio relativo aos Grandes Lagos (euros/t)	20,66	—	—	—	—	—

(*) Prémio negativo de um montante de 10 euros por tonelada [n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1249/96].

(**) Prémio negativo de um montante de 30 euros por tonelada [n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1249/96].

(***) Prémio positivo de 14 euros por tonelada incorporado [n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1249/96].

(****) Fob Duluth.

2. Médias para o período de referência referido no n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1249/96:

Frete/despesas: Golfo do México-Roterdão: 33,83 euros/t, Grandes Lagos-Roterdão: 39,43 euros/t.

3. Subvenções referidas no n.º 2, terceiro parágrafo, do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1249/96: 0,00 euros/t (HRW2)
0,00 euros/t (SRW2).

II

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

CONSELHO

DECISÃO DO CONSELHO

de 8 de Março de 2004

que autoriza os Estados-Membros que são partes contratantes na Convenção de Paris sobre a Responsabilidade Civil no Domínio da Energia Nuclear, de 29 de Julho de 1960, a ratificar, no interesse da Comunidade Europeia, o protocolo de alteração da referida convenção, ou a aderir ao mesmo

(2004/294/CE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente a alínea c) do seu artigo 61.º e o seu artigo 67.º, conjugados com o primeiro parágrafo do n.º 2 e o segundo parágrafo do n.º 3 do seu artigo 300.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer favorável do Parlamento Europeu ⁽¹⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O protocolo de alteração da convenção sobre a responsabilidade civil no domínio da energia nuclear de 29 de Julho de 1960, alterada pelo protocolo adicional de 28 de Janeiro de 1964 e pelo protocolo de 16 de Novembro de 1982 (a seguir denominada «Convenção de Paris»), foi negociado com o objectivo de melhorar a indemnização das vítimas de danos causados por acidentes nucleares. O protocolo prevê um reforço dos montantes de responsabilidade e o alargamento do regime de responsabilidade civil nuclear aos danos ambientais.
- (2) A Comissão negociou o protocolo de alteração da Convenção de Paris, em nome da Comunidade, para as matérias da competência da Comunidade Europeia, em conformidade com as directrizes de negociação do Conselho de 13 de Setembro de 2002. No entanto, as directrizes de negociação do Conselho não previam a negociação de uma cláusula que permitisse a adesão da Comunidade ao protocolo.
- (3) O protocolo acabou por ser definitivamente aprovado pelas partes contratantes na Convenção de Paris. O texto do protocolo está conforme com as directrizes de negociação do Conselho.

- (4) A Comunidade tem competência exclusiva no que diz respeito à alteração do artigo 13.º da Convenção de Paris dado essa modificação afectar as regras estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 44/2001 do Conselho, de 22 de Dezembro de 2000, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial ⁽²⁾. Os Estados-Membros mantêm as suas competências nas matérias abrangidas pelo protocolo que não afectam o direito comunitário. Atendendo, quer ao âmbito quer ao objectivo do protocolo de alteração, a aprovação das disposições do protocolo que são da competência comunitária não pode ser dissociada das disposições que são da competência dos Estados-Membros.

- (5) O protocolo de alteração da Convenção de Paris reveste-se de especial importância do ponto de vista dos interesses da Comunidade e dos seus Estados-Membros dado permitir a melhoria da indemnização de danos causados por acidentes nucleares.

- (6) O protocolo foi assinado pelos Estados-Membros partes contratantes na Convenção de Paris, em nome da Comunidade Europeia, em 12 de Fevereiro de 2004, sob reserva da eventual celebração numa data ulterior, em conformidade com a Decisão 2003/882/CE do Conselho ⁽³⁾.

- (7) A Convenção de Paris e o seu protocolo de alteração não estão abertos à participação das organizações regionais. Assim, a Comunidade não pode assinar e ratificar o protocolo, nem a ele aderir. Nestas circunstâncias, justifica-se que, a título excepcional, sejam os Estados-Membros a assinar o protocolo no interesse da Comunidade.

⁽¹⁾ Parecer de 26 de Fevereiro de 2004 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽²⁾ JO L 12 de 16.1.2001, p. 1.

⁽³⁾ JO L 338 de 23.12.2003, p. 32.

- (8) No entanto, três Estados-Membros (Áustria, Irlanda e Luxemburgo) não são partes na Convenção de Paris. Atendendo a que o protocolo altera a Convenção de Paris, que o Regulamento (CE) n.º 44/2001 autoriza os Estados-Membros vinculados pela convenção a continuarem a aplicar as regras de competência nela previstas e que o protocolo não altera substancialmente as regras de competência dessa convenção, é objectivamente justificado que só os Estados-Membros que são partes contratantes na Convenção de Paris sejam os destinatários da presente decisão. Por conseguinte, a Áustria, a Irlanda e o Luxemburgo continuarão a basear-se nas regras comunitárias constantes do Regulamento (CE) n.º 44/2001 e a aplicá-las no domínio abrangido pela Convenção de Paris e pelo protocolo de alteração da referida convenção.
- (9) É, por conseguinte, conveniente que os Estados-Membros que são partes contratantes na Convenção de Paris ratifiquem o protocolo de alteração da Convenção de Paris ou adiram ao mesmo, no interesse da Comunidade Europeia e nas condições enunciadas na presente decisão. A ratificação ou a adesão não prejudica a posição da Áustria, da Irlanda e do Luxemburgo.
- (10) A aplicação das disposições do protocolo, no que diz respeito à Comunidade Europeia, será, assim, limitada aos Estados-Membros que actualmente são partes contratantes na Convenção de Paris e não prejudica a posição da Áustria, da Irlanda e do Luxemburgo.
- (11) O Reino Unido e a Irlanda estão vinculados pelo Regulamento (CE) n.º 44/2001, pelo que também participam na aprovação da presente decisão.
- (12) Nos termos dos artigos 1.º e 2.º do protocolo relativo à posição da Dinamarca, anexo ao Tratado da União Europeia e ao Tratado que institui a Comunidade Europeia, a Dinamarca não participa na aprovação da presente decisão e não fica a ela vinculada nem sujeita à sua aplicação,

ADOPTA A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. Sem prejuízo das competências da Comunidade, os Estados-Membros que são actualmente partes contratantes na Convenção de Paris ratificam o protocolo de alteração da referida convenção, ou aderem ao mesmo, no interesse da Comunidade Europeia. A ratificação ou a adesão não prejudica a posição da Áustria, da Irlanda e do Luxemburgo.

2. O texto do protocolo de alteração da Convenção de Paris acompanha a presente decisão.

3. Para efeitos da presente decisão, por «Estado-Membro» entende-se todos os Estados-Membros com excepção da Áustria, da Dinamarca, da Irlanda e do Luxemburgo.

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros que são partes contratantes na Convenção de Paris adoptam as medidas necessárias para depositar simultaneamente os seus instrumentos de ratificação do protocolo ou de adesão ao mesmo num prazo razoável junto do secretário-geral da Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Económicos, se possível, antes de 31 de Dezembro de 2006.

2. Os Estados-Membros que são partes contratantes na Convenção de Paris devem proceder a uma troca de informações com a Comissão, no âmbito do Conselho, antes de 1 de Julho de 2006, sobre a data em que pensam que estarão concluídos os seus processos parlamentares necessários à ratificação ou à adesão. A data e as modalidades do depósito simultâneo serão determinadas nesta base.

Artigo 3.º

Aquando da ratificação do protocolo de alteração da Convenção de Paris ou da adesão ao mesmo, os Estados-Membros informarão, por escrito, o secretário-geral da Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Económicos de que a ratificação ou adesão teve lugar em conformidade com a presente decisão.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão em conformidade com o Tratado que institui a Comunidade Europeia.

Feito em Bruxelas, em 8 de Março de 2004.

Pelo Conselho

O Presidente

D. AHERN

PROTOCOLO

de alteração da convenção sobre a responsabilidade civil no domínio da energia nuclear, de 29 de Julho de 1960, alterada pelo protocolo adicional de 28 de Janeiro de 1964 e pelo protocolo de 16 de Novembro de 1982

OS GOVERNOS da República Federal da Alemanha, do Reino da Bélgica, do Reino da Dinamarca, do Reino de Espanha, da República da Finlândia, da República Francesa, da República Helénica, da República Italiana, do Reino da Noruega, do Reino dos Países Baixos, da República Portuguesa, do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, da República da Eslovénia, do Reino da Suécia, da Confederação Helvética e da República da Turquia,

CONSIDERANDO que é conveniente alterar a convenção sobre a responsabilidade civil no domínio da energia nuclear celebrada em Paris em 29 de Julho de 1960, no âmbito da Organização Europeia de Cooperação Económica, actual Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Económicos, com a redacção que lhe foi dada pelo protocolo adicional assinado em Paris em 28 de Janeiro de 1964 e pelo protocolo de Paris de 16 de Novembro de 1982,

ACORDARAM no seguinte:

I.

A convenção sobre a responsabilidade civil no domínio da energia nuclear, de 29 de Julho de 1960, com a redacção que lhe foi dada pelo protocolo adicional de 28 de Janeiro de 1964 e pelo protocolo de 16 de Novembro de 1982, é alterada como segue:

A. As subalíneas i) e ii) da alínea a) do artigo 1.º passam a ter a seguinte redacção:

- «i) Por “acidente nuclear” entende-se um facto ou conjunto de factos com a mesma origem, de que resultem danos nucleares;
- ii) Por “instalação nuclear” entendem-se os reactores, com excepção dos reactores que fazem parte de um meio de transporte; as unidades de fabrico e de transformação de materiais nucleares; as fábricas de separação de isótopos de combustíveis nucleares; as fábricas de tratamento de combustíveis nucleares irradiados; as instalações de armazenagem de materiais nucleares, exceptuando a armazenagem ocasional desses materiais no âmbito de uma operação de transporte; as instalações de eliminação de materiais nucleares; quaisquer reactores, fábricas, facilidades e instalações em fase de desmantelamento, bem como quaisquer outras instalações que contenham combustíveis nucleares e produtos ou resíduos radioactivos conforme periodicamente designados pelo Comité de Direcção da Energia Nuclear da organização (a seguir denominado “comité de direcção”). Qualquer parte contratante pode determinar que, duas ou mais instalações nucleares pertencentes a um mesmo operador, situadas no mesmo local, bem como quaisquer outras instalações com a mesma localização, onde sejam armazenados combustíveis nucleares, materiais ou resíduos radioactivos, deva ser considerada uma instalação nuclear única.».

B. São aditadas quatro novas subalíneas vii), viii), ix) e x) à alínea a) do artigo 1.º, como segue:

- «vii) Por “dano nuclear” entende-se:
 1. morte ou danos pessoais;
 2. perdas e danos patrimoniais;bem como os danos abaixo indicados, conforme estabelecido na lei do tribunal competente,
- 3. prejuízos económicos decorrentes das perdas e danos a que se referem os pontos 1 e 2, desde que não sejam abrangidos por essas subalíneas, quando sofridos por uma pessoa com legitimidade para apresentar reclamações quanto a essas perdas ou danos;
- 4. custos das medidas de recuperação do ambiente degradado, salvo se essa degradação for pouco importante, se as medidas já tiverem sido ou estiverem em vias de ser adoptadas, na medida em que não sejam abrangidos pelo ponto 2;
- 5. lucros cessantes resultantes de um interesse económico directo em qualquer utilização ou usufruto do meio ambiente, incorridos na sequência de uma forte degradação do ambiente, na medida em que não sejam abrangidos pelo ponto 2;
- 6. custos das medidas preventivas, bem como quaisquer outras perdas ou danos causados por essas medidas.

no caso dos pontos 1 a 5, na medida em que essas perdas ou danos tenham origem ou resultem de radiações ionizantes emitidas por quaisquer fontes de radiação situadas no interior de uma instalação nuclear, em combustíveis nucleares, produtos ou resíduos radioactivos ou materiais nucleares provenientes de, com origem em, ou enviados para uma instalação nuclear, quando decorram das propriedades radioactivas desses materiais ou de uma combinação das propriedades radioactivas desses materiais com as propriedades tóxicas, explosivas ou perigosas desses mesmos materiais.

- viii) Por “medidas de recuperação” entendem-se quaisquer medidas razoáveis aprovadas pelas autoridades competentes do Estado no território do qual foram adoptadas, visando a recuperação ou restabelecimento de componentes degradadas ou destruídas do ambiente ou a introdução, conforme seja razoável, do equivalente dessas componentes no ambiente. Cabe à legislação do Estado no território do qual se verificaram os danos nucleares determinar a quem compete adoptar essas medidas.
- ix) Por “medidas preventivas” entendem-se quaisquer medidas razoáveis adoptadas por quaisquer pessoas na sequência de um acidente nuclear ou de um acontecimento que esteja na origem de um perigo iminente de dano nuclear, destinadas a prevenir ou minimizar os danos nucleares a que é feita referência nos pontos 1 a 5 da subalínea vii) da alínea a), sujeitas à aprovação das autoridades competentes, conforme requerido pela lei do Estado no território do qual essas medidas foram adoptadas.
- x) Por “medidas razoáveis” entendem-se as medidas consideradas adequadas e proporcionadas pela lei do tribunal competente, tendo em conta um conjunto de circunstâncias, como por exemplo:
 - 1. a natureza e extensão dos danos nucleares incorridos ou, em caso de medidas preventivas, a natureza e extensão dos riscos decorrentes desses danos;
 - 2. até que ponto essas medidas, no momento em que são adoptadas, são susceptíveis de serem eficazes; e
 - 3. as competências científicas e técnicas pertinentes.».

C. O artigo 2.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 2.º

- a) A presente convenção aplica-se aos danos nucleares sofridos no território de, ou em quaisquer zonas marítimas estabelecidas nos termos do direito internacional de, ou, com excepção do território de um Estado não contratante não mencionado nas subalíneas ii) a iv) da presente alínea, a bordo de uma embarcação ou aeronave matriculada por
 - i) uma parte contratante;
 - ii) uma parte não contratante que, no momento do acidente nuclear, seja parte contratante na convenção de Viena sobre a responsabilidade civil em matéria de danos nucleares, de 21 de Maio de 1963, com as alterações aplicáveis a essa parte, e no protocolo conjunto relativo à aplicação da convenção de Viena e da Convenção de Paris, de 21 de Setembro de 1988, desde que a parte contratante na Convenção de Paris no território da qual a instalação do operador responsável se encontra localizada seja parte contratante nesse protocolo conjunto;
 - iii) um Estado não contratante que, no momento do acidente nuclear, não disponha de qualquer instalação nuclear no seu território ou em quaisquer zonas marítimas por este estabelecidas de acordo com o direito internacional; ou
 - iv) qualquer outro Estado não contratante que, no momento do acidente nuclear, disponha de legislação em vigor no domínio da responsabilidade por danos nucleares que conceda benefícios recíprocos equivalentes e seja regulada por princípios idênticos aos da presente convenção, incluindo, *inter alia*, a responsabilidade independente de culpa do operador responsável, a responsabilidade exclusiva do operador ou uma disposição para o mesmo efeito, a competência exclusiva do tribunal, a igualdade de tratamento das vítimas de acidentes nucleares, o reconhecimento e a execução das decisões, a livre transferência de indemnizações, juros e custas;
- b) Nada no presente artigo obsta a que uma parte contratante no território da qual a instalação nuclear do operador responsável se encontra localizada possa prever um âmbito de aplicação mais alargado da presente convenção nos termos da sua legislação.».

D. O artigo 3.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 3.º

- a) O operador de uma instalação nuclear é responsável, nos termos da presente convenção, pelos danos nucleares, salvo nos seguintes casos:
 - i) danos verificados na própria instalação nuclear e em qualquer outra instalação nuclear, incluindo nas instalações nucleares em fase de construção, situadas no sítio onde a instalação se encontra localizada; e
 - ii) danos causados a qualquer propriedade situada no mesmo local, que seja ou venha a ser utilizada em conjunto com essa instalação,

se for produzida prova de que esses danos foram causados por um acidente nuclear verificado nessa instalação ou que envolva materiais nucleares provenientes dessa instalação, salvo disposição em contrário no artigo 4.º;

- b) Caso os danos nucleares sejam simultaneamente causados por um acidente nuclear e por um acidente não nuclear, a parte correspondente ao dano causado por esse outro acidente, na medida em que não possa ser separada com exactidão do dano causado pelo acidente nuclear, é considerada dano nuclear causado pelo acidente nuclear. Caso os danos nucleares sejam simultaneamente causados por um acidente nuclear e por uma emissão de radiações ionizantes não abrangida pela presente convenção, o disposto na presente convenção não limitará nem afectará de outro modo a responsabilidade de qualquer pessoa no que respeita a essa emissão de radiações ionizantes.».
- E. É reformulada a ordem numérica das alíneas c) e d) do artigo 4.º, que passam para d) e e) respectivamente, e adaptada uma nova alínea c) como segue:
- «c) Nos termos das subalíneas i) e ii) da alínea a) e i) e ii) da alínea b) do presente artigo, só será permitida a transferência da responsabilidade para o operador de outra instalação nuclear se esse operador tiver um interesse económico directo nos materiais nucleares transportados.».
- F. As alíneas b) e d) do artigo 5.º passam a ter a seguinte redacção:
- «b) Se, todavia, os danos nucleares forem causados por um acidente nuclear verificado numa instalação nuclear e implicarem apenas materiais nucleares ocasionalmente armazenados no local no âmbito de uma operação de transporte, o operador da instalação nuclear não é responsável se houver outro operador ou pessoa responsável em virtude do artigo 4.º;
- c) Se os danos nucleares implicarem a responsabilidade de mais do que um operador, nos termos da presente convenção, a responsabilidade desses operadores será conjunta e solidária desde que, se essa responsabilidade resultar de danos causados por um acidente nuclear que envolva materiais nucleares durante uma operação de transporte num único e mesmo meio de transporte ou, no caso de materiais ocasionalmente armazenados, numa única e mesma instalação nuclear no âmbito de uma operação de transporte, o montante total máximo da responsabilidade desses operadores será o montante mais elevado fixado para cada um dos operadores nos termos do artigo 7.º Em caso de acidente nuclear, o operador nunca poderá ser obrigado a pagar montantes superiores aos previstos para o seu caso no artigo 7.º».
- G. As alíneas c) e e) do artigo 6.º passam a ter a seguinte redacção:
- «c) i) Nenhuma disposição da presente convenção afecta a responsabilidade:
1. de qualquer pessoa pelos danos causados por um acidente nuclear pelo qual o operador, nos termos da alínea a) do artigo 3.º ou do artigo 9.º, não seja responsável em virtude da presente convenção, resultantes de actos ou omissões cometidos por essa mesma pessoa com a intenção dolosa;
 2. de uma pessoa devidamente autorizada a operar um reactor que faça parte de um meio de transporte pelos danos causados por um acidente nuclear quando o operador não for responsável por esses danos em virtude da subalínea iii) da alínea a) e iii) da alínea b) do artigo 4.º;
- ii) O operador não pode ser considerado responsável por danos causados por um acidente nuclear não abrangido pela presente convenção.».
- «e) Se o operador fizer prova de que os danos nucleares resultaram, na totalidade ou em parte, quer de negligência grave da pessoa que os sofreu, quer de actos ou omissões cometidos por essa pessoa com a intenção de causar danos, o tribunal competente pode, quando previsto na legislação nacional, ilibar o operador, total ou parcialmente, da sua obrigação de pagar indemnizações pelos danos sofridos por essa pessoa.».
- H. O artigo 7.º passa a ter a seguinte redacção:
- «Artigo 7.º
- a) Cada parte contratante deve prever, no âmbito da sua legislação, que a responsabilidade do operador no que respeita aos danos causados por qualquer acidente nuclear não seja inferior a 700 milhões de euros;
- b) Sem prejuízo da alínea a) do presente artigo e da alínea c) do artigo 21.º, qualquer parte contratante pode:
- i) tendo em conta a natureza da instalação nuclear em causa e as eventuais consequências de um acidente nuclear com origem nessa instalação, estabelecer um montante de responsabilidade inferior para essa instalação, desde que esse montante não seja inferior a 70 milhões de euros; e
 - ii) tendo em conta a natureza dos materiais nucleares em causa e as eventuais consequências de um acidente nuclear com origem nesses materiais, estabelecer um montante de responsabilidade inferior para o transporte de materiais nucleares, desde que esse montante nunca seja inferior a 80 milhões de euros;
- c) A indemnização pelos danos nucleares causados aos meios de transporte a bordo dos quais se encontravam os materiais nucleares em causa no momento do acidente não deve implicar a redução da responsabilidade do operador por outros danos nucleares para um montante inferior a 80 milhões de euros ou qualquer outro montante previsto na legislação de uma parte contratante;
- d) O montante da responsabilidade dos operadores de instalações nucleares localizadas no território de uma parte contratante nos termos das alíneas a) ou b) do presente artigo ou da alínea c) do artigo 21.º, bem como na legislação de uma parte contratante em virtude da alínea c) do presente artigo, aplica-se à responsabilidade dos referidos operadores, independentemente do local da ocorrência do acidente nuclear;

- e) O trânsito de materiais nucleares no território de uma parte contratante pode ficar condicionado ao aumento do montante máximo da responsabilidade do operador estrangeiro em causa, caso se considere que esse montante não oferece a cobertura adequada dos riscos de acidente nuclear durante o transporte, na medida em que esse aumento não exceda o montante máximo da responsabilidade dos operadores de instalações nucleares situadas no seu território;
 - f) As disposições da alínea e) do presente artigo não se aplicam:
 - i) ao transporte marítimo quando, por força do direito internacional, existir um direito de entrada nos portos da referida parte contratante, em caso de perigo iminente, ou um direito de passagem inofensiva através do seu território; ou
 - ii) ao transporte aéreo quando, em virtude de um acordo ou do direito internacional, existir um direito de sobrevoo do território ou de aterragem no território dessa parte contratante;
 - g) Nos casos em que a convenção é aplicável a um Estado não contratante nos termos da subalínea iv) da alínea a) do artigo 2.º, qualquer parte contratante pode, no que se refere aos danos nucleares, fixar montantes de responsabilidade inferiores aos montantes mínimos estabelecidos nos termos do presente artigo ou da alínea c) do artigo 21.º, desde que esse mesmo Estado não conceda benefícios recíprocos de montante equivalente;
 - h) Os juros e as custas judiciais das acções de indemnização intentadas ao abrigo da presente convenção não são considerados indemnizações para efeitos da presente convenção, sendo devidos pelo operador adicionalmente a quaisquer quantias pelas quais seja responsável nos termos do presente artigo;
 - i) As quantias previstas no presente artigo podem ser convertidas em moeda nacional, com arredondamento dos montantes;
 - j) Cada parte contratante tomará as disposições necessárias para que as pessoas que tenham sofrido danos possam fazer valer o seu direito à indemnização sem necessidade de intentarem processos separados de acordo com a origem dos fundos previstos para essas indemnizações;».
- I. O artigo 8.º passa a ter a seguinte redacção:
- «Artigo 8.º
- a) O direito a indemnização previsto na presente convenção é sujeito a prescrição ou caducidade caso não seja intentada qualquer acção,
 - i) no caso de morte ou danos pessoais, no prazo de 30 anos a contar da data do acidente nuclear;
 - ii) no caso de outros danos nucleares, no prazo de 10 anos a contar da data do acidente nuclear;
 - b) A legislação nacional pode, contudo, fixar um prazo superior ao estabelecido nas subalíneas i) ou ii) da alínea a) do presente artigo se a parte contratante no território da qual a instalação nuclear do operador responsável se encontra localizada tiver adoptado medidas para cobrir a responsabilidade desse mesmo operador em relação a quaisquer acções de indemnização intentadas findo o prazo estabelecido nas subalíneas i) ou ii) da alínea a) do presente artigo ou no termo de qualquer prazo mais longo;
 - c) Se, contudo, for fixado um prazo superior nos termos da alínea b) do presente artigo, as acções de indemnização intentadas durante esse período não devem prejudicar o direito de qualquer pessoa que tenha intentado uma acção contra o operador a ser indemnizada ao abrigo da presente convenção,
 - i) no prazo de 30 anos em caso de morte ou danos pessoais;
 - ii) no prazo de 10 anos no que se refere a todos os outros danos nucleares;
 - d) A legislação nacional pode estabelecer um prazo de prescrição ou caducidade dos direitos de indemnização não inferior a três anos ao abrigo da presente convenção, fixado a contar da data em que o lesado teve conhecimento do dano ou em que, razoavelmente, devia ter tomado conhecimento do dano e do operador responsável, desde que os prazos previstos nas alíneas a) e b) do presente artigo não sejam ultrapassados;
 - e) Quando forem aplicáveis as disposições da subalínea ii) da alínea f) do artigo 13.º, o direito de indemnização não deverá, contudo, ser objecto de prescrição ou caducidade se, no prazo previsto nas alíneas a), b) e d) do presente artigo:
 - i) previamente à decisão do Tribunal e que se refere o artigo 17.º, for intentada uma acção perante um dos tribunais a partir dos quais o Tribunal Europeu para a Energia Nuclear pode escolher; se o Tribunal determinar que o foro competente é um tribunal diferente do tribunal perante o qual a acção foi intentada, este pode fixar um prazo para instauração da acção perante o foro competente assim designado; ou
 - ii) tiver sido apresentado um pedido de designação junto de uma parte contratante interessada, pelo Tribunal Europeu para a Energia Nuclear, do foro competente nos termos da subalínea ii) da alínea f) do artigo 13.º e, na sequência desse pedido, intentada uma acção no prazo fixado pelo Tribunal;
 - f) Salvo disposição em contrário no direito nacional, uma pessoa que tenha sofrido danos causados por um acidente nuclear e intentado uma acção de indemnização no prazo previsto no presente artigo pode, depois de terminado o prazo estabelecido e desde que o tribunal competente ainda não tenha proferido a sentença, reformular a sua reclamação em relação a qualquer agravamento dos danos nucleares.».

J. O artigo 9.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 9.º

O operador não é responsável pelos danos nucleares causados por um acidente nuclear directamente relacionado com conflitos armados, hostilidades, guerra civil ou insurreição.».

K. O artigo 10.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 10.º

a) Para cobrir a responsabilidade nos termos da presente convenção, o operador deve ser obrigado a contratar e manter um seguro ou outra garantia financeira, no montante previsto nas alíneas a) e b) do artigo 7.º ou da alínea c) do artigo 21.º, com as características e nas condições especificadas pela autoridade pública competente;

b) Se a responsabilidade do operador não for limitada em termos de montante, a parte contratante no território da qual a instalação nuclear do operador nuclear se encontra localizada deve estabelecer um limite para a garantia financeira do operador responsável, desde que o limite estabelecido não seja inferior aos montantes previstos nas alíneas a) ou b) do artigo 7.º;

c) A parte contratante no território da qual a instalação nuclear do operador se encontra localizada deve garantir o pagamento dos pedidos de indemnização por danos nucleares imputados ao operador, proporcionando os fundos necessários, de acordo com a disponibilidade ou capacidade do seguro ou outra garantia financeira para satisfazer os referidos pedidos, até um montante não inferior ao referido na alínea a) do artigo 7.º ou na alínea c) do artigo 21.º;

d) As seguradoras ou outras entidades de garantia financeira não podem suspender nem cancelar o seguro ou as outras garantias financeiras previstas na alínea a) ou b) do presente artigo sem um pré-aviso mínimo de dois meses, apresentado por escrito à autoridade pública competente, ou, se o seguro ou garantia financeira disserem respeito a um transporte de materiais nucleares, no período de realização do transporte em causa;

e) Os montantes previstos do seguro, resseguro ou outra garantia financeira só podem ser utilizados para indemnizar danos causados por acidentes nucleares.».

L. O artigo 12.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 12.º

As indemnizações pagáveis nos termos da presente convenção, os prémios de seguro e de resseguro, o montante do capital seguro, resseguro ou objecto de outra garantia financeira nos termos do artigo 10.º, bem como os juros e custas a que se refere a alínea g) do artigo 7.º são objecto de livre transferência entre as zonas monetárias das partes contratantes.».

M. O artigo 13.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 13.º

a) Salvo disposição em contrário no presente artigo, os tribunais da parte contratante no território da qual se verificou o acidente nuclear são os únicos competentes para conhecer das acções intentadas em conformidade com os artigos 3.º e 4.º e a alínea a) do artigo 6.º;

b) No caso de ocorrer um acidente nuclear na área da zona económica exclusiva de uma parte contratante ou, se essa zona não tiver sido definida, numa área com uma extensão não superior aos limites de uma zona económica exclusiva a estabelecer, a jurisdição sobre as acções por danos causados por esse acidente nuclear deve, para efeitos da presente convenção, ser exercida apenas pelos tribunais dessa parte, desde que essa zona tenha sido notificada pela parte contratante em causa ao secretário-geral da organização antes de o acidente nuclear se ter verificado. O disposto no presente número não deve ser interpretado como permitindo o exercício da jurisdição ou a delimitação de uma zona marítima de uma forma contrária ao disposto no direito internacional do mar;

c) No caso de se verificar um acidente nuclear fora do território das partes contratantes ou numa zona não notificada nos termos da alínea b) do presente artigo, ou se o local do acidente nuclear não puder ser determinado com exactidão, os tribunais competentes são os tribunais do Estado que é parte contratante no território em que se encontra localizada a instalação nuclear pela qual o operador é responsável;

d) No caso de se verificar um acidente nuclear numa área em relação à qual são aplicáveis as disposições da alínea d) do artigo 17.º, a jurisdição será exercida pelos tribunais que, a pedido da parte contratante interessada, tiverem sido designados pelo Tribunal a que se refere o artigo 17.º como sendo os tribunais da parte contratante mais directamente ligada ao acidente e afectada pelas suas consequências;

- e) O exercício da jurisdição nos termos do presente artigo, bem como a notificação de uma zona nos termos da alínea b) do presente artigo, não constituem um direito ou obrigação nem criam precedente no tocante à delimitação das fronteiras marítimas entre Estados com zonas costeiras opostas ou adjacentes;
- f) Quando, de acordo com o disposto nas alíneas a), b) ou c) do presente artigo, a jurisdição é exercida pelos tribunais de várias partes contratantes, essa competência é atribuída como segue:
- no caso de o acidente nuclear ter, em parte, ocorrido fora do território de qualquer parte contratante e, em parte, no território de uma única parte contratante, aos tribunais desta última; e
 - nos restantes casos, aos tribunais da parte contratante designada a pedido de uma parte contratante interessada, pelo Tribunal a que se refere o artigo 17.º, como sendo a mais directamente ligada ao acidente e afectada pelas suas consequências;
- g) A parte contratante cujos tribunais sejam competentes deve assegurar que, no que se refere às acções de indemnização por danos nucleares:
- qualquer Estado possa instaurar uma acção em nome das pessoas que tenham sofrido danos nucleares, que sejam nacionais desse Estado ou tenham domicílio ou residência no território desse Estado e manifestado o seu acordo; e
 - qualquer pessoa possa instaurar uma acção para fazer valer direitos em virtude da presente convenção adquiridos por sub-rogação ou transferência.
- h) A parte contratante cujos tribunais sejam competentes nos termos da presente convenção deve velar por que apenas um dos tribunais seja competente para decidir sobre a matéria da indemnização por danos nucleares causados por qualquer acidente nuclear, sendo os critérios de selecção definidos pela legislação nacional dessa parte contratante.
- i) Se as decisões proferidas pelo tribunal competente em virtude das disposições do presente artigo, quer em processo contraditório quer à revelia, forem executórias de acordo com as leis aplicadas por esse tribunal, estas serão executórias no território das restantes partes contratantes, na medida em que as formalidades prescritas pela parte contratante interessada tenham sido cumpridas. Essas formalidades não poderão implicar uma reapreciação do mérito da causa. As presentes disposições não se aplicam às decisões intercalares.
- j) No caso de ser intentada uma acção de indemnização contra uma parte contratante por força da presente convenção, essa parte contratante não pode, salvo no que respeita às medidas executórias, invocar a imunidade de jurisdição perante o tribunal competente nos termos do presente artigo.»
- N. A alínea b) do artigo 14.º passa a ter a seguinte redacção:
- «b) Por “direito nacional” e “legislação nacional” entende-se o direito ou a legislação nacional por que se rege o tribunal competente por força da presente convenção para conhecer das acções que tenham origem num acidente nuclear, com excepção das regras de conflitos de jurisdição relativas a essas acções. Esse direito ou legislação são aplicáveis a todas as matérias substantivas ou processuais que não estejam especificamente reguladas pela presente convenção;».
- O. A alínea b) do artigo 15.º passa a ter a seguinte redacção:
- «b) Se a indemnização por danos nucleares exceder o montante de 700 milhões de euros previsto na alínea a) do artigo 7.º, essa medida poderá ser aplicada, independentemente da forma, ao abrigo de condições que podem derrogar as disposições da presente convenção;».
- P. É aditado um novo artigo 16.ºA imediatamente a seguir ao artigo 16.º, como segue:
- «Artigo 16.ºA
- A presente convenção não afecta os direitos e obrigações de uma parte contratante nos termos das regras gerais do direito público internacional.».
- Q. O artigo 17.º passa a ter a seguinte redacção:
- «Artigo 17.º
- Em caso de litígio entre duas ou mais partes contratantes sobre a interpretação ou aplicação da presente convenção, as partes devem procurar dirimir esse litígio pela via da negociação ou qualquer outra via amigável;
 - Se o litígio a que se refere a alínea a) não for dirimido no prazo de seis meses a contar da data da confirmação da existência do mesmo por qualquer das partes, as partes contratantes devem reunir-se para ajudar as partes no litígio a alcançar um acordo amigável;
 - Se o litígio não for dirimido no prazo de três meses a contar da data da reunião a que se refere a alínea b), será submetido, a pedido de qualquer das partes interessadas, ao Tribunal Europeu para a Energia Nuclear, criado no âmbito da convenção de 20 de Dezembro de 1957 sobre o estabelecimento de um controlo de segurança no domínio da energia nuclear;
 - A presente convenção não se aplica aos litígios relativos à delimitação das fronteiras marítimas.».

R. O artigo 18.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 18.º

- a) Podem ser formuladas reservas relativamente a uma ou mais disposições da presente convenção, em qualquer momento anterior à ratificação, aceitação, aprovação ou adesão à presente convenção ou previamente ao período de notificação previsto no artigo 23.º em relação ao território ou territórios mencionados nessa notificação; essas reservas só poderão ser recebidas se os seus termos forem expressamente aceites pelos signatários;
- b) Essa aceitação não será exigida a um signatário que não tenha ele próprio ratificado, aceite ou aprovado a presente convenção no prazo de doze meses a contar da data em que o secretário-geral da organização for notificado dessa reserva nos termos do artigo 24.º;
- c) Todas as reservas aceites nos termos do presente artigo podem ser retiradas em qualquer momento mediante notificação dirigida ao secretário-geral da organização.».

S. O artigo 19.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 19.º

- a) A presente convenção será submetida a ratificação, aceitação ou aprovação. Os instrumentos de ratificação, aceitação ou aprovação serão depositados junto do secretário-geral da organização;
- b) A presente convenção entra em vigor quando pelo menos cinco dos signatários tiverem depositado os seus instrumentos de ratificação, aceitação ou aprovação. Para cada signatário que proceda à ratificação, aceitação ou aprovação da presente convenção numa data posterior, esta entrará em vigor após o depósito, por esse mesmo Estado, do seu instrumento de ratificação, aceitação ou aprovação.».

T. O artigo 20.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 20.º

As alterações à presente convenção são adoptadas por mútuo acordo entre todas as partes contratantes. Entram em vigor logo que tiverem sido ratificadas, aceites ou aprovadas por dois terços das partes contratantes. Para cada parte contratante que proceda à ratificação, aceitação ou aprovação numa data posterior, essas alterações entrarão em vigor na data dessa ratificação, aceitação ou aprovação.».

U. É aditada uma nova alínea c) ao artigo 21.º como segue:

- (c) Apesar do disposto na alínea a) do artigo 7.º, se um Governo não signatário da convenção aderir à presente convenção após 1 de Janeiro de 1999, esse Governo pode prever que, no âmbito da sua legislação, a responsabilidade do operador no que se refere aos danos causados por um acidente nuclear, possa ser limitada, por um período máximo de cinco anos a contar da data da adopção do protocolo de 12 de Fevereiro de 2004 que altera a presente convenção, a um montante de transição não inferior a 350 milhões de euros no que diz respeito aos acidentes nucleares verificados nesse período;».

V. A alínea c) do artigo 22.º passa a alínea d) e é aditada uma nova alínea c) como segue:

- (c) No termo de cada período de cinco anos a contar da data de entrada em vigor da convenção, as partes contratantes realizam consultas mútuas sobre todos os problemas de interesse comum suscitados pela aplicação da presente convenção e, em especial, avaliam da necessidade de aumentar os montantes da responsabilidade e das garantias financeiras previstos na presente convenção;».

W. A alínea b) do artigo 23.º passa a ter a seguinte redacção:

- (b) Qualquer signatário ou parte contratante pode, quer no momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão à presente convenção, quer posteriormente, notificar o secretário-geral da organização de que a presente convenção se aplica ao conjunto dos seus territórios, incluindo aos territórios cujas relações internacionais sejam da sua responsabilidade, aos quais a presente convenção não é aplicável nos termos da alínea a) do presente artigo e que sejam indicados nessa notificação. Essa notificação pode ser retirada, no que respeita a qualquer território ou territórios indicados, mediante um pré-aviso de um ano apresentado para o efeito ao secretário-geral da organização;».

X. O artigo 24.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 24.º

O secretário-geral da organização dará conhecimento a todos os signatários, bem como aos Governos aderentes, da recepção dos instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação, adesão ou retirada da convenção, bem como de qualquer notificação, nos termos da alínea b) do artigo 13.º e do artigo 23.º, das decisões adoptadas pelo Comité de Direcção nos termos das subalíneas ii) e iii) da alínea a) e da alínea b) do artigo 1.º, da data de entrada em vigor da convenção e do texto de qualquer alteração, bem como da data de entrada em vigor dessa alteração e de quaisquer reservas manifestadas nos termos do artigo 18.º.».

- Y. O termo «danos», constante dos artigos seguintes, deve ser substituído pela expressão «danos nucleares»:
- alíneas a) e b) do artigo 4.º,
 - alíneas a) e c) do artigo 5.º,
 - alíneas a), b), d), f) e h) do artigo 6.º
- Z. Na primeira frase do artigo 4.º da versão francesa do texto, o termo «stockage» é substituído pelo termo «entreposage» e, no mesmo artigo, o termo «transportées» é substituído pela expressão «en cours de transport». Na alínea h) do artigo 6.º da versão inglesa, o termo «workmen's» é substituído pelo termo «workers».
- AA. É eliminado o anexo II da convenção.

II.

- a) As disposições do presente protocolo fazem parte integrante, no que respeita às partes, da convenção sobre a responsabilidade civil no domínio da energia nuclear, de 29 de Julho de 1960, com a redacção que lhe foi dada pelo protocolo adicional de 28 de Janeiro de 1964 (adiante designada «convenção»), que será denominada «convenção sobre a responsabilidade civil no domínio da energia nuclear de 29 de Julho de 1960, conforme alterada pelo protocolo adicional de 28 de Janeiro de 1964, pelo protocolo de 16 de Novembro de 1982 e pelo protocolo de 12 de Fevereiro de 2004»
 - b) O presente protocolo será sujeito a ratificação, aceitação ou aprovação. Os instrumentos de ratificação, aceitação ou aprovação serão depositados junto do secretário-geral da Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económicos;
 - c) Os signatários do presente protocolo que já ratificaram ou aceitaram a convenção comprometem-se a ratificar, aceitar ou aprovar o presente protocolo com a maior brevidade possível. Os restantes signatários comprometem-se a ratificar, aceitar ou aprovar o presente protocolo simultaneamente à ratificação da convenção;
 - d) O presente protocolo será aberto à adesão de acordo com as disposições do artigo 21.º da convenção. A adesão à convenção só será aceite se for acompanhada da adesão ao presente protocolo;
 - e) O presente protocolo entrará em vigor de acordo com as disposições do artigo 20.º da convenção;
 - f) O secretário-geral da Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económicos dará conhecimento a todos os signatários, bem como aos Governos aderentes, da recepção dos instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão ao presente protocolo.
-

DECISÃO DO CONSELHO

de 22 de Março de 2004

que autoriza a Itália a aplicar uma medida derogatória do artigo 21.º da Sexta Directiva 77/388/CEE relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios

(2004/295/CE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Sexta Directiva 77/388/CEE do Conselho, de 17 de Maio de 1977, relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios — sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado: matéria colectável uniforme ⁽¹⁾, e nomeadamente, o seu artigo 27.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos do n.º 1 do artigo 27.º da Directiva 77/388/CEE, o Conselho, deliberando por unanimidade, sob proposta da Comissão, pode autorizar os Estados-Membros a introduzirem ou a prorrogarem medidas especiais derogatórias dessa directiva para simplificar a cobrança do imposto ou para evitar certas fraudes ou evasões fiscais.
- (2) Por ofício registado no Secretariado-Geral da Comissão em 31 de Outubro de 2003, o Governo italiano solicitou autorização para aplicar medidas fiscais especiais ao sector dos resíduos.
- (3) Os restantes Estados-Membros foram informados do pedido de Itália em 28 de Novembro de 2003.
- (4) A medida derogatória em questão destina-se a autorizar a Itália a designar como devedor do imposto o destinatário das entregas de determinados tipos de resíduos. Nos termos da alínea a) do n.º 2 do artigo 17.º da Directiva 77/388/CEE, o destinatário das entregas de resíduos pode deduzir o imposto devido pelas referidas entregas. Isso deverá minimizar os problemas enfrentados pelas autoridades fiscais na cobrança do IVA neste sector, sem produzir quaisquer efeitos no montante do imposto devido.
- (5) A medida solicitada deve ser considerada, antes de mais, como uma medida destinada a evitar certos tipos de fraude fiscal no sector da reciclagem de resíduos como, por exemplo, o não pagamento do IVA facturado por operadores que efectuam actividades de recolha, triagem e transformação de base de materiais usados e que desaparecem em seguida sem deixar rasto. A medida destina-se igualmente a simplificar o trabalho das autoridades fiscais.

- (6) A medida é proporcional aos objectivos visados, uma vez que não se destina a ser aplicada a todas as operações tributáveis no sector em causa, mas apenas a operações específicas que colocam problemas consideráveis de evasão fiscal.
- (7) A Comissão publicou, em 7 de Junho de 2000, uma estratégia para melhorar a curto prazo o funcionamento do sistema do IVA, na qual se compromete a racionalizar o grande número de derrogações actualmente em vigor. Contudo, em determinados casos, essa racionalização poderia envolver o alargamento, a todos os Estados-Membros, de determinadas derrogações especialmente eficazes.
- (8) Os recentes contactos estabelecidos pela Comissão com determinadas administrações nacionais e representantes do sector em causa indicam que poderá ser necessário instaurar regras especiais adaptadas às especificidades do sector, a fim de garantir em toda a Comunidade uma tributação mais equitativa dos operadores envolvidos. A Comissão tenciona elaborar uma proposta relativa a um regime especial aplicável ao sector da reciclagem de resíduos.
- (9) Por consequência, a presente medida derogatória deve cessar na data da entrada em vigor de um regime especial do IVA aplicável ao sector dos resíduos reciclados e, o mais tardar, em 31 de Dezembro de 2005.
- (10) A derrogação não tem incidência negativa nos recursos próprios da Comunidade Europeia provenientes do IVA, nem afecta o montante do IVA cobrado no estágio de consumo final,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Em derrogação da alínea a) do n.º 1 do artigo 21.º da Directiva 77/388/CEE, com a redacção que lhe foi dada pelo seu artigo 28.ºG, a República Italiana é autorizada a designar como devedores do IVA os destinatários das entregas de bens e serviços referidos no artigo 2.º da presente decisão.

Artigo 2.º

O destinatário das entregas de bens ou serviços pode ser designado como devedor do IVA nos seguintes casos:

- entrega e operações associadas, de desperdícios, resíduos e sucatas de fundição, de vidro, de papel e cartão, de trapos, de ossos e peles, de borracha e plásticos, incluindo entregas de materiais que tenham sido objecto de determinados processos de transformação, tais como de limpeza, polimento, selecção, corte ou fundição em lingotes,

⁽¹⁾ JO L 145 de 13.6.1977, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/15/CE (JO L 52 de 21.2.2004, p. 61).

— entregas e operações associadas de produtos ferrosos e não ferrosos semi-transformados, tais como gusa, cobre afinado e ligas de cobre, níquel em bruto e alumínio em bruto.

Artigo 3.º

A presente decisão caduca na data da entrada em vigor de um regime especial do IVA aplicável ao sector dos resíduos reciclados que altere a Directiva 77/388/CEE, e o mais tardar em 31 de Dezembro de 2005.

Artigo 4.º

A República Italiana é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 22 de Março de 2004.

Pelo Conselho

O Presidente

B. COWEN

RECOMENDAÇÃO DO CONSELHO
de 30 de Março de 2004
relativa à nomeação de um membro da Comissão Executiva do Banco Central Europeu

(2004/296/CE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, a alínea b) do n.º 2 do seu artigo 112.º e o n.º 4 do seu artigo 122.º, bem como o n.º 2 do artigo 11.º e o n.º 3 do artigo 43.º do protocolo relativo aos Estatutos do Sistema Europeu de Bancos Centrais e do Banco Central Europeu,

RECOMENDA:

A nomeação de José Manuel GONZÁLEZ-PÁRAMO para membro da Comissão Executiva do Banco Central Europeu por um período de oito anos, com efeitos a partir de 1 de Junho de 2004.

A presente nomeação será submetida para decisão aos chefes de Estado ou de Governo dos Estados-Membros da Comunidade Europeia cuja moeda é o euro, após consulta ao Parlamento Europeu e ao Conselho do Banco Central Europeu.

A presente recomendação será publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Feito em Bruxelas, em 30 de Março de 2004.

Pelo Conselho

O Presidente

M. McDOWELL

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO de 29 de Março de 2004

que autoriza a República Checa, a Estónia, a Lituânia, a Hungria, a Polónia e a Eslováquia a diferir a aplicação das disposições das Directivas 2002/53/CE e 2002/55/CE do Conselho no respeitante à comercialização de sementes de determinadas variedades

[notificada com o número C(2004) 962]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2004/297/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado de Adesão da República Checa, da República da Estónia, da República de Chipre, da República da Letónia, da República da Lituânia, da República da Hungria, da República de Malta, da República da Polónia, da República da Eslovénia e da República Eslovaca, e, nomeadamente, o n.º 3 do seu artigo 2.º,

Tendo em conta o Acto de Adesão da República Checa, da República da Estónia, da República de Chipre, da República da Letónia, da República da Lituânia, da República da Hungria, da República de Malta, da República da Polónia, da República da Eslovénia e da República Eslovaca, e, nomeadamente, o seu artigo 42.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos do artigo 42.º do Acto de Adesão, a Comissão pode adoptar medidas transitórias se estas forem necessárias para facilitar a transição do regime existente nos novos Estados-Membros para o regime resultante da aplicação da legislação comunitária no domínio veterinário e fitossanitário. Essa legislação inclui disposições relativas à comercialização de sementes.
- (2) A Directiva 2002/53/CE do Conselho, de 13 de Junho de 2002, que diz respeito ao catálogo comum das variedades das espécies de plantas agrícolas ⁽¹⁾ e a Directiva 2002/55/CE do Conselho, de 13 de Junho de 2002, respeitante à comercialização de sementes de produtos hortícolas ⁽²⁾ determinam que as sementes de variedades das espécies de plantas abrangidas pelas directivas, como referido no n.º 1 do artigo 1.º da Directiva 2002/53/CE ou na alínea b) do n.º 1 do artigo 2.º da Directiva 2002/55/CE, só podem ser comercializadas se forem cumpridos os requisitos constantes do n.º 1 do artigo 4.º e dos artigos 7.º e 11.º dessas duas directivas.

- (3) A comercialização de sementes de determinadas variedades teria que ser proibida na República Checa, na Estónia, na Lituânia, na Hungria, na Polónia e na Eslováquia a partir da data de adesão, se essas medidas não pudessem ser derogadas.
- (4) Para poderem tomar e implementar as medidas necessárias para garantir a aceitação das variedades em questão, de acordo com os princípios do sistema comunitário, esses países devem ser autorizados a diferir, por um período de três anos após a data de adesão, a aplicação das disposições das Directivas 2002/53/CE e 2002/55/CE, no respeitante à comercialização nos seus territórios de sementes de variedades constantes dos respectivos catálogos, de acordo com princípios distintos dos fixados pelas referidas directivas.
- (5) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente das Sementes e Propágulos Agrícolas, Hortícolas e Silvícolas,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Em derrogação aos n.º 1 do artigo 4.º, e aos artigos 7.º e 11.º das Directivas 2002/53/CE e 2002/55/CE, a República Checa, a Estónia, a Lituânia, a Hungria, a Polónia e a Eslováquia são autorizadas a diferir, por um período de três anos após a data de adesão, a aplicação das referidas directivas no respeitante à comercialização nos seus territórios de sementes de variedades constantes dos respectivos catálogos nacionais de variedades das espécies de plantas agrícolas e das espécies de plantas hortícolas que não foram oficialmente aceites nos termos do disposto nessas directivas.

⁽¹⁾ JO L 193 de 20.7.2002, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1829/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 268 de 18.10.2003, p. 1).

⁽²⁾ JO L 193 de 20.7.2002, p. 33. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1829/2003.

Durante esse período, tais sementes serão apenas comercializadas no território dos Estados-Membros em causa. Qualquer rótulo ou documento, oficial ou não, que seja apostado ou acompanhado o lote de sementes nos termos da presente decisão deve indicar claramente que a semente se destina a ser exclusivamente comercializada no território do país em questão.

Artigo 2.º

A presente decisão é aplicável a partir da data de entrada em vigor do Tratado de Adesão da República Checa, da República da Estónia, da República de Chipre, da República da Letónia, da República da Lituânia, da República da Hungria, da República de Malta, da República da Polónia, da República da Eslovénia e da República Eslovaca e sob reserva da sua entrada em vigor.

Artigo 3.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 29 de Março de 2004.

Pela Comissão

David BYRNE

Membro da Comissão

ESPAÇO ECONÓMICO EUROPEU

ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA AECL

DECISÃO DO ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA

de 16 de Julho de 2003

relativa a um regime de compensação para os operadores de autocarros expresso

(Noruega)

(2004/298/CE)

O ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu ⁽¹⁾ e, nomeadamente, os seus artigos 49.º e 61.º a 63.º do seu anexo XIII ⁽²⁾,

Tendo em conta o Acordo entre os Estados da EFTA relativo à criação de um Órgão de Fiscalização e de um Tribunal de Justiça ⁽³⁾ e, nomeadamente, o seu artigo 24.º e o artigo 1.º do seu Protocolo n.º 1,

Tendo em conta as orientações do Órgão de Fiscalização da EFTA relativas à aplicação e interpretação dos artigos 61.º e 62.º do Acordo EEE ⁽⁴⁾ e, nomeadamente, os seus capítulos 5, 6 e 15,

Tendo em conta a decisão do Órgão de Fiscalização da EFTA de dar início a um processo de inquérito formal ⁽⁵⁾,

Tendo notificado as partes interessadas para apresentarem as suas observações ⁽⁶⁾, nos termos das disposições do capítulo 5 das Orientações do Órgão de Fiscalização no domínio dos auxílios estatais, e tendo em conta essas observações,

⁽¹⁾ A seguir designado por «Acordo EEE».

⁽²⁾ Em especial, os actos a que se refere o ponto 4, capítulo I «Transportes internos» do anexo XIII ao acordo EEE (ou seja, o Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, de 26 de Junho de 1969, relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações inerentes à noção de serviço público no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável (JO L 156 de 28.6.1969, p.1), na redacção que lhe é dada pelo Regulamento (CEE) n.º 1893/91 do Conselho, de 20 de Junho de 1991 (JO L 169 de 29.6.1991, p. 1); o acto jurídico a que se refere o ponto 32, capítulo II «Transporte rodoviário» (isto é, o Regulamento (CEE) n.º 684/92 do Conselho, de 16 de Março de 1992, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro (JO L 74 de 20.3.1992, p. 1), na redacção que lhe é dada pelo Regulamento (CE) n.º 11/98 do Conselho, de 11 de Dezembro de 1997, que altera o Regulamento (CEE) n.º 684/92 que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro (JO L 4 de 8.1.1998, p. 1) e o acto jurídico a que se refere o ponto 33 a, capítulo II «Transporte rodoviário» (isto é, o Regulamento (CEE) n.º 2454/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, que fixa as condições em que as transportadoras não residentes podem efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros num Estado-Membro (JO L 251, de 29.8.1992, p. 1), na redacção que lhe é dada pelo acto jurídico a que se refere o ponto 33 b, capítulo II «Transporte rodoviário» (isto é, o Regulamento (CE) n.º 12/98 do Conselho, de 11 de Dezembro de 1997, que fixa as condições em que os transportadores não residentes podem efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros num Estado-Membro (JO L 4 de 8.1.1998, p. 10).

⁽³⁾ A seguir designado por «Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal».

⁽⁴⁾ Orientações relativas à aplicação e interpretação dos artigos 61.º e 62.º do Acordo EEE e do artigo 1.º do protocolo n.º 3 do Acordo relativo à Fiscalização e ao Tribunal, adoptadas pelo Órgão de Fiscalização da EFTA em 19 de Janeiro de 1994, publicado no JO L 231, 1994, Suplemento EEE de 3.9.1994 n.º 32, alterado pela última vez pela Decisão do Órgão de Fiscalização da EFTA n.º 264/02/COL de 18 de Dezembro de 2002, ainda não publicado; a seguir designadas por «Orientações do Órgão de Fiscalização no domínio dos auxílios estatais».

⁽⁵⁾ Decisão n.º 381/00/COL de 18 de Dezembro de 2000, publicada no JO C 125, de 26.4.2001 e no Suplemento EEE ao Jornal Oficial das Comunidades Europeias n.º 22, de 26.4.2001.

⁽⁶⁾ Nomeadamente, o ponto 5.3.2 das Orientações.

Considerando o seguinte:

I. OS FACTOS

A. PROCESSO E CORRESPONDÊNCIA

1. ABERTURA DO PROCESSO DE INQUÉRITO FORMAL

Na sequência de uma denúncia contra o regime de compensação para os operadores de autocarros expresso, o Órgão de Fiscalização procedeu a um exame preliminar do regime em questão à luz das regras em vigor em matéria de auxílios estatais no âmbito do Acordo EEE. Este exame conduziu à decisão do Órgão de Fiscalização, de 18 de Dezembro de 2000, de dar início a um processo de inquérito formal sobre o regime de compensação para os operadores de autocarros expresso. Esta decisão foi comunicada na mesma data, por carta, ao Governo norueguês (Doc. n.º 00-9192-D).

Nesta carta, o Governo norueguês era convidado, nos termos do ponto 5.3.1 (1) do capítulo 5 das Orientações do Órgão de Fiscalização no domínio dos auxílios estatais, a apresentar as suas observações sobre a abertura do processo de inquérito formal. Foi ainda solicitado às autoridades norueguesas que prestassem todas as informações necessárias para avaliar a compatibilidade do regime de compensação com as regras relativas aos auxílios estatais do Acordo EEE.

O Órgão de Fiscalização chamou a atenção do Governo norueguês para o facto de, em conformidade com o ponto 6.2.3. do capítulo 6 das Orientações do Órgão de Fiscalização no domínio dos auxílios estatais, os beneficiários poderem ter de restituir o auxílio ilegal caso o Órgão de Fiscalização considere que este é incompatível com o Acordo EEE. Nestas circunstâncias, foi solicitado ao Governo norueguês que fizesse seguir imediatamente uma cópia da decisão para os beneficiários dos auxílios.

Por último, e no que se refere à proposta de manutenção do regime de compensação em 2001, o Órgão de Fiscalização recordou às autoridades norueguesas a sua obrigação de não aplicarem o regime de auxílio.

2. OBSERVAÇÕES E INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES APRESENTADAS PELO GOVERNO NORUEGUÊS

O Governo norueguês apresentou as suas observações sobre a abertura do processo de inquérito formal em carta datada de 31 de Janeiro de 2001, recebida e registada pelo Órgão de Fiscalização em 8 de Fevereiro de 2001 (Doc. n.º 01-1029-A). Nesta carta, alega que o regime de compensação não constitui um «novo auxílio» e que, de qualquer modo, o regime de compensação se encontrava isento da obrigação de informação prévia, uma vez que estava em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 1191/69 ⁽⁷⁾ do Conselho. Consequentemente, o Governo norueguês informou o Órgão de Fiscalização de que os pagamentos efectuados no âmbito do regime de compensação não seriam suspensos.

Por carta de 12 de Abril de 2001 (Doc. n.º 01-2781-D), o Órgão de Fiscalização acusou a recepção daquela carta e solicitou informação adicional.

Por carta de 15 de Junho de 2001, recebida e registada pelo Órgão de Fiscalização em 20 de Junho de 2001 (Doc. n.º 01-4686-A), o Governo norueguês prestou a informação solicitada.

⁽⁷⁾ Nos termos do n.º 2 do artigo 17.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, as compensações por obrigações de serviço público que resultarem da aplicação deste regulamento estão dispensadas do processo de informação prévia e, consequentemente, não estão sujeitas à obrigação de «standstill».

3. OBSERVAÇÕES E INFORMAÇÕES ADICIONAIS APRESENTADAS POR TERCEIROS

Já depois de iniciado o processo de inquérito formal, mas antes da publicação da respectiva decisão no Jornal Oficial, a Associação Norueguesa de Empresas de Transportes («Transportbedriftenes Landsforening») apresentou as suas observações sobre esta decisão, em carta de 21 de Fevereiro de 2001, registada pelo Órgão de Fiscalização em 23 de Fevereiro de 2001 (Doc. n.º 01-1387-A).

O autor da denúncia foi informado do início do processo de inquérito formal por carta de 18 de Dezembro de 2000 (Doc. n.º 00-9193-D).

Após ter recebido as observações do Governo norueguês sobre a abertura do processo de inquérito formal, o Órgão de Fiscalização dirigiu-se novamente ao autor da denúncia, por carta de 12 de Abril de 2001 (Doc. n.º 01-2780-D). Nesta carta, o Órgão de Fiscalização sintetizava os argumentos avançados pelo Governo norueguês a propósito da abertura do processo de inquérito formal e convidava o autor da denúncia a expressar os seus pontos de vista sobre estes argumentos. O autor da denúncia era ainda convidado a prestar informação adicional, nomeadamente em relação à situação de concorrência entre serviços ocasionais e serviços regulares (prestados por operadores de autocarros expresso) na Noruega. O autor da denúncia respondeu a este convite por carta de 21 de Maio de 2001, recebida e registada pelo Órgão de Fiscalização em 23 de Maio de 2001 (Doc. n.º 01-3911-A).

Não foram apresentadas quaisquer outras observações por parte de terceiros dentro do prazo de um mês fixado no ponto 5.3.2. (1) do capítulo 5 das Orientações do Órgão de Fiscalização no domínio dos auxílios estatais ⁽⁸⁾, isto é, até 23 de Maio de 2001.

4. INFORMAÇÕES ADICIONAIS PRESTADAS PELO GOVERNO NORUEGUÊS EM RELAÇÃO ÀS OBSERVAÇÕES DE TERCEIROS

Por carta de 30 de Outubro de 2001 (Doc. n.º 01-8453-D), o Órgão de Fiscalização transmitiu ao Governo norueguês as observações da terceira parte. Adicionalmente, o Órgão de Fiscalização informou o Governo norueguês de que não considerava o regime de compensação para os operadores de autocarros não subsidiados como enquadrado no Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho. Por último, e em relação a uma possível justificação ao abrigo das Orientações relativas à protecção do ambiente, o Órgão de Fiscalização sublinhou especificamente que o regime de compensação deveria ser temporalmente limitado e, em princípio, ir sendo gradualmente reduzido, que a compensação concedida aos operadores de autocarros teria de ser inferior ao custos do consumo efectivo de autodiesel em carreiras regulares de autocarros e, além disso, que o nível da compensação deveria ser limitado de forma a dar aos operadores de autocarros um incentivo para reduzirem o consumo de autodiesel. Neste contexto, foi solicitada ao Governo norueguês a prestação de informação adicional.

Em carta do Ministério dos Transportes e Comunicações datada de 31 de Janeiro de 2002, recebida e registada pelo Órgão de Fiscalização em 5 de Fevereiro de 2002 (Doc. n.º 02-1006-A), o Governo norueguês formulou as suas observações aos argumentos apresentados pela terceira parte. Expressou igualmente o seu ponto de vista a respeito do entendimento do Órgão de Fiscalização em relação à aplicação do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho e forneceu as informações solicitadas. Posteriormente, o Governo norueguês enviou observações complementares (ver carta do Ministério dos Transportes e Comunicações de 4 de Abril de 2002, recebida e registada pelo Órgão de Fiscalização em 9 de Abril de 2002 (Doc. n.º 02-2573-A)).

5. OBSERVAÇÕES DE TERCEIROS APRESENTADAS APÓS O TERMO DO PRAZO PARA OBSERVAÇÕES

Já depois de expirado o prazo para apresentação de observações por parte de terceiros (26 de Maio de 2001), o Órgão de Fiscalização recebeu ainda novas observações formuladas pela Associação Norueguesa de Empresas de Transportes (ver fax datado de 7 de Fevereiro de 2002, recebido e registado pelo Órgão de Fiscalização na mesma data (Doc. n.º 02-1058-A)), assim como uma carta datada de 9 de Abril de 2002, recebida e registada pelo Órgão de Fiscalização em 11 de Abril de 2002 (Doc. n.º 02-2557-A), e pelo autor da denúncia (carta datada de 8 de Maio de 2002, recebida e registada pelo Órgão de Fiscalização em 15 de Maio de 2002 (Doc. n.º 02-3635-A)).

⁽⁸⁾ Nos termos do ponto 5.3.2. (1) do capítulo 5 das Orientações do Órgão de Fiscalização no domínio dos auxílios estatais, após o início do processo, as partes interessadas podem apresentar as suas observações relativamente a esse processo no prazo de um mês a contar da data de publicação.

B. DESCRIÇÃO DO REGIME DE COMPENSAÇÃO PARA OS AUTOCARROS EXPRESSO

1. A TAXA «AUTODIESEL» NA NORUEGA: SUPRESSÃO DA ISENÇÃO PARA OS OPERADORES DE AUTOCARROS

A taxa «autodiesel» («autodieselavgift») foi inicialmente introduzida em 1 de Outubro de 1993 (quando substituiu o imposto por quilómetro criado em 1978).⁽⁹⁾ A taxa é aplicada ao consumo de autodiesel, e o seu montante por litro é fixado anualmente por decisão do Parlamento da Noruega.⁽¹⁰⁾ Os operadores de autocarros que prestam serviços de passageiros estavam isentos desta taxa (tal como, anteriormente, estavam isentos do imposto por quilómetro). No projecto de lei parlamentar sobre os impostos de carácter ambiental (St. prp. nr. 54 (1997-1998) «Grønne Skatter»), o Governo norueguês considerou que a isenção anteriormente concedida aos operadores de autocarros não se justificava por motivos de ordem ambiental, dado que isentava estes operadores dos custos externos resultantes da utilização das estradas, dos acidentes e da poluição e não lhes dava um incentivo económico para reduzir esses custos. Por conseguinte, o Governo norueguês propôs a supressão da isenção da taxa «autodiesel» para os operadores de autocarros, tendo em vista incentivar estas empresas a serem mais eficientes e a efectuarem investimentos favoráveis à protecção do ambiente.

A partir de 1 de Janeiro de 1999, todos os operadores de autocarros prestadores de serviços de transporte de passageiros (ou seja, tanto serviços regulares⁽¹¹⁾ como ocasionais⁽¹²⁾) passaram a estar sujeitos, em princípio, à taxa «autodiesel».

2. INSTITUIÇÃO DE REGIMES DE COMPENSAÇÃO

Contudo, a fim de evitar que fosse afectada a competitividade dos transportes públicos (isto é, o transporte regular de passageiros), foi proposto compensar determinadas categorias de operadores de autocarros (os chamados «tilskuddsberettiget bussdrift», operadores de autocarros «subsidiados», ou seja, os operadores de autocarros elegíveis para auxílios estatais directos pela prestação de serviços regulares de transporte de passageiros⁽¹³⁾) pelos custos resultantes da supressão da isenção. Em relação a outras categorias de operadores de autocarros (os chamados «ikke-tilskuddsberettiget bussdrift», operadores de autocarros «não subsidiados», ou seja, operadores que prestam serviços regulares de transporte de passageiros, mas não são elegíveis para subsídios estatais directos a este título⁽¹⁴⁾), o projecto de lei parlamentar sobre os impostos de carácter ambiental referia que não lhes seria concedida qualquer compensação, dado que estes operadores estavam em condições de suportar o aumento de custos, quer recorrendo ao aumento dos preços dos bilhetes, quer através da redução dos seus lucros. Além disso, considerou-se que a eliminação da isenção fiscal incentivaria as empresas de autocarros a tornarem-se mais eficientes e a operarem num espírito de maior respeito pelo ambiente.

Secundando a proposta do Governo, o Parlamento decidiu, no Outono de 1998, aprovar um regime de compensação para os operadores de autocarros «subsidiados». Embora não estivesse inicialmente prevista na proposta do Governo sobre a reforma dos impostos de carácter ambiental, foi aprovado pelo Parlamento Norueguês, na sua decisão sobre a revisão do Orçamento do Estado para 1999, aprovada na Primavera de 1999 [St. prp. nr. 67 (1998-1999)] um regime de compensação específico para os chamados operadores de autocarros «não subsidiados». A aplicação deste regime é da responsabilidade do Ministério dos Transportes [v. St.prp.nr. 1 (1999-2000), capítulo 1330, rubrica 7 — «Tilskudd til ekspressbusser»].

⁽⁹⁾ Regulamento de Junho de 1993 relativo à taxa sobre o autodiesel, «Forskrift om avgift på mineralolje til framdrift av motorvogn og om merking av mineralolje».

⁽¹⁰⁾ O quadro 2, abaixo, fornece informação mais detalhada sobre as taxas aplicáveis desde 1999.

⁽¹¹⁾ «Serviço regular» é utilizado na presente decisão com a definição que lhe é dada no n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 12/98 do Conselho, de 11 de Dezembro de 1997, que fixa as condições em que os transportadores não residentes podem efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros num Estado-Membro.

⁽¹²⁾ «Serviço ocasional» é utilizado na presente decisão com a definição que lhe é dada no n.º 3 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 12/98 do Conselho, de 11 de Dezembro de 1997, que fixa as condições em que os transportadores não residentes podem efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros num Estado-Membro.

⁽¹³⁾ Para uma descrição mais detalhada desta categoria de operadores de autocarros, ver capítulo C da presente decisão.

⁽¹⁴⁾ Para uma descrição mais detalhada desta categoria de operadores de autocarros, ver capítulo C da presente decisão.

Assim, com a introdução de regimes de compensação tanto para os operadores «subsidiados» como «não subsidiados», todas as empresas que prestam serviços regulares de transporte de passageiros passaram a ser, a partir de 1 de Janeiro de 1999, (parcialmente) compensadas dos custos resultantes da taxa «autodiesel». Por sua vez, outros operadores de autocarros, nomeadamente os que prestam serviços ocasionais de transporte, suportam integralmente os custos resultantes da taxa «autodiesel».

As condições para a concessão da compensação foram expostas em duas cartas datadas de 21 de Fevereiro de 2001, que foram enviadas aos operadores de autocarros elegíveis. ⁽¹⁵⁾

O montante da compensação por empresa é calculado de acordo com as distâncias percorridas no âmbito do «plano de itinerário», sendo aplicada uma taxa por quilómetro. Esta taxa não é estabelecida antecipadamente, mas sim determinada depois de terem sido somadas as distâncias totais percorridas por todos os titulares das licenças ⁽¹⁶⁾. Segundo o Governo norueguês, as taxas aplicáveis em 1999 e 2000 foram de 1,37 e 1,41 coroas norueguesas por quilómetro, respectivamente, e em 2001 e 2002 calcula-se que sejam de 1,07 e 0,62 coroas norueguesas por quilómetro, respectivamente.

Adicionalmente, é concedida uma compensação aos chamados «percursos de posição» ⁽¹⁷⁾ e «percursos de assistência» ⁽¹⁸⁾. Segundo as autoridades norueguesas, as compensações nestes casos só eram pagas quando o «percurso de posição» e o «percurso de assistência» excediam 10 % do percurso em serviço comercial. Além disso, é também concedida uma compensação por «desvios autorizados» do itinerário pré-estabelecido ⁽¹⁹⁾.

Os serviços de transporte interno prestados no decurso de um transporte internacional («serviços de cabotagem») também estão abrangidos pelo regime de compensação. Neste caso, considera-se que os operadores estrangeiros que prestam estes serviços de cabotagem o fazem em associação com os operadores noruegueses. Considera-se também que os operadores noruegueses, ao apresentarem um pedido de compensação, agem em nome dos operadores estrangeiros.

3. ÂMBITO DO PRESENTE INQUÉRITO

Na sua decisão de 18 de Dezembro de 2000, o Órgão de Fiscalização deu início ao processo de inquérito formal relativo ao «regime de compensação para os operadores de autocarros expresso» ⁽²⁰⁾. Nas suas observações a respeito da abertura do processo, o Governo norueguês esclareceu que os beneficiários do regime de auxílio que é objecto do inquérito não coincidiam inteiramente com os «operadores de autocarros expresso». A designação «autocarros expresso» era utilizada pelos operadores como designação comercial. Segundo o Governo norueguês, os «operadores de autocarros expresso» prestavam, na realidade, tanto serviços «subsidiados» como não subsidiados. À luz deste esclarecimento, o Órgão de Fiscalização precisou que o regime de compensação que é objecto do inquérito é o aplicado a operadores de autocarros «não subsidiados» que prestam serviços regulares de passageiros. O regime de compensação para os operadores de autocarros «subsidiados» não é objecto do processo de inquérito formal.

⁽¹⁵⁾ Na decisão do Órgão de Fiscalização que dá início ao processo, é feita uma descrição mais detalhada das disposições que regem o regime de compensação.

⁽¹⁶⁾ Aparentemente, esta taxa é calculada dividindo o montante total destinado ao regime de compensação pelo número total de quilómetros relativamente aos quais tenham sido apresentados pedidos de reembolso.

⁽¹⁷⁾ O «percurso de posição» é o efectuado antes e depois do percurso em serviço comercial, no trajecto de e para a garagem/depósito.

⁽¹⁸⁾ «Percurso de assistência» é o efectuado para que todos os passageiros de um determinado itinerário sejam servidos em qualquer ponto do percurso de acordo com o horário estabelecido.

⁽¹⁹⁾ «Desvios autorizados» são aqueles a que se refere o Governo norueguês na sua resposta de 12 de Abril de 2001 ao pedido de informação adicional do Órgão de Fiscalização: «... desvios mais longos [do itinerário pré-definido] só ocorreram como parte das obrigações de serviço público especificadas na licença ...».

⁽²⁰⁾ A designação utilizada pelo Órgão de Fiscalização na sua decisão tem por base a designação dada a este regime no Orçamento de Estado norueguês.

C. DESCRIÇÃO DAS DISPOSIÇÕES DO QUADRO JURÍDICO QUE REGE OS SERVIÇOS REGULARES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NA NORUEGA

1. DISPOSIÇÕES DO QUADRO JURÍDICO QUE REGE A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS REGULARES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NA NORUEGA

Segundo o Governo norueguês, todos os serviços regulares de transporte de passageiros se regem na Noruega pela Lei dos Transportes (Lov om samferdsel 1976 nr. 63) e pelo regulamento dos transportes internos de passageiros (Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy).⁽²¹⁾ Todos os operadores titulares de uma licença nos termos do n.º 3 da Lei dos Transportes estão autorizados a prestar serviços regulares de transporte de passageiros. Por outro lado, todos os operadores titulares de uma licença estão sujeitos às mesmas disposições que regem a prestação de serviços regulares de transporte de passageiros estabelecidas na Lei dos Transportes e no regulamento dos transportes internos de passageiros. O regulamento dos transportes internos de passageiros estipula, nomeadamente, que o titular da licença tem o direito e a obrigação de prestar o serviço de transporte a que a licença se refere. O plano de carreiras e o tarifário têm de ser aprovados pelas autoridades competentes.⁽²²⁾ No caso de um operador solicitar o cancelamento do serviço de transporte em questão (por exemplo, para abandonar o serviço de transporte num itinerário ou para alterar as condições de prestação do serviço), as autoridades competentes podem solicitar ao operador que continue a prestar o serviço, garantindo-lhe uma compensação por possíveis prejuízos no itinerário em questão que não possam ser financiados pelos lucros gerados noutros itinerários (n.º 2 do artigo 19.º do regulamento dos transportes internos de passageiros).

2. DISTINÇÃO ENTRE OS CHAMADOS OPERADORES «SUBSIDIADOS» E «NÃO SUBSIDIADOS»

O Governo norueguês sublinhou que a distinção entre operadores «subsidiados» e «não subsidiados» não é baseada na Lei dos Transportes nem em qualquer outra das disposições jurídicas que regem a prestação do serviço regular de transporte de passageiros.

O Órgão de Fiscalização observa, no entanto, que os operadores «subsidiados» e «não subsidiados» estão sujeitos a regras diferentes no que se refere ao processo de atribuição do direito de prestação de serviços regulares de transporte de passageiros em determinados itinerários, assim como no que se refere à sua elegibilidade (ou não) para subsídios estatais directos pela prestação de tais serviços de transporte

Segundo a informação de que dispõe o Órgão de Fiscalização, os chamados operadores «subsidiados» são seleccionados através de um processo de concurso para a prestação de serviços regulares de transporte. Estes serviços são compensados ao abrigo de um «acordo-quadro» celebrado com a autarquia interessada. As disposições que regem os processos de concurso, a conclusão destes acordos e a concessão de uma compensação estão estabelecidas num regulamento de concursos para a prestação de serviços locais de transporte («Forskrift om anbud i lokal rutetransport»). Por outro lado, no caso de itinerários com boas perspectivas comerciais de exploração, os operadores podem pedir licenças para explorar serviços regulares de transporte de passageiros nos itinerários em questão. Estes pedidos são apreciados pelas autoridades competentes, tendo em consideração a necessidade de transportes e a situação da concorrência. Os operadores autorizados a prestar estes serviços regulares de transporte de passageiros não têm direito a receber subsídios estatais directos. Estes são, por conseguinte, os chamados operadores de autocarros «não subsidiados».

D. DECISÃO DO ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DE DAR INÍCIO A UM PROCESSO DE INQUÉRITO FORMAL E OBSERVAÇÕES DA NORUEGA E DE TERCEIROS APRESENTADAS DURANTE O PROCESSO

Em Dezembro de 2000, o Órgão de Fiscalização decidiu dar início ao processo de inquérito formal relativo ao regime de compensação para os operadores de autocarros expresso.⁽²³⁾ Nesta decisão, o Órgão de Fiscalização exprimiu dúvidas sobre a compatibilidade do regime de compensação com o funcionamento do Acordo EEE. No entender do Órgão de Fiscalização, o regime de compensação para os operadores de autocarros expresso, instituído em 1999, constituía um «novo auxílio». Uma vez que não fora notificado ao Órgão de Fiscalização em conformidade com o n.º 3 do artigo 1.º do Protocolo 3 ao Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal, este regime de compensação tinha de ser considerado como «auxílio ilegal por motivos processuais», nos termos do capítulo 6 das Orientações do Órgão de Fiscalização no domínio dos auxílios estatais. Além disso, o Órgão de Fiscalização exprimiu dúvidas sobre a compatibilidade do regime de compensação, especificamente, com o n.º 3, alínea c), do artigo 61.º do Acordo EEE, em articulação com as Orientações relativas à protecção do ambiente.

⁽²¹⁾ Nas suas observações, o Governo norueguês refere-se a «instruções complementares».

⁽²²⁾ Mais adiante, é dada uma descrição mais detalhada das disposições que regem os serviços regulares de transporte de passageiros na Noruega.

⁽²³⁾ Ver nota de rodapé n.º 5.

1. AUXÍLIO ESTATAL NA ACEPÇÃO DO N.º 1 DO ARTIGO 61.º DO ACORDO EEE

a) *Os pontos de vista do Órgão de Fiscalização expressos na decisão de dar início ao processo*

Com base na informação recolhida no processo preliminar de inquérito, o Órgão de Fiscalização considera não ser de excluir que o regime de compensação tenha por efeito reforçar a posição competitiva das empresas que efectuam serviços de transporte de passageiros dentro e fora da Noruega, provocando uma distorção da concorrência e afectando o comércio entre as partes contratantes.

A conclusão preliminar do Órgão de Fiscalização baseou-se nas seguintes circunstâncias:

As empresas beneficiárias do regime de compensação podem prestar tanto serviços regulares como ocasionais. Assim, segundo o Órgão de Fiscalização, não se pode excluir que os pagamentos efectuados ao abrigo do regime de compensação fossem utilizados para prestar serviços ocasionais de transporte (serviços que estão inteiramente liberalizados).

Mesmo nos casos em que os operadores prestavam exclusivamente serviços regulares, não podem ser excluídos os efeitos de distorção da concorrência, uma vez que os operadores «não subsidiados» estavam — ainda que apenas em certa medida — em concorrência com os prestadores de serviços ocasionais.

No que se refere aos serviços regulares de transporte internacional, o Órgão de Fiscalização não está convencido de que os operadores estrangeiros pudessem beneficiar da compensação numa base transparente e não discriminatória. Por último, o Órgão de Fiscalização observou que, mesmo que o regime fosse aplicado sem discriminações aos operadores estrangeiros prestadores de serviços de transporte na Noruega, não podiam ser excluídos os efeitos sobre as trocas comerciais, uma vez que os operadores noruegueses beneficiários de pagamentos de compensação podiam concorrer, fora da Noruega, tanto em serviços ocasionais como regulares.

b) *Observações do Governo norueguês sobre a decisão de dar início ao processo*

Nas suas observações sobre a decisão de dar início ao processo (ver carta de 31 de Janeiro de 2001), o Governo norueguês manifestou o entendimento de que o regime de compensação não constituía um auxílio na acepção do n.º 1 do artigo 61.º do Acordo EEE. A compensação atribuída a serviços regulares não poderia afectar a situação da concorrência nos serviços ocasionais, uma vez que os mercados de serviços regulares e ocasionais constituiriam dois mercados diferentes, com muito poucos pontos de contacto. O Governo norueguês alegou ainda que as trocas comerciais não eram afectadas pelo regime de compensação, uma vez que este beneficiava todos os operadores (nacionais e estrangeiros) que prestassem serviços regulares de cabotagem no território norueguês. Além disso, a compensação era calculada apenas em função dos quilómetros percorridos dentro da Noruega.

c) *Informação complementar prestada pelo Governo norueguês*

A informação prestada pelo Governo norueguês indica que, do total de 100 operadores que prestam serviços regulares de autocarros na Noruega e que recebem compensação pela taxa «autodiesel» no âmbito do regime de compensação, 49 (ou seja, 49 %) também operam serviços ocasionais. O Governo norueguês apresentou igualmente números que indicam que, na indústria norueguesa de autocarros de passageiros e turísticos, os serviços não de carreira ⁽²⁴⁾ constituem normalmente menos de 15 % do total dos custos operacionais das empresas.

No que respeita à situação de concorrência entre serviços regulares e ocasionais, o Governo norueguês sustenta (ver carta de 15 de Junho de 2001) que estes serviços constituem dois mercados distintos, tanto devido às diferentes disposições legislativas que regem as duas actividades transportadoras (exigência de licença para serviços regulares mas não para serviços ocasionais; obrigações relativas a horários, frequência e itinerários para os serviços regulares mas não para os ocasionais) como devido à natureza da actividade, que se afirma ser diferente na perspectiva do consumidor.

⁽²⁴⁾ É esta a designação usada pelo Governo norueguês. O Órgão de Fiscalização entende esta designação como referente a outros serviços de transporte que não os «serviços regulares» na acepção do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 12/98 do Conselho; ver nota de rodapé n.º 2.

Segundo as autoridades norueguesas, um serviço regular só pode ser uma boa alternativa a um serviço ocasional para um grupo de passageiros no caso de, ao longo do seu percurso específico, se situarem atracções, hotéis, etc. O Governo norueguês considera ainda que, em certas circunstâncias, um cliente pode entender que, numa determinada situação, existe uma alternativa economicamente significativa entre alugar um serviço ocasional ou viajar num serviço de carreira ⁽²⁵⁾. Segundo o Governo norueguês, esta situação não é frequente, e apenas em muito poucos casos os prestadores de serviços regulares servem grupos de clientes habitualmente servidos por prestadores de serviços ocasionais.

Refere-se ainda que a Lei dos Transportes norueguesa prevê a possibilidade de serviços regulares de autocarros embarcarem grupos de passageiros a uma distância razoável das suas paragens normais. Pelo que é do conhecimento das autoridades norueguesas, não se verificam grandes desvios, à excepção dos que decorrem das obrigações de serviço público especificadas na licença. Estas obrigações podem incluir serviços de transporte a determinados locais de excursão.

Além disso, e em relação à afirmação, na decisão de abertura do processo, de que os operadores de serviços regulares de autocarros podem alterar os seus destinos durante o Inverno, passando a prestar serviços de transporte para locais de interesse turístico, o Governo norueguês esclareceu que os pedidos de alteração de itinerários dos serviços de autocarros «não subsidiados» têm de ser apreciados pelo Ministério dos Transportes e das Comunicações, que têm em consideração a necessidade e os impactos na concorrência de tais alterações. Ainda segundo o Governo norueguês, os operadores não são, em princípio, autorizados a alterar o seu itinerário quando um grupo de pessoas assim o deseja (no entanto, tal alteração parece possível, desde que não afecte o serviço de transporte regular licenciado, nomeadamente não deixando de respeitar os horários e os locais de paragem).

No que se refere aos transportadores estrangeiros beneficiários do regime de compensação, o Governo norueguês informou que, até ao momento, existe apenas um operador, a empresa sueca Swebus AB, que presta serviços regulares de transporte de cabotagem internacional na Noruega; esta empresa opera em associação com o operador norueguês AS Østfold Bilruter.

Quanto a empresas norueguesas que operam serviços de transporte no estrangeiro, o Governo norueguês informou o Órgão de Fiscalização de que, na altura, havia 330 licenças comunitárias emitidas ⁽²⁶⁾. A informação sobre licenças para serviços regulares de transporte teria de ser obtida junto dos países respectivos.

d) **Observações da Associação Norueguesa de Empresas de Transportes sobre a decisão de dar início ao processo**

A Associação Norueguesa de Empresas de Transportes, embora reconhecendo que os serviços de carreira ⁽²⁷⁾ concorrem com os serviços ocasionais, alegou que esta concorrência seria parte integrante da política de transportes norueguesa e europeia. A Associação Norueguesa de Empresas de Transportes alegou que as alterações de itinerários (devido a variações da procura ao longo do ano), tal como a possibilidade de embarcar grupos de passageiros a uma distância razoável dos seus locais de paragem normais, seriam inerentes a estes serviços e estariam em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 684/92 do Conselho, na redacção que lhe é dada pelo Regulamento (CE) n.º 11/98 do Conselho. No que se refere aos serviços de carreira internacionais ⁽²⁸⁾, a Associação Norueguesa de Empresas de Transportes declarou que os operadores estrangeiros eram tratados em pé de igualdade com os operadores nacionais. Sobre a aplicabilidade do n.º 1 do artigo 61.º do Acordo EEE, a Associação Norueguesa de Empresas de Transportes alegou, na sua carta de 9 de Abril de 2002, que os serviços regulares de transporte em autocarro beneficiários do regime de compensação em questão estavam limitados à Noruega; por conseguinte, as regras da concorrência não seriam aplicáveis a este regime de compensação.

⁽²⁵⁾ É esta a designação usada pelo Governo norueguês. O Órgão de Fiscalização entende esta designação como referente aos «serviços regulares» na acepção do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 12/98 do Conselho; ver nota de rodapé n.º 2.

⁽²⁶⁾ O Governo norueguês não indicou, no entanto, quantas destas licenças eram detidas por operadores que são objecto do presente inquérito.

⁽²⁷⁾ É esta a designação usada pela Associação Norueguesa de Empresas de Transportes. O Órgão de Fiscalização entende esta designação como referente aos «serviços regulares» na acepção do n.º 1 do artigo 2º do Regulamento (CE) n.º 12/98 do Conselho; ver nota de rodapé n.º 2.

⁽²⁸⁾ É esta a designação usada pela Associação Norueguesa de Empresas de Transportes. O Órgão de Fiscalização entende esta designação como referente aos «serviços regulares internacionais» na acepção do n.º 3 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 12/98 do Conselho; ver nota de rodapé n.º 2.

e) **Observações do autor da denúncia**

Segundo o autor da denúncia, os operadores de autocarros «não subsidiados» estão em concorrência com os operadores de autocarros turísticos. A este respeito, o autor da denúncia refere determinados percursos servidos tanto por operadores de autocarros «não subsidiados» como por operadores de autocarros turísticos, nos quais ambos competem pelo mesmo grupo de clientes (por exemplo, percursos para o aeroporto de Oslo, nos quais operadores de serviços regulares concorrem com operadores turísticos).

Além disso, o autor da denúncia afirma que os autocarros de carreira são autorizados — contrariamente ao que informou o Governo — a alterar os seus percursos e a transportar grupos de pessoas até zonas turísticas, efectuando operações típicas de autocarros turísticos (a este respeito, o autor da denúncia refere os autocarros de Valdres que servem o percurso Oslo-Beitostølen, «uma típica zona turística»; outros exemplos citados pelo autor da denúncia são os dos percursos Oslo-Trysil, Oslo-Hemsedal e Oslo-Geilo). Estes desvios dos itinerários regulares teriam como resultado uma sobreposição de serviços.

Além disso, os operadores de autocarros «não subsidiados» receberiam compensações por percursos de «posição» e de «assistência». A realização destes percursos seria utilizada por estes operadores para prestarem serviços de transporte em concorrência com o autor da denúncia (a este respeito, o autor da denúncia refere especificamente o percurso Valdres-Oslo; no regresso diário ao seu estacionamento, os operadores de autocarros prestariam serviços turísticos a grupos de passageiros).

Por último, o autor da denúncia sublinha que os operadores de autocarros «não subsidiados» recebem compensação pela prestação de serviços regulares de passageiros em percursos nos quais os operadores de autocarros licenciados oferecem, ao mesmo tempo, transporte de mercadorias.

f) **Observações do Governo norueguês às observações da terceira parte**

As alegações do autor da denúncia, em especial as que se referem a percursos servidos tanto por operadores de serviços regulares de autocarros como por operadores de serviços ocasionais e à possibilidade de os operadores de serviços regulares alterarem itinerários para transportarem grupos para zonas turísticas, não são contestadas pelo Governo norueguês (ver carta do Governo norueguês de 31 de Janeiro de 2002). No entanto, é feita referência a mecanismos de controlo do próprio regime de compensação, que impediriam a atribuição indevida dos pagamentos compensatórios, por exemplo, em benefício de um operador turístico e assegurariam que a compensação só fosse paga em função das distâncias percorridas de acordo com itinerários e horários específicos. Quanto ao transporte de mercadorias, o Governo norueguês informou o Órgão de Fiscalização de que, segundo informação da Associação Norueguesa de Empresas de Transportes, o volume de negócios gerado pelo transporte de mercadorias era «provavelmente, menos de 1 %» do volume de negócios gerado pelo transporte regular.

No que se refere aos efeitos do regime de compensação relativo aos percursos de «assistência» e de «posição» e aos desvios autorizados em relação aos itinerários previstos nas licenças, o Governo norueguês declarou que, em 1999, os percursos de «assistência» e de «posição» receberam de compensação um montante de menos de 4 % do que foi pago aos percursos em carreira. Com base nestes números, o Governo norueguês considerou que a inclusão dos percursos de «assistência» e de «posição» tinha efeitos insignificantes em termos de concorrência. O Governo norueguês confirmou que os desvios autorizados ⁽²⁹⁾ eram igualmente objecto de compensação.

⁽²⁹⁾ «Desvios autorizados» são aqueles a que se refere o Governo norueguês na sua resposta de 12 de Abril de 2001 ao pedido de informação adicional do Órgão de Fiscalização: « ... desvios mais longos [do itinerário pré-definido] só ocorreram no quadro das obrigações de serviço público especificadas na licença. Estas obrigações podem servir ... determinados locais de excursão...».

2. EXIGÊNCIA DE NOTIFICAÇÃO E OBRIGAÇÃO DE «STANDSTILL»

a) *Os pontos de vista do Órgão de Fiscalização expressos na decisão de dar início ao processo*

Na decisão de dar início ao processo, o Órgão de Fiscalização considerou que o regime de compensação em questão constituía um «novo auxílio». No entender do Órgão de Fiscalização, o regime de compensação não pode ser visto como um «auxílio existente» na acepção do ponto 7.2(1), primeiro travessão, do capítulo 7 das Orientações do Órgão de Fiscalização no domínio dos auxílios estatais, uma vez que o pagamento da compensação não tinha por base um acto jurídico vigente aquando da entrada em vigor do Acordo EEE (depois de a isenção de taxa «autodiesel» para os operadores de autocarros ter sido suprimida em 1 de Janeiro de 1999, foi instituído o regime de compensação para os chamados operadores de autocarros «não subsidiados»). Além disso, a compensação era determinada segundo regras específicas, parte das quais foram comunicadas aos operadores interessados em duas cartas datadas de 21 de Fevereiro de 2000. Estas regras constituem um novo quadro jurídico para a concessão de auxílios a certos operadores de autocarros regulares. Por conseguinte, a compensação não pode ser considerada como a continuação de um benefício fiscal previsto num outro acto jurídico.

b) *Observações do Governo norueguês sobre a decisão de dar início ao processo*

Nas suas observações sobre a abertura do processo de inquérito formal, o Governo norueguês alegou que era irrelevante que o regime de compensação constituísse um novo quadro jurídico. Para determinar se uma medida constitui um «novo auxílio» ou um «auxílio existente», o factor decisivo seria a concessão de mais verbas ou a inclusão de novos beneficiários. A este respeito, o Governo norueguês alegou que o regime de compensação era mais restritivo (tanto em termos de verbas como em termos de empresas elegíveis) do que a anterior isenção fiscal: segundo o Governo norueguês, na determinação do montante da compensação para 1999, foi considerada uma redução de 6 % no consumo de combustível; além disso, o âmbito do regime de compensação foi limitado a empresas de transportes regulares, enquanto que a anterior isenção fiscal beneficiava todos os operadores de autocarros, incluindo os que ofereciam serviço ocasional.

3. AVALIAÇÃO DA COMPATIBILIDADE COM O REGULAMENTO (CEE) N.º 1191/69 DO CONSELHO

a) *Pontos de vista do Órgão de Fiscalização expressos na decisão de dar início ao processo*

Ainda que tal não tenha sido invocado pelo Governo norueguês no decurso do inquérito preliminar, o Órgão de Fiscalização examinou se podia ser aplicável o Regulamento n.º 1191/69. Com base na informação de que dispunha, o Órgão de Fiscalização chegou à conclusão preliminar de que «... a compensação para os operadores de autocarros «não subsidiados» parece não cair sob a alçada do Regulamento n.º 1191/69, uma vez que os operadores elegíveis não parecem estar sujeitos a obrigações de serviço público na acepção do artigo 2.º deste Regulamento». Além disso, o Órgão de Fiscalização exprimiu o ponto de vista de que «com base nas regras relativas aos pagamentos compensatórios enunciadas nas duas cartas de 21 de Fevereiro de 2000, afigura-se que a compensação concedida aos operadores de autocarros em questão não foi determinada de acordo com o procedimento previsto no Regulamento n.º 1191/69 (nomeadamente, o artigo 9.º e seguintes) ...»

b) *Observações do Governo norueguês sobre a decisão de dar início ao processo*

Nas suas observações sobre a abertura do processo de inquérito final, o Governo norueguês considerou que o regime de compensação deveria estar abrangido pelo Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho.

Segundo o Governo norueguês, todos os serviços regulares de transporte de passageiros são abrangidos pelo Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho. O Governo norueguês sustentou que tanto os operadores de autocarros «subsidiados» como os «não subsidiados» estão sujeitos às disposições do mesmo quadro jurídico. Na Lei dos Transportes norueguesa não existia distinção entre estes dois grupos. Por conseguinte, o Governo norueguês não viu justificação para tratar de forma diferente os dois tipos de operadores. Uma vez que o Órgão de Fiscalização considerou a compensação aos chamados operadores de autocarros «subsidiados» como estando em conformidade com o Acordo EEE, o Governo norueguês entendeu que a compensação aos chamados operadores «não subsidiados» deveria ser igualmente considerada como compatível com o Acordo EEE.

O Governo norueguês salientou que a distinção entre as duas categorias de operadores em função da avaliação dos itinerários que eram comercialmente viáveis estava feita antes da supressão da isenção fiscal. Depois da supressão da isenção fiscal, a situação comercial dos chamados operadores de autocarros não subsidiados alterou-se. Segundo as autoridades norueguesas, era evidente que os chamados operadores de autocarros «não subsidiados» não teriam necessariamente de assumir as obrigações de serviço público que tinham antes de 1 de Janeiro de 1999, na mesma medida e nas mesmas condições que vigoravam quando estavam isentos da taxa «autodiesel».

Segundo o Governo norueguês, a Lei dos Transportes («Lov om samferdsel 1976 nr. 63») e o regulamento dos transportes internos de passageiros (Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy) contêm uma série de disposições que regem a prestação de serviços regulares de transporte de passageiros que configuram obrigações de serviço público: ⁽³⁰⁾

- O operador tem a obrigação incondicional de efectuar os transportes previstos, salvo caso de força maior (parágrafo 7);
- O operador deverá utilizar um número suficiente de autocarros para satisfazer a procura normal e, na medida do possível, também a procura extraordinária previsível (parágrafo 8);
- Os itinerários e horários têm de ser aprovados pela autoridade competente; toda a informação referente a horários, locais de partida, paragens intermédias e destinos deve ser adequadamente anunciada (parágrafo 10);
- As tarifas e descontos têm de ser aprovadas pela autoridade competente (parágrafo 11);
- O operador tem de utilizar bilhetes, máquinas de emissão de bilhetes e outros equipamentos aprovados pela autoridade competente (parágrafo 12);
- A autoridade competente tem o direito de decidir a utilização de terminais, os locais de paragem e as estradas a utilizar obrigatoriamente nos itinerários (parágrafo 13);
- A autoridade competente pode decidir se os passageiros têm direito a marcação prévia de lugares (parágrafo 15);
- O operador é obrigado a equipar as paragens de autocarro com painéis informativos.

Além disso, alega-se que em muitos percursos que acompanham em paralelo linhas ferroviárias, os operadores de autocarros não têm o direito de receber passageiros nas proximidades das estações ferroviárias, o que constituiria uma obrigação de serviço público dos operadores em questão.

Segundo as autoridades norueguesas, é óbvio que as obrigações prescritas na Lei dos Transportes e no regulamento dos transportes internos de passageiros aumentam os custos para além do nível que teriam se os serviços fossem explorados numa base estritamente comercial e que, em especial no tocante às restrições destinadas a proteger os serviços ferroviários, reduzem as receitas.

Quanto ao entendimento do Órgão de Fiscalização de que o regime para os autocarros expressos não estaria de acordo com as disposições dos artigos 10.º a 13.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, uma vez que a compensação não era calculada segundo os critérios aí estabelecidos, as autoridades norueguesas alegaram que estas discrepâncias não eram de molde a afectar a compatibilidade do regime de compensação com o Regulamento, na medida em que as compensações pagas estariam dentro do nível admitido pelo Regulamento.

O Governo norueguês evoca ainda os regimes de compensação existentes noutros Estados-Membros da UE, que não suscitaram objecções da Comissão Europeia (neste contexto, refere especificamente a isenção do imposto sobre o gasóleo para serviços regulares de autocarros na Dinamarca). Considera que o Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho não foi interpretado pela Comissão de forma muito estrita e conclui que, segundo esta leitura indulgente da Comissão, todos os custos associados às obrigações de serviço público seriam reembolsáveis.

⁽³⁰⁾ São referidas disposições relevantes do regulamento dos transportes internos de passageiros.

c) *Observações complementares do Governo norueguês*

Em resposta à carta de 30 de Outubro de 2001 do Órgão de Fiscalização, na qual este expõe as suas dúvidas em relação à aplicação do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, o Governo norueguês reiterou o seu ponto de vista de que as disposições da Lei dos Transportes e do regulamento dos transportes internos de passageiros constituem obrigações de serviço público que são impostas aos operadores de autocarros em questão. Em resposta ao argumento do Órgão de Fiscalização de que estas disposições não poderiam ser vistas como impostas aos operadores em questão, uma vez que estes operadores tinham requerido licenças para explorar determinados serviços em determinados trajectos, o Governo norueguês declarou que os operadores não podiam alterar unilateralmente as normas de continuidade, de regularidade e de capacidade estabelecidas nas licenças para se adaptarem a mudanças das circunstâncias financeiras (como a supressão da isenção da taxa «autodiesel»). Os pedidos de alterações de tarifas, de horários e de itinerários nem sempre são aprovados. A recusa de pedidos de alteração de certas condições tem de ser considerada uma forma de imposição da obrigação de serviço público ao operador em questão. O Governo norueguês referiu ainda ser provável que, depois da supressão da anterior isenção da taxa «autodiesel», alguns dos serviços regulares de passageiros tivessem deixado de ser rentáveis. O resultado teria sido, provavelmente, o abandono dos serviços por parte de alguns operadores. Outros seriam forçados a aumentar os preços e/ou reduzir a frequência, para se manterem rentáveis. Segundo o Governo norueguês, nem a supressão de carreiras nem aumentos significativos das tarifas, como consequência do fim da isenção da taxa «autodiesel», poderiam ser aceites pelas autoridades norueguesas.

O Governo norueguês declarou ainda que, segundo a Associação Norueguesa de Empresas de Transportes, se não existisse regime de compensação, cerca de 25 carreiras teriam provavelmente de ser suprimidas e, nas restantes, seriam de esperar aumentos de preços na ordem dos 15 %. Solicitado pelo Órgão de Fiscalização a prestar informação verificável a este respeito, o Governo norueguês afirmou que, considerando as reduzidas margens de lucro de alguns operadores, não via razões para duvidar de que a supressão de algumas carreiras e/ou o aumento das tarifas seriam o resultado provável da supressão do regime de compensação. Saber exactamente quais os serviços que seriam suprimidos ou quais os trajectos cujas tarifas seriam aumentadas era algo que só se tornaria evidente depois da supressão do regime de compensação.

Além disso, e quanto aos custos decorrentes destas obrigações, é feita referência às observações apresentadas pela Associação Norueguesa das Empresas de Transportes (em especial, o anexo II do documento). Este anexo contém estimativas dos efeitos financeiros decorrentes das obrigações de serviço público. Segundo o Governo norueguês, o regime de compensação não dá margem para o pagamento de compensações excessivas. De uma maneira geral, a compensação foi mantida a um nível claramente inferior ao dos correspondentes custos da taxa «autodiesel». Em relação aos custos exactos da obrigação de serviço público, o Governo norueguês reconheceu, no entanto, que não dispunha de informação concreta verificável.

d) *Observações da Associação Norueguesa de Empresas de Transportes*

Segundo a Associação Norueguesa de Empresas de Transportes, todos os serviços regulares internos de autocarros, tanto os de operadores «não subsidiados» como os «subsidiados», estavam igualmente sujeitos a obrigações de serviço público, impostas pela Lei dos Transportes e pelo regulamento dos transportes internos de passageiros, pelo que deveriam ser igualmente elegíveis para o regime de compensação.

Nenhuma das disposições do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho indicaria que os serviços remuneradores e não remuneradores devesses ser tratados de forma diferente em termos de obrigações de serviço público e de compensação.

Segundo a Associação Norueguesa de Empresas de Transportes, a questão da legalidade da redução da carga fiscal como forma prática de compensação por obrigações de serviço público nunca foi levantada por qualquer Estado-Membro da UE ou pela própria Comissão. Pelo contrário, a redução da carga fiscal, sob variadas formas, constitui uma forma corrente de compensação dos transportes públicos em toda a UE. No entender da Associação Norueguesa de Empresas de Transportes, o Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho é aplicável não só a compensações directas mas também a formas indirectas de auxílio como a isenção do IVA, a isenção do imposto sobre os produtos petrolíferos, etc. Sublinha ainda que foram considerações de ordem prática e administrativa que levaram à opção pelo auxílio em questão, juntamente com um sistema mais complexo de compensações directas, através de subsídios ao funcionamento. A forma indirecta de auxílio através da compensação da taxa sobre os produtos petrolíferos estaria em conformidade com o n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, que estipula que as autoridades estatais competentes deverão optar pela forma que represente o menor custo para a colectividade.

A Associação Norueguesa de Empresas de Transportes reconhece que, formalmente, o regime norueguês de restituição do impostos sobre combustíveis não está directamente ligado aos custos decorrentes da imposição das obrigações de serviço público. No entanto, uma vez que não existe pagamento excessivo de compensações e que foram tomadas as medidas necessárias para o evitar, a questão da conformidade com os artigos 10.º e 13.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho seria de natureza meramente formal.

A Associação Norueguesa de Empresas de Transportes apresentou uma lista de obrigações contidas nos documentos jurídicos relevantes, assim como de diversas licenças contendo restrições à operação em determinadas partes do trajecto para o qual a licença é concedida. Segundo a Associação Norueguesa de Empresas de Transportes, as várias obrigações aumentam os custos acima do nível que teriam se os serviços fossem explorados numa base estritamente comercial e reduzem as receitas, dadas as restrições de servir o mercado em partes de determinados itinerários, para proteger os caminhos-de-ferro. No entender da Associação Norueguesa de Empresas de Transportes, as dúvidas manifestadas pelo Órgão de Fiscalização por as autoridades norueguesas não terem demonstrado em que medida os operadores em questão assumem obrigações e custos mais elevados do que os de serviços prestados numa base puramente comercial, seriam de natureza meramente teórica. Os operadores em questão nunca foram autorizados a prestar serviços regulares de transportes sem estarem vinculados a obrigações de serviço público. Quanto às dúvidas do Órgão de Fiscalização sobre a qualificação da restrição de servir trajectos paralelos a linhas de caminhos-de-ferro como sendo imposta como uma obrigação de serviço público, a Associação Norueguesa de Empresas de Transportes considera que deveria decorrer do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho que a imposição de uma redução de receitas constitui a aplicação de uma obrigação de serviço público. A este respeito, reitera que a compensação por tais obrigações é correntemente utilizada na Europa nos cálculos das obrigações de serviço público.

A Associação Norueguesa de Empresas de Transportes apresentou estimativas das consequências financeiras decorrentes das obrigações de serviço público dos serviços regulares de autocarros na Noruega (abrangidos pelo regime de compensação administrado pelo Ministério dos Transportes). Do seu ponto de vista, o valor negativo das várias obrigações seria mais elevado do que o montante da compensação. Mesmo que houvesse um excesso de compensação, tais benefícios para os serviços de transportes públicos seriam inerentes à política geral de transportes públicos do EEE.

Com base nos cálculos e considerações apresentados no anexo II do documento da Associação Norueguesa de Empresas de Transportes, as consequências financeiras decorrentes das obrigações de serviço público podem sintetizar-se da seguinte forma ⁽³¹⁾:

Quadro 1:

Condições/Obrigações	Custos adicionais estimados
— Obrigação incondicional de operar	n.d.
— Utilização de um número suficiente de autocarros	n.d.
— Equipamento das paragens de autocarros com painéis informativos e outros elementos	n.d.
— Obrigação de prestar informação financeira e estatística	n.d.
— Publicidade no «Rutebok for Norge»	0,1 milhões de coroas norueguesas ⁽¹⁾
— Tarifas especiais e descontos	30 milhões de coroas norueguesas por ano
— Obrigação de utilizar terminais específicos	13 milhões de coroas norueguesas por ano ⁽²⁾

⁽³¹⁾ Deve referir-se que a Associação Norueguesa de Empresas de Transportes forneceu estimativas de custos adicionais relativas apenas a determinadas obrigações e a determinadas empresas; nos casos em que não existe informação, o Órgão de Fiscalização inscreveu «n.d.».

Condições/Obrigações	Custos adicionais estimados
— Custos adicionais decorrentes da utilização de trajectos obrigatórios em determinadas zonas.	0,5 milhões de coroas norueguesas por ano ⁽³⁾ .
— Redução da eficácia operacional, devido à imposição de horários, a limitações do número de partidas e de períodos de operação, principalmente para proteger os caminhos-de-ferro.	Não foram fornecidas estimativas gerais: a Associação Norueguesa de Empresas de Transportes refere um exemplo em que um operador não foi autorizado a oferecer serviços de autocarros em horário diurno (para este caso específico foi indicado um custo estimado de 0,5 milhões de coroas norueguesas por ano).
— Perda de receitas devido a restrições de serviço ao mercado, na maior parte dos casos para proteger os caminhos-de-ferro da concorrência em trajectos similares.	A Associação Norueguesa de Empresas de Transportes declarou que não era possível efectuar cálculos realistas das consequências financeiras; afirmou, no entanto, que a perda de receitas deveria ser mais elevada do que os custos adicionais acima referidos.

(¹) Referente à publicidade à rede de autocarros expresso NOR-WAY.

(²) Foi referida a utilização obrigatória de terminais específicos em Oslo, Trondheim, Kristiansand, Arendal, Stavanger, Haugesund, Bergen, Elverum, Fagernes e Otta; no entanto, só foram fornecidas as estimativas relativas aos custos de utilização de terminais em Oslo e, parcialmente, em Trondheim.

(³) Só foram fornecidas estimativas relativas aos autocarros de longo curso entre Oslo e as regiões sul e oeste. As estimativas de custos adicionais referem-se apenas a estes itinerários. Foi indicado, no entanto, que deveriam verificar-se custos semelhantes noutras zonas, em especial nas principais zonas urbanas. A este respeito, foi referida a perda de receitas decorrente da proibição de servir os centros das cidades, embora sem indicação de estimativas.

Além destas estimativas, a Associação Norueguesa de Empresas de Transportes forneceu exemplos relativos a alguns operadores de autocarros e das condições em que são explorados alguns itinerários.

A Associação Norueguesa de Empresas de Transportes realça a importância das carreiras de autocarros expresso da Noruega para as regiões do país remotas e pouco povoadas, onde não existem transportes públicos alternativos.

Por último, a Associação Norueguesa de Empresas de Transportes sustenta que a decisão do Órgão de Fiscalização de declarar o regime de compensação para um grupo de operadores de autocarros licenciados como incompatível com o Acordo EEE parece estar em contradição com o artigo 61.º e, eventualmente, com o artigo 59.º do Acordo EEE, assim como com o artigo 9.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68 do Conselho relativo à aplicação das regras de concorrência nos sectores dos transportes ⁽³²⁾. Além disso, a Associação Norueguesa de Empresas de Transportes chama a atenção do Órgão de Fiscalização para o facto de, segundo a proposta alterada de Regulamento relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações de serviço público e adjudicação de contratos de serviço público no sector do transporte de passageiros por via férrea, estrada e via navegável interior ⁽³³⁾, as regras de cálculo das obrigações de serviço público nos termos do artigo 1.º do anexo I não se aplicam a isenções de alguns ou de todos os efeitos financeiros de um imposto especial de consumo aplicável aos combustíveis. Desta forma, a Comissão Europeia pretendia excluir completamente a questão dos impostos sobre os combustíveis das regras que regem a compensação de obrigações de serviço público. A Associação Norueguesa de Empresas de Transportes considera que este é um elemento importante que deveria ser tido em consideração no presente inquérito.

e) *Observações do autor da denúncia*

Segundo o autor da denúncia, os operadores de autocarros «não subsidiados» não estão sujeitos a obrigações de serviço público. Especialmente em trajectos que também são servidos por caminho-de-ferro, seria do interesse público que fossem os caminhos-de-ferro a prestar os serviços de transporte. Nestes trajectos, não haveria a necessidade adicional de autocarros expresso.

⁽³²⁾ Regulamento (CEE) n.º 1017/68 do Conselho, de 19 de Julho de 1968, relativo à aplicação de regras de concorrência nos sectores dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável (JO L 175, 23.07.1968, p. 1).

⁽³³⁾ COM (2002) 107 final, 21.2.2002.

4. COMPATIBILIDADE DO REGIME DE COMPENSAÇÃO COM AS ORIENTAÇÕES RELATIVAS À PROTECÇÃO DO AMBIENTE

a) *Pontos de vista do Órgão de Fiscalização expressos na decisão de dar início ao processo*

Na decisão de dar início ao processo, o Órgão de Fiscalização considerou que as autoridades norueguesas não tinham demonstrado que o regime de compensação cumpria as disposições das Orientações relativas à protecção do ambiente no que se refere ao nível de compensação, à natureza temporária e degressiva do auxílio e à necessidade do auxílio para compensar perdas de competitividade.

(1) *Possível compensação excessiva*

Na sua decisão de dar início ao processo, o Órgão de Fiscalização reconheceu que «uma redução da compensação comparativamente à isenção da taxa “autodiesel” anteriormente concedida pode indicar que a compensação continua a ser inferior aos custos decorrentes da taxa “autodiese”. «No entanto, o Órgão de Fiscalização considerou que não pode excluir-se que os operadores beneficiários deste regime possam receber uma compensação que exceda os custos resultantes da taxa “autodiesel”».

(2) *Efeito de incentivo: natureza temporária e degressiva do regime de compensação*

No que se refere à natureza temporária do regime de compensação, o Órgão de Fiscalização observou na sua decisão de dar início ao processo que o regime não tinha qualquer limitação temporal. Quanto aos efeitos de incentivo do regime de compensação, o Órgão de Fiscalização manifestou preocupação por não existir «... qualquer indicação clara quanto a uma futura redução do apoio do Estado que obrigasse os operadores de autocarros a reduzir o seu consumo de combustível.»

O Órgão de Fiscalização observou ainda que as autoridades norueguesas «... não apresentaram as informações pertinentes que teriam permitido ao Órgão de Fiscalização avaliar se a compensação concedida no âmbito do regime tinha diminuído de forma constante desde a sua introdução e proceder à comparação com a situação existente anteriormente à supressão da isenção fiscal em 1999.»

Por último, o Órgão de Fiscalização manifesta-se preocupado porque, «... sem informações sobre o nível de compensação concedida no âmbito do regime, é difícil avaliar se, e em que medida, o regime constitui um incentivo suficiente.»

(3) *Necessidade de compensar perdas de competitividade*

No que se refere ao regime de compensação para os chamados operadores de autocarros «não subsidiados», por oposição aos chamados operadores «subsidiados», ambos prestadores de serviços regulares de transporte, o Órgão de Fiscalização observou na decisão de dar início ao processo que na proposta inicial do Governo relativa aos impostos de carácter ambiental se afirmava que não seria necessária compensação, uma vez que estes operadores «não subsidiados» estavam em condições de suportar o aumento de custos, quer recorrendo ao aumento dos preços dos bilhetes, quer através da redução dos seus lucros. Por conseguinte, o Órgão de Fiscalização tinha grandes dúvidas sobre a necessidade do regime de compensação.

b) *Observações do Governo norueguês*

(1) *Possível compensação excessiva*

O Governo norueguês alegou que o regime de compensação era limitado aos custos adicionais resultantes da introdução da taxa «autodiesel». Além disso, as autoridades norueguesas informaram o Órgão de Fiscalização de que o montante da compensação era calculado com base no consumo dos veículos de maior eficiência energética. A compensação excessiva só poderia ocorrer se um operador de autocarros expresso consumisse menos de 0,31 litros por quilómetro. Não poderiam ser pagos no âmbito do regime de compensação montantes superiores aos necessários para compensar o consumo dos veículos mais eficientes. O Governo norueguês referiu ainda que os operadores de autocarros tinham despesas pelas quais não eram integralmente compensados, como as relativas aos percursos de assistência e de posição.

Relativamente ao nível da compensação concedida pelo regime em questão, as autoridades norueguesas forneceram os seguintes dados:

Quadro 2

		1998	1999	2000	2001	2002
A	Montantes atribuídos a título do capítulo 1330, rubrica 71 (coroas norueguesas)	n.d.	71 milhões	75.4 milhões	50 milhões	29 milhões
B	Montantes pagos (coroas norueguesas)	n.d.	64 milhões	66 milhões (estimativa)	50 milhões (estimativa)	29 milhões (estimativa)
C	Receitas da taxa «autodiesel» relativas unicamente a serviços regulares de transporte de passageiros prestados por operadores não subsidiados (coroas norueguesas) (IVA incluído)	n.d.	Mais de 64 milhões	Mais de 66 milhões	Mais de 53 milhões	Mais de 51 milhões
D = B/C	Compensação paga expressa em percentagem da receita da taxa «autodiesel»	n.d.	Menos de 100 %	Menos de 100 %	Menos de 100 %	Menos de 100 %
E	Consumo de autodiesel (litros por km) ⁽¹⁾	0,315 (estimativa)	0,315 (estimativa)	0,315 (estimativa)	0,315 (estimativa)	0,315 (estimativa)
F	Taxa «autodiesel» (coroas norueguesas por litro) exclusive IVA	3,43	3,54	3,74 (a partir de 1 de Julho: 3,54)	3,04 (a partir de 1 de Julho: 2,72)	2,77
	Taxa «autodiesel» (coroas norueguesas por litro) IVA incl.	4,22	4,35	4,6 (a partir de 1 de Julho: 4,35)	3,77 (a partir de 1 de Julho: 3,37)	3,43
G	Compensação (coroas norueguesas por km)	n.d.	1,37	1,41	1,07 (estimativa)	0,62 (estimativa)

⁽¹⁾ Segundo o Governo norueguês, estes valores representam o consumo dos veículos mais eficientes.

(2) *Necessidade de compensar perdas de competitividade*

O Governo norueguês alegou que o regime de compensação era necessário para manter a competitividade dos operadores de autocarros que prestavam serviços regulares de transporte de passageiros. Segundo as autoridades norueguesas, a experiência de anos recentes tornara evidente que os transportes públicos não poderiam concorrer eficazmente com os privados sem contribuições substanciais de fundos públicos. Era considerado importante não enfraquecer a competitividade dos transportes públicos em relação aos privados.

O Governo norueguês alegou que, contrariamente ao que se afirmara na proposta inicial ⁽³⁴⁾, a rentabilidade destes operadores não era suficiente para absorver os aumentos de custos. Em relação à decisão do Parlamento da Noruega, era previsível que a supressão da anterior isenção da taxa «autodiesel» provocasse alterações na viabilidade comercial de muitas carreiras regulares, daí resultando que algumas das chamadas carreiras «não subsidiadas», que anteriormente operavam com reduzidas margens de lucro, seriam obrigadas a encerrar. Noutras carreiras, teriam de ser aumentados os preços dos bilhetes, com o risco de os clientes optarem pelo transporte individual. Foi igualmente sublinhado que um aumento dos preços dos bilhetes não era considerado aceitável na perspectiva da prestação de serviços de transporte públicos a preços acessíveis.

A este respeito, o Governo norueguês referiu um relatório de avaliação da situação concorrencial dos autocarros expresso ⁽³⁵⁾. Em relação a quatro carreiras seleccionadas (Haukeliekspressen, Møre-ekspressen, Nordfjordekspressen e TIMEkspressen), o Governo norueguês cita este relatório para afirmar que a percentagem de utilizadores que optariam pela utilização de viatura privada, como condutores ou como passageiros, seria, em média, de cerca de 47 %.

O Governo norueguês observou que os custos da utilização de veículos privados não reflectem, presentemente, os custos externos causados por este meio de transporte.

Relativamente ao aumento de custos decorrente da supressão da isenção fiscal, o Governo norueguês forneceu informação que permite fazer uma comparação entre os custos com o anterior quadro jurídico, ou seja, com a isenção da taxa «autodiesel» em 1998, e os custos com o actual quadro jurídico, isto é, depois de a isenção ser suprimida em 1 de Janeiro de 1999. Segundo as autoridades norueguesas, o preço médio por litro do autodiesel nos retalhistas era de 4,38 coroas norueguesas (IVA incluído) em 1998, enquanto que, em 1999, era de 8,27 coroas norueguesas (incluindo o IVA e a taxa «autodiesel»). O custo por quilómetro era de 1,38 coroas em 1998 e de 2,61 coroas em 1999 (o custo por quilómetro foi calculado com base num consumo de 0,315 litros por quilómetro).

c) *Observações do autor da denúncia*

O autor da denúncia afirmou que o regime de compensação teria como resultado os operadores serem compensados por 0,45 litros por quilómetro, o que alegadamente excederia o consumo real.

d) *Observações da Associação Norueguesa de Empresas de Transportes*

Segundo informação da Associação Norueguesa de Empresas de Transportes, a que se refere o Governo norueguês, os custos totais por quilómetro podiam ser calculados em 12 coroas norueguesas (incluindo o IVA e a taxa «autodiesel»). Isto implicaria que o custo do combustível em 1998 (com IVA mas sem taxa «autodiesel») pudesse ser calculado em cerca de 12 % dos custos totais, enquanto que em 1999 (incluindo o IVA e a taxa «autodiesel») se elevaria a cerca de 20 % dos custos totais.

e) *Observações relativas à igualdade nas condições de concorrência no EEE*

O Governo norueguês e a Associação Norueguesa de Empresas de Transportes alegaram que o regime de compensação na Noruega corresponderia a derrogações da aplicação do imposto especial sobre o consumo de óleos minerais em favor dos transportes públicos locais de passageiros na União Europeia. Estas derrogações estavam cobertas pela Directiva Óleos Minerais ⁽³⁶⁾ e pela recente decisão do Conselho Europeu de 12 de Março de 2001 ⁽³⁷⁾. O Governo norueguês alegou ainda que a topografia específica da Noruega, assim como o facto de a população do país viver muito dispersa pelo território, comparativamente com outros países europeus, exigiriam condições especiais para o sector dos transportes públicos. Em regiões remotas do país, seria difícil manter transportes públicos numa base comercial.

⁽³⁴⁾ Ver a proposta de Orçamento de Estado do Governo norueguês para 1999, que segue as propostas do projecto de lei parlamentar relativo aos impostos da carácter ambiental [St. prp. nr. 54 (1997-98)].

⁽³⁵⁾ «Evaluering av konkurranseflater for ekspressbussruter», Hjellnes COWI AS, Julho de 1999.

⁽³⁶⁾ Na Comunidade Europeia existem duas «Directivas Óleos Minerais»: a Directiva 92/81/CEE do Conselho, de 19 de Outubro de 1992, relativa à harmonização das estruturas do imposto especial sobre o consumo de óleos minerais (JO L 316, 31.10.1992, p. 12) e a Directiva 92/82/CEE do Conselho, de 19 de Outubro de 1992, relativa à aproximação das taxas do imposto especial sobre o consumo de óleos minerais (JO L 316, 31.10.1992, p. 19).

⁽³⁷⁾ Decisão do Conselho, de 12 de Março de 2001, relativa à aplicação de taxas reduzidas e de isenções do imposto especial sobre o consumo de certos óleos minerais utilizados para fins específicos (JO L 84, 23.03.2001, p. 23).

O autor da denúncia invocou, na sua carta de 8 de Maio de 2002, que o regime de compensação norueguês não podia ser visto como uma isenção admissível ao abrigo da Directiva 92/81/CEE do Conselho ⁽³⁸⁾. Refere, a propósito, que a compensação não depende da quantidade de combustível efectivamente consumida, mas sim dos quilómetros de percurso; este método não teria em conta que a quantidade de combustível consumida varia consideravelmente em função da velocidade, da época do ano, da qualidade da estrada, etc. O autor da denúncia sublinha igualmente que, segundo a Directiva, as isenções só podem ser autorizadas se não derem lugar a distorções da concorrência.

II. APRECIÇÃO

A. AUXÍLIO DO ESTADO NA ACEPÇÃO DO N.º 1 DO ARTIGO 61.º DO ACORDO EEE

O n.º 1 do artigo 61.º do Acordo EEE estipula: «Salvo disposição em contrário nele prevista, são incompatíveis com o funcionamento do presente Acordo, na medida em que afectem as trocas comerciais entre as Partes Contratantes, os auxílios concedidos pelos Estados-Membros das Comunidades Europeias, pelos Estados da EFTA ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.»

As medidas de apoio concedidas pelo regime de compensação são financiadas pelo Orçamento do Estado (ver Orçamento do Estado, capítulo 1330, rubrica 71: Subsídios a autocarros expresso, «Tilskudd til ekspressbusser»). Decorre da jurisprudência constante que intervenções do Estado que aliviem os encargos que normalmente oneram o orçamento de uma empresa constituem auxílios estatais. ⁽³⁹⁾ O operadores de autocarros elegíveis para o regime de compensação recebem uma contribuição financeira que reduz as suas despesas normais de exploração (os custos resultantes da taxa «autodiesel»), o que lhes confere uma vantagem sobre os seus concorrentes.

No entender do Órgão de Fiscalização, esta apreciação não é contrariada pelas conclusões do Tribunal de Justiça Europeu no acórdão «Ferring» ⁽⁴⁰⁾. Neste acórdão, o Tribunal concluiu que uma medida fiscal que tenha por efeito isentar determinados operadores do imposto em questão, para os compensar dos custos adicionais que suportam pelo cumprimento das suas obrigações de serviço público, pode ser considerada a contrapartida das prestações efectuadas e, por isso, uma medida que não constitui um auxílio de Estado na acepção do artigo 92.º do Tratado CE (actual artigo 87.º). O Tribunal concluiu igualmente que, quando esta condição de equivalência entre a isenção concedida e os custos adicionais mencionados for obtida, os operadores em questão não beneficiarão, na realidade, de uma vantagem na acepção do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado (actual artigo 87.º), porque a medida em causa terá como único efeito colocar os operadores em actividade no mesmo mercado em condições de concorrência comparáveis.

Dada a especificidade das regras que regem o sector dos transportes (nomeadamente, o artigo 49.º do Acordo EEE e o Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho), não é evidente que as conclusões deste acórdão sejam aplicáveis ao sector dos transportes. A questão da qualificação do apoio público ao transporte regular de passageiros como auxílio do Estado está actualmente pendente no Tribunal de Justiça Europeu ⁽⁴¹⁾.

Além disso, e como adiante se explicará mais detalhadamente, os Governo norueguês não demonstrou, no entender do Órgão de Fiscalização, se e em que medida os operadores de autocarros que beneficiam do regime de compensação estão sujeitos ao cumprimento de obrigações de serviço público que possam resultar numa eventual desvantagem competitiva em comparação com outros operadores (comerciais) de autocarros. O Órgão de Fiscalização também não ficou convencido de que a compensação concedida a operadores de autocarros expresso se limitasse aos custos adicionais decorrentes das suas alegadas obrigações de serviço público. Na realidade, o regime de compensação enquanto tal não obriga a uma relação explícita entre eventuais obrigações de serviço público e a compensação. Consequentemente, o Órgão de Fiscalização não pode excluir a possibilidade de o apoio financeiro concedido no âmbito do regime de compensação conferir aos operadores elegíveis um benefício económico concreto sujeito às disposições do Acordo EEE em matéria de auxílios de Estado.

⁽³⁸⁾ Directiva 92/81/CEE do Conselho, de 19 de Outubro de 1992, relativa à harmonização das estruturas do imposto especial sobre o consumo de óleos minerais (JO L 316, 31.10.1992, p. 12)

⁽³⁹⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça Europeu, processo C-387/92 Banco Exterior de España [1994] Col. I-877, parágrafo 13, e processo C-75/97 Bélgica/Comissão [1999] Col. I-3671, parágrafo 23.

⁽⁴⁰⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça Europeu de 22 de Novembro de 2001, processo C-53/00, Ferring SA/ACCOSS [2001] Col. I-9067, parágrafos 27 e 29.

⁽⁴¹⁾ Processo C-280/00, «Altmark Trans GmbH»; pedido de decisão prejudicial apresentado ao Tribunal de Justiça Europeu: JO C 273, 23.9.2000, p. 8.

O regime de auxílio é também específico, na medida em que só beneficia empresas do sector dos transportes.

Para que uma intervenção caia sob a alçada do n.º 1 do artigo 61.º do Acordo EEE, é, portanto, necessário que falseie a situação da concorrência e afecte as trocas comerciais entre os Estados do EEE. Quando um auxílio financeiro estatal fortalece a posição de uma empresa em relação a outras empresas que concorrem no comércio intra-comunitário, estas últimas têm de ser consideradas como afectadas pelo auxílio.⁽⁴²⁾ De acordo com jurisprudência recente do Tribunal de Justiça Europeu, «... em matéria de auxílios de Estado, para que um auxílio seja susceptível de afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros basta que o mercado em causa esteja aberto, mesmo parcialmente, à concorrência.»⁽⁴³⁾

No que se refere aos possíveis efeitos de distorção do apoio estatal concedido pelo regime de compensação, o Órgão de Fiscalização recorda as disposições jurídicas aplicáveis ao transporte de passageiros. O acesso ao mercado internacional de transporte de passageiros foi aberto pelo Regulamento (CEE) n.º 684/92 do Conselho, de 16 de Março de 1992, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro⁽⁴⁴⁾. Os direitos de cabotagem foram introduzidos pelo Regulamento (CEE) n.º 2454/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, que fixa as condições em que as transportadoras não residentes podem efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros num Estado-Membro⁽⁴⁵⁾, posteriormente substituído pelo Regulamento (CEE) n.º 12/98 do Conselho de 11 de Dezembro de 1997 sobre a mesma matéria.⁽⁴⁶⁾

Por força do Regulamento (CEE) n.º 12/98 do Conselho, o transporte rodoviário de passageiros, à excepção dos serviços regulares internos, foi liberalizado a partir de 1 de Janeiro de 1996. As disposições deste regulamento abriram o mercado à concorrência nos domínios dos serviços ocasionais, dos serviços regulares especializados e dos serviços regulares executados durante um serviço regular internacional.

De acordo com uma análise do mercado do transporte de passageiros realizada pela Comissão Europeia, este mercado tem vindo a ser gradualmente aberto à concorrência no interior da Comunidade. A Comissão Europeia observa que, em onze dos quinze Estados-Membros, já foi introduzida legislação ou foram tomadas decisões administrativas para abrir à concorrência, pelo menos, parte dos mercados do transporte urbano, regional e inter-regional em autocarro.⁽⁴⁷⁾

Além disso, a análise da Comissão Europeia refere-se às regras da adjudicação de contratos públicos e, nomeadamente, a legislações nacionais de Estados-Membros, que poderiam melhorar o acesso generalizado ao mercado CE/EEE. Por último, a Comissão Europeia observou que as empresas de transportes têm mostrado um interesse crescente na entrada nos mercados internos de outros países e, em certa medida, já adquiriram participações em empresas de autocarros que exploram serviços de transportes públicos fora dos seus mercados nacionais.⁽⁴⁸⁾

Tal como o Órgão de Fiscalização referiu na decisão de dar início ao processo, os operadores de autocarros expresso prestam não só serviços regulares e transporte de passageiros, como também serviços ocasionais. Existe, pois, o risco de o apoio estatal conferido pelo regime de compensação poder ser utilizado pelos operadores de autocarros para serviços ocasionais de transporte. Além disso, mesmo no que se refere ao mercado dos serviços regulares de transporte de passageiros, o apoio estatal conferido pelo regime de compensação pode ser utilizado pelos operadores elegíveis para prestarem serviços similares noutros países que abrirem este segmento de mercado à concorrência.

⁽⁴²⁾ Processo 730/79, Philip Morris/Comissão [1980] Col. p. 2671, parágrafo 11.

⁽⁴³⁾ Acórdão de 4 de Abril de 2001, processo T-288/91, Regione Friuli Venezia Giulia/Comissão [2001] Col. II-1169, parágrafo 95.

⁽⁴⁴⁾ JO L 74, 20.3.1992, p. 1; incorporado no Acordo EEE, no anexo XIII, ponto 32.

⁽⁴⁵⁾ JO L 251, 29.8.1992, p. 1; incorporado no Acordo EEE, no anexo XIII, ponto 33a

⁽⁴⁶⁾ JO L 4, 8.1.1998, p. 10; incorporado no Acordo EEE, no anexo XII, ponto 33b.

⁽⁴⁷⁾ Ver a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações de serviço público e adjudicação de contratos de serviço público no sector do transporte de passageiros por via férrea, estrada e via navegável interior, COM (2000) 7 final de 26.7.2000, nomeadamente a página 4 da exposição de motivos: http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2000/en_500PC0007.pdf. Segundo a informação contida nesta exposição de motivos, a Dinamarca, a Finlândia e a Suécia, nomeadamente, já liberalizaram os seus mercados de transportes.

⁽⁴⁸⁾ O Órgão de Fiscalização observa que empresas norueguesas operadoras de serviços de autocarros adquiriram empresas estrangeiras de prestação de serviços de transporte em autocarro. Ver, por exemplo, a decisão da Comissão de 10/12/1999 relativa à compatibilidade com o mercado comum de uma operação de concentração (Processo no IV/M.1768 — SCHOYEN/GOLDMAN SACHS/SWEBUS), entre, *inter alia*, a empresa norueguesa Schoyen, que opera, nomeadamente, serviços de autocarros, e a empresa sueca Swebus, que presta serviços de transporte em autocarro, publicada no JO C 11 de 14.1.2000, p. 6.

Estas circunstâncias são suficientes para levar à conclusão de que o regime de compensação que concede auxílios a empresas prestadoras de serviços regulares de transporte de passageiros a nível local, regional e inter-regional tem de ser considerado responsável pela distorção das condições de concorrência e por afectar as trocas comerciais entre as partes contratantes, na acepção do n.º 1 do artigo 61.º do Acordo EEE.

Esta conclusão é também coerente com a prática da Comissão Europeia neste domínio. ⁽⁴⁹⁾

O Órgão de Fiscalização observa ainda que a informação prestada pelo Governo norueguês, assim como a informação e as observações apresentadas pela terceira parte no decurso do processo de inquérito formal indicam que, na realidade, a compensação concedida a operadores de autocarros «não subsidiados» distorce a concorrência e afecta as trocas comerciais.

Em primeiro lugar, a informação prestada no decurso do processo de inquérito formal revelou que quase 50 % dos operadores elegíveis para o regime de compensação prestavam quer serviços regulares, quer ocasionais. Consequentemente, quaisquer benefícios financeiros concedidos a operadores de autocarros pelos seus serviços regulares de transporte de passageiros poderiam ser canalizados para outras áreas de negócio, como a da prestação de serviços ocasionais de transporte.

Em segundo lugar, o Órgão de Fiscalização não pode excluir que, pelo menos em determinados itinerários, os serviços regulares e ocasionais concorrem entre si. A respeito da situação de concorrência entre serviços regulares e ocasionais de autocarros, o Governo norueguês declarou que, dadas as diferentes condições jurídicas em que operam, os serviços regulares e os serviços ocasionais de transporte de passageiros constituem dois mercados distintos. No entanto, o Órgão de Fiscalização considera que o âmbito efectivo da concorrência entre serviços regulares e ocasionais de transporte não pode ser determinado de forma abstracta. Se os dois tipos de serviços estão ou não em concorrência entre si é algo que só pode ser determinado com base em itinerários e circunstâncias específicas, como as distâncias, os locais, etc.

Com base na informação prestada pelo Governo norueguês e nos seus comentários às alegações do autor da denúncia a este respeito, o Órgão de Fiscalização observa que parece haver uma série de itinerários que são servidos tanto por serviços regulares como ocasionais. Parece ser o que acontece, nomeadamente, quando o destino final é um local turístico/estância de esqui, ou quando existem atracções turísticas situadas ao longo de um itinerário específico. Além disso, a informação fornecida revela que os operadores que prestavam serviços regulares de transporte estavam autorizados a servir grupos de passageiros em excursões.

O mercado de serviços ocasionais (tal como o de transporte de mercadorias) está inteiramente liberalizado. Assim, um apoio estatal que possa distorcer a concorrência neste mercado é igualmente susceptível de afectar as trocas comerciais. Além disso, o apoio estatal pode também afectar as trocas comerciais em matéria de prestação de serviços regulares de transporte. O facto de operadores estrangeiros que prestem serviços regulares de transporte internacional na Noruega poderem beneficiar igualmente do regime de compensação em questão não exclui os efeitos sobre as trocas comerciais, uma vez que estes operadores podem aproveitar a abertura dos mercados noutros Estados do EEE para oferecer serviços regulares de transporte fora da Noruega.

Assim, o Órgão de Fiscalização conclui que o regime de compensação em causa é susceptível de distorcer a concorrência e afectar as trocas comerciais entre as Partes Contratantes do Acordo EEE.

Com base nas considerações acima expostas, o Órgão de Fiscalização conclui que o regime de compensação em causa constitui um auxílio de Estado na acepção do n.º1 do artigo 61 % do Acordo EEE.

⁽⁴⁹⁾ Ver Decisão da Comissão Europeia relativa à continuação da reforma dos impostos de carácter ambiental, Auxílios estatais N 575/A/99 — Alemanha, assim como as mais recentes decisões da Comissão relativa à continuação destas medidas depois de Março de 2001, Auxílios estatais N 449/2001 — Alemanha e Auxílios estatais N 588/2002 — Reino Unido relativo a um regime de subsídios para serviços de autocarros de longo curso.

B. PEDIDO DE NOTIFICAÇÃO E OBRIGAÇÃO DE «STANDSTILL»

Em conformidade com o disposto no n.º 3 do artigo 1.º do Protocolo n.º 3 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal, «para que possa apresentar as suas observações, deve o Órgão de Fiscalização da EFTA ser informado atempadamente dos projectos relativos à instituição ou alteração de quaisquer auxílios ... O Estado em causa não pode pôr em execução as medidas projectadas antes de tal processo ter sido objecto de uma decisão final».

O pedido de notificação e a obrigação de «standstill» são referentes a «novos auxílios». Os «auxílios existentes» podem ser concedidos enquanto o Órgão de Fiscalização entender que são compatíveis com o funcionamento do Acordo EEE. Segundo o ponto 7.2 do capítulo 7 das Orientações do Órgão de Fiscalização no domínio dos auxílios estatais, os «auxílios existentes» são definidos como «pré-EEE» (isto é, regimes de auxílio em execução aquando da entrada em vigor do Acordo EEE) e são autorizados.

Para decidir se um regime de auxílio deve ou não ser considerado como «novo auxílio» ou «auxílio existente», o Órgão de Fiscalização examina as disposições jurídicas que regem o auxílio em questão e, nomeadamente, a entrada em vigor destas disposições. O Órgão de Fiscalização não é obrigado a efectuar uma análise económica da medida em questão comparando-a com regimes de auxílio existentes antes da introdução de novas disposições jurídicas.

Esta posição é confirmada pela jurisprudência do Tribunal de Justiça Europeu.

Segundo o Tribunal de Justiça Europeu, no seu acórdão no processo «Namur-Les Assurances», «... a instituição de um novo auxílio ou a alteração de um auxílio existente não pode, caso o auxílio resulte de disposições legais anteriores que não foram modificadas, ser apreciada em função do auxílio e, designadamente, do seu montante financeiro em cada momento da vida da empresa. É por referência às disposições que o estabelecem, às respectivas modalidades e limites, que um auxílio pode ser qualificado como novo ou como alteração de auxílio existente.»⁽⁵⁰⁾ (sublinhados do Órgão de Fiscalização)

O facto de a anterior isenção fiscal, que se baseava em decisões tomadas ao abrigo da legislação norueguesa relativa aos impostos especiais de consumo, ter sido suprimida e ter sido instituído um novo regime de compensação é suficiente para dar a este regime de compensação o carácter de «novo auxílio» na acepção do n.º 3 do artigo 1.º do Protocolo n.º 3 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal.

Além disso, o Órgão de Fiscalização considera que o regime de compensação instituído em 1999 contém disposições relativas ao âmbito das actividades elegíveis para o auxílio e, em especial, ao cálculo da compensação que são substancialmente diferentes das que anteriormente regiam a isenção fiscal. A este respeito, o Órgão de Fiscalização observa que, enquanto a anterior isenção da taxa «autodiesel» assegurava que os benefícios dela resultantes eram, por definição, equivalentes aos custos resultantes da taxa, o novo regime de compensação não garante que os operadores não possam receber mais do que os seus custos reais decorrentes da taxa «autodiesel». O regime de compensação não está imune ao risco de compensação excessiva, uma vez que o montante da compensação não está ligado aos custos efectivamente suportados pelos operadores com o pagamento da taxa «autodiesel», mas sim ao número de quilómetros percorridos pelos operadores beneficiários de auxílio estatal no âmbito deste regime.⁽⁵¹⁾

No entender do Órgão de Fiscalização, o regime de compensação não está dispensado do processo de informação prévia estipulado no n.º 2 do artigo 17.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69, uma vez que não estão preenchidas as condições previstas neste Regulamento.⁽⁵²⁾

⁽⁵⁰⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 9 de Agosto de 1994, no processo C-44/93 *Namur-Les Assurances du Crédit SA*, [1994] Col. I-3829, parágrafo 28.

⁽⁵¹⁾ Esta questão será aprofundada mais adiante.

⁽⁵²⁾ Ver mais adiante uma apreciação detalhada do regime de compensação à luz do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho.

O Órgão de Fiscalização conclui, por conseguinte, que o regime de compensação instituído em 1999 constitui um «novo auxílio», o qual, nos termos do n.º 3 do artigo 1.º do Protocolo n.º 2 ao Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal, deveria ter sido objecto de informação prévia ao Órgão de Fiscalização. ⁽⁵³⁾

Uma vez que o regime de compensação em causa não foi objecto de informação prévia ao Órgão de Fiscalização, é considerado como «auxílio ilegal por motivos processuais», nos termos do capítulo 6 das Orientações do Órgão de Fiscalização no domínio dos auxílios estatais.

C. COMPATIBILIDADE DO REGIME DE COMPENSAÇÃO PARA AUTOCARROS EXPRESSO

Tendo em conta os objectivos invocados pelo Governo norueguês, o Órgão de Fiscalização apreciou a compatibilidade do regime de compensação para os operadores de autocarros «não subsidiados» com o Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho (e o artigo 49.º do Acordo EEE) e com o n.º 3, alínea c), do artigo 61.º do Acordo EEE, em articulação com as Orientações relativas à protecção do ambiente.

1. REGULAMENTO (CEE) N.º 1191/69 DO CONSELHO

a) *Condições do enquadramento jurídico*

Nos termos do artigo 49.º do Acordo EEE, «são compatíveis com o presente Acordo os auxílios que vão ao encontro das necessidades de coordenação dos transportes ou correspondam ao reembolso de certas prestações inerentes à noção de serviço público.»

O Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, de 26 de Junho de 1969, relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações inerentes à noção de serviço público no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável ⁽⁵⁴⁾, na redacção que lhe é dada pelo Regulamento (CEE) 1893/91 do Conselho, de 20 de Junho de 1991 ⁽⁵⁵⁾, incorporado no Acordo EEE, estabelece as condições em que o pagamento de compensações pelo cumprimento de obrigações de serviço público pode ser considerado compatível com o funcionamento do Acordo EEE.

O Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho declara compatível e dispensada do processo de informação prévia a compensação por obrigações de serviço público quando estas obrigações tenham sido impostas e quando o montante da compensação tenha sido determinado em conformidade com as disposições do mesmo Regulamento.

As obrigações de serviço público na acepção do Regulamento são definidas e enumeradas no artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho. Decorre do artigo 2.º do Regulamento que estas obrigações só podem dar lugar a compensação se tiverem sido impostas aos operadores contrariamente aos seus interesses comerciais.

Além disso, o artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho permite que os Estados da EFTA mantenham obrigações de serviço público a fim de assegurarem serviços de transporte adequados, tendo em vista o interesse público e o eventual recurso a outras formas de transporte. As empresas de transportes podem pedir às autoridades dispensa do cumprimento de tais obrigações, quando estas lhes tragam desvantagens económicas. O n.º 2 do artigo 6.º do regulamento estipula que a decisão de manter uma obrigação de serviço público deverá igualmente prever a atribuição de uma compensação dos encargos financeiros que daí resultem, cujo montante será determinado em conformidade com os processos comuns estabelecidos nos artigos 10.º a 13.º do mesmo regulamento.

⁽⁵³⁾ As conclusões do Órgão de Fiscalização estão em conformidade com a prática da Comissão Europeia, por exemplo, em Auxílios estatais N 1999/99 — Países Baixos relativo a uma redução da carga fiscal para empresas municipais de transportes.

⁽⁵⁴⁾ JO L 156, 28.6.1969, p. 1; incorporado no Acordo EEE, no ponto 4 do capítulo I «Transportes interiores» do anexo XIII.

⁽⁵⁵⁾ JO L 169, 29.6.1991, p. 1; incorporado no Acordo EEE, no ponto 4 do capítulo I «Transportes interiores» do anexo XIII.

b) Definição de obrigações de serviço público

O Órgão de Fiscalização observa que não exclui à partida que as condições estabelecidas pela regulamentação norueguesa relativa ao transporte interno de passageiros possam, em princípio, ser consideradas como configurando obrigações de serviço público em conformidade com os números 2 a 5 do artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho.

c) Imposição de obrigações específicas de serviço público a operadores de autocarros «não-subsidiados»

O Órgão de Fiscalização entende, com base na informação prestada, que as condições estabelecidas na regulamentação norueguesa relativa ao transporte interno de passageiros não podem considerar-se como tendo sido impostas aos operadores de autocarros que beneficiam do regime de compensação para autocarros expresso.

No entender do Órgão de Fiscalização, existe uma diferença significativa entre operadores de autocarros «subsidiados» e «não-subsidiados», o que requer uma apreciação diferenciada em relação à aplicação do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho. Esta diferença decorre das condições de enquadramento jurídico previstas na legislação norueguesa. Os operadores «subsidiados» eram seleccionados para prestar serviços regulares de transporte de passageiros através de um processo de concurso no qual as autoridades competentes definem as condições específicas em que estes operadores devem prestar os serviços de transporte. Os operadores seleccionados recebem apoio directo do Estado sob a forma de compensação dos custos resultantes da prestação de serviços de transporte, num montante determinado no processo de concurso. A celebração de um contrato com um operador seleccionado por concurso, que lhe confere o direito de operar num determinado percurso, sujeito a obrigações pré-determinadas, pode ser considerada como uma decisão pela qual são impostas ao operador seleccionado obrigações específicas de serviço público. Por seu lado, os operadores «não seleccionados» operam serviços regulares de transporte apenas com base em considerações comerciais. Consequentemente, e de acordo com a legislação norueguesa, estes operadores não têm o direito de receber apoio directo do Estado pela prestação de serviços regulares de transporte de passageiros.

O Órgão de Fiscalização entende que a concessão pelas autoridades competentes de uma licença para operadores de autocarros «não subsidiados» prestarem serviços regulares de passageiros em determinados percursos não pode ser considerada como uma decisão nos termos dos artigos 3.º e 6.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho. Do ponto de vista do Órgão de Fiscalização, esta licença constitui mais um requisito para a prestação de serviços regulares de transporte de passageiros do que uma decisão pela qual a prestação de tais serviços é imposta a estes operadores. Ainda que a licença atribuída a estes operadores de autocarros implique a obrigação de cumprir as condições estabelecidas na Lei dos Transportes e no regulamento relativo ao transporte interno de passageiros, estas condições não constituem necessariamente obrigações de serviço público impostas aos operadores em questão, uma vez que foram estes operadores a requerer, por razões comerciais, uma licença para explorar serviços regulares de transporte. Além disso, o Órgão de Fiscalização observa que o nível de serviços parece ser determinado, em larga medida, mais pelos operadores que requerem a licença para prestação de serviços regulares de transporte num percurso determinado do que pelas autoridades públicas. ⁽⁵⁶⁾

O Órgão de Fiscalização está ciente de que os pedidos de licenças para percursos específicos e o nível de serviços oferecido pelas empresas de autocarros e previstos nestas licenças são apresentados de acordo com as condições previstas num quadro jurídico que compensa (parcialmente ⁽⁵⁷⁾) os operadores em questão dos custos resultantes da taxa «autodiesel». Não se pode excluir que os pressupostos comerciais inerentes ao pedido de uma licença para explorar serviços regulares de transporte de passageiros se tenham alterado nos casos que os operadores de autocarros passaram a suportar (parcialmente) eles próprios os custos daquela taxa.

⁽⁵⁶⁾ Ver, por exemplo, a decisão de Møre e Romsdal County de 6 de Fevereiro de 2002 e a decisão de Buskerud County de 22 de Agosto de 2001. Ambas as decisões estão disponíveis na Internet.

⁽⁵⁷⁾ Os operadores que requereram uma licença antes de 1 de Janeiro de 1999 foram integralmente isentos do pagamento da taxa «autodiesel»; nos casos em que as licenças foram atribuídas depois dessa data, os operadores ficaram, em princípio, sujeitos à taxa «autodiesel», mais tinham o direito de receber uma compensação, no âmbito do regime de compensação em questão, que só parcialmente lhes restituía o custo da taxa «autodiesel».

O Órgão de Fiscalização observa igualmente que as disposições jurídicas relevantes (como o parágrafo 19 do regulamento relativo ao transporte interno de passageiros) parecem permitir que as empresas rodoviárias peçam o encerramento dos seus serviços de transporte num itinerário específico ou a alteração das condições em que são prestados os serviços de transporte. Com base neste pedido, as autoridades competentes poderão impor ao operador em questão o cumprimento de obrigações de serviço público, no caso de ser considerada de interesse público a manutenção dos serviços de transporte naquele itinerário. A aplicação desta disposição permitiria às autoridades norueguesas determinar quais os percursos considerados de interesse público e quais as condições e obrigações que deveriam ser impostas ao operador em questão, a fim de assegurar um nível de serviço que não estaria no interesse comercial do operador oferecer.

O Órgão de Fiscalização verifica, no entanto, que esta disposição não foi aplicada no caso em apreço. Assim, o Órgão de Fiscalização considera que não foi tomada pelas autoridades públicas competentes qualquer decisão pela qual tenham sido impostas obrigações de serviço público a determinados operadores.

d) *Determinação dos custos adicionais em relação aos que seriam suportados pelos operadores de autocarros «não subsidiados» apenas com base nos seus interesses comerciais*

O Órgão de Fiscalização está ciente de que o parágrafo 19 do regulamento relativo ao transporte interno de passageiros pode não ter sido invocado devido à existência do regime de compensação. Por esse motivo, o Órgão de Fiscalização analisou, com base na situação financeira dos operadores, se os operadores de autocarros não subsidiados poderiam ser considerados como assumindo obrigações estabelecidas na Lei dos Transportes e no regulamento do transporte interno de passageiros contrárias ao seu interesse comercial (nomeadamente, na exploração de determinados itinerários que, sem as receitas do regime de compensação, seria deficitária).

O Órgão de Fiscalização não exclui que os operadores comerciais (isto é, lucrativos) possam ser elegíveis para apoio estatal sob a forma de compensação por obrigações de serviço público, tal como defende a Associação Norueguesa de Empresas de Transportes. No entanto, para este apoio estatal ser considerado compatível com o funcionamento do Acordo EEE, devem estar preenchidas as condições estabelecidas no Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho (nomeadamente, deve ser determinado o custo adicional líquido gerado pelo cumprimento de obrigações de serviço público e o montante da compensação deve ser calculado em conformidade).

Segundo os «processos comuns de compensação» definidos nos artigos 10.º a 13.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, o montante da compensação deve ser determinado com base nos custos adicionais resultantes de condições e obrigações específicas, líquidos de benefícios. A aplicação deste método exigiria que as autoridades competentes comparassem a situação em que são cumpridas as obrigações de serviço público com a situação (real ou hipotética) em que o operador em questão fosse livre de determinar a exploração do serviço em questão numa base meramente comercial. A determinação do montante da compensação requer uma avaliação casuística pelas autoridades competentes dos efeitos das obrigações de serviço público em questão sobre os custos e receitas.

A este respeito, o Órgão de Fiscalização verifica que o regime de compensação em questão não prevê esta avaliação. Deste modo, dificilmente se entende como o regime de compensação para autocarros expresso pode ser considerado como preenchendo as condições estabelecidas no Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho.

Além disso, o Órgão de Fiscalização observa que a informação prestada pelo Governo norueguês e pela Associação Norueguesa de Empresas de Transportes não explicita claramente os custos adicionais decorrentes de todas as alegadas obrigações de serviço público nem indica estes custos adicionais em relação a empresas específicas. A este respeito, o Órgão de Fiscalização verifica que, em relação a algumas obrigações (como a obrigação incondicional de operar), não foram apresentadas estimativas de custos adicionais. Além disso, no entender do Órgão de Fiscalização, algumas das obrigações referidas pelo Governo norueguês e pela Associação Norueguesa de Empresas de Transportes, não implicam necessariamente custos adicionais em relação aos que os operadores em questão suportariam em função dos seus próprios interesses comerciais (por exemplo, a exigência de a informação relativa a horários de carreiras ser adequadamente publicitada). Outras condições poderão até gerar receitas adicionais, que deveriam ser deduzidas dos custos adicionais. No entanto, a Associação Norueguesa de Empresas de Transportes não fornece informação sobre as receitas adicionais eventualmente geradas pelas obrigações que refere.

Consequentemente, o Órgão de Fiscalização considera que o Governo norueguês não demonstrou a existência de custos adicionais decorrentes de todas as alegadas obrigações de serviço público e suportados por todos os operadores alegadamente sujeitos a tais obrigações.

e) *Compensação limitada aos custos adicionais líquidos decorrentes de obrigações de serviço público*

O Governo norueguês alegou que o regime de compensação não poderia dar lugar a compensações excessivas para operadores de autocarros expresso, uma vez que o montante da compensação ficaria sempre abaixo do custo da taxa «autodiesel».

A questão de saber se a compensação cobre ou não apenas parcialmente o custo da taxa «autodiesel» é irrelevante para a apreciação da compatibilidade do regime de compensação com o Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, uma vez que os custos da taxa «autodiesel» suportados pelos operadores de autocarros expresso podem não ser equivalentes aos custos decorrentes das alegadas obrigações de serviço público.

Como acima se refere, a informação fornecida consiste apenas em estimativas relativas a determinadas obrigações e a determinados operadores. Algumas obrigações referidas pela Associação Norueguesa das Empresas de Transportes parecem ser aplicáveis a todos os serviços regulares de passageiros (por exemplo, a obrigação incondicional de operar, a utilização de um número suficiente de autocarros e a publicação do «Rutebok»), enquanto que outras parecem aplicáveis apenas a um certo número de operadores (por exemplo, a utilização de terminais e de locais de paragem específicos, a exigência de equipar as paragens com painéis informativos, a prioridade dada a determinados grupos de passageiros, o uso de bilhetes e de máquinas emissoras de bilhetes aprovados pelas autoridades competentes).⁽⁵⁸⁾

Por conseguinte, as condições em que são prestados os serviços regulares de transportes e os eventuais custos adicionais (líquidos) suportados pelos operadores em questão podem variar substancialmente de operador para operador e de percurso para percurso. Por outro lado, o montante da compensação é determinado com base na produção rodoviária. Este montante não varia consoante a existência ou ausência de obrigações específicas ou consoante os custos decorrentes destas obrigações.

Consequentemente, o Governo norueguês não demonstrou que o apoio estatal concedido no âmbito do regime de compensação não é susceptível de dar lugar a uma compensação excessiva dos alegados custos de serviço público suportados pelos operadores em questão.

f) *Conclusões da apreciação da compatibilidade com o Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho e observações finais*

Em conformidade com o exposto, o Órgão de Fiscalização conclui que as condições em que os operadores de autocarros expresso prestam serviços regulares de transporte de passageiros não podem ser consideradas, de forma abstracta, como obrigações de serviço público impostas aos operadores em questão. Além disso, o Governo norueguês não demonstrou que as alegadas obrigações de serviço público sejam geradoras de custos adicionais (e eximiu-se a quantificar quaisquer desses custos) nem que a compensação concedida aos autocarros expresso no âmbito do regime de compensação em questão esteja limitada a esses custos adicionais. Consequentemente, o Órgão de Fiscalização considera não estarem preenchidas as condições previstas no Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho.

Admitindo que o regime de compensação possa ser avaliado directamente nos termos do artigo 49.º do Acordo EEE⁽⁵⁹⁾, o Órgão de Fiscalização entende que o regime de compensação não pode ser considerado como compatível com esta disposição, uma vez que o Governo norueguês não demonstrou que a compensação era necessária e proporcional à prestação de um serviço público.

⁽⁵⁸⁾ Na informação prestada pela Associação Norueguesa de Empresas de Transportes, é patente a diferença de condições em que são prestados os serviços de transporte, em termos de custos decorrentes de obrigações de serviço público e de condições inerentes a cada licença.

⁽⁵⁹⁾ A este respeito, o Órgão de Fiscalização observa ainda que, de acordo com o recente parecer do Advogado Geral Léger no processo «Altmark Trans», não é admissível o recurso às disposições básicas do Tratado CE relativas ao reembolso por obrigações de serviço público (ver primeiro parecer emitido em 19 de Março de 2002, parágrafos 114 — 117, ainda não publicado).

O Órgão de Fiscalização não quer deixar de referir que a conclusão acima não significa que o serviço de transporte regular de passageiros prestado por autocarros expresso não possa ser compensado pelos custos decorrentes de obrigações de serviço público que lhe sejam impostas. Tal dependerá de uma avaliação casuística que as autoridades competentes façam das circunstâncias relativas aos percursos em questão, se e em que medida são ou podem ser impostas obrigações de serviço público ao operador em questão, para determinar os custos adicionais resultantes destas obrigações e para atribuir a compensação por estes custos adicionais. Sem uma tal avaliação casuística pelas autoridades nacionais competentes, o Órgão de Fiscalização não vê como o regime de compensação para os operadores de autocarros expresso pode ser considerado compatível com as disposições do Acordo EEE em matéria de auxílios de Estado.

Por último, o Órgão de Fiscalização não tem conhecimento de qualquer decisão da Comissão Europeia que tenha aprovado, com base no Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, um auxílio comparável ao que é concedido pelo regime de compensação em questão. Pelo contrário, uma recente decisão da Comissão relativa a subsídios para serviços de autocarro de longo curso no Reino Unido atesta que a Comissão Europeia, ao avaliar a compatibilidade de pagamentos compensatórios por obrigações de serviço público com o Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, atribuiu grande importância ao risco de possíveis compensações excessivas. A Comissão Europeia considerou que o regime de subsídios em questão, segundo o qual os subsídios eram calculados em função do número de milhas percorridas, sem ter em conta os custos efectivos decorrentes das obrigações de serviço público, não excluía o risco de compensação excessiva. Foi só depois de as autoridades britânicas terem introduzido mecanismos que asseguravam que os pagamentos efectuados no âmbito do regime de subsídios não poderiam dar lugar a compensações excessivas, nem a nível geral nem ao nível de cada operador beneficiário do regime, que a Comissão Europeia considerou este regime de subsídios compatível com os requisitos do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho. ⁽⁶⁰⁾

2. N.º 3, ALÍNEA C), DO ARTIGO 61.º DO ACORDO EEE, EM ARTICULAÇÃO COM AS ORIENTAÇÕES RELATIVAS À PROTECÇÃO DO AMBIENTE

Com base na informação adicional fornecida pelo Governo norueguês, o Órgão de Fiscalização examinou se o regime de compensação pode beneficiar de uma isenção nos termos do n.º 3, alínea c), do artigo 61.º do Acordo EEE, em articulação com o capítulo 15 das Orientações do Órgão de Fiscalização no domínio dos auxílios estatais relativos à protecção do ambiente.

É de referir que, já depois da decisão do Órgão de Fiscalização de dar início ao processo de inquérito formal, foram adoptadas novas Orientações relativas à protecção do ambiente. ⁽⁶¹⁾

Nos termos do ponto 73 do novo capítulo 15 das Orientações do Órgão de Fiscalização no domínio dos auxílios estatais, as novas orientações são aplicáveis a partir da data da sua adopção (23 de Maio de 2001). Nos termos do ponto 74 do novo capítulo 15 das Orientações do Órgão de Fiscalização em matéria de auxílios estatais a favor da protecção do ambiente, o Órgão de Fiscalização deverá aplicar as Orientações de 1994 ⁽⁶²⁾ em casos de auxílio não notificado, quando tenha sido concedido auxílio antes da adopção das novas Orientações. Quando o auxílio tiver sido concedido depois da adopção das novas Orientações, serão estas as aplicadas pelo Órgão de Fiscalização.

Como acima se refere, o regime de compensação constitui um novo auxílio que não foi notificado ao Órgão de Fiscalização pelo Governo norueguês. Trata-se, portanto, de um auxílio não notificado na acepção do ponto 74 das novas Orientações relativas à protecção do ambiente.

Consequentemente, o Órgão de Fiscalização avaliou o regime de compensação entre 1 de Janeiro de 1999 e 22 de Maio de 2001 nos termos das Orientações relativas à protecção do ambiente de 1994 e, a partir de 23 de Maio de 2001, dos termos das novas Orientações.

⁽⁶⁰⁾ Auxílios estatais N 588/2002 — Reino Unido.

⁽⁶¹⁾ Decisão do Órgão de Fiscalização de 23 de Maio de 2001 n.º 152/01/COL, publicada no JO L 237, 6.9.2001, p. 16.

⁽⁶²⁾ Publicadas no JO L 231, 3.9.1994.

a) **Avaliação do regime de compensação nos termos das Orientações relativas à protecção do ambiente de 1994**

Nos termos do ponto 15.4.3 das Orientações do Órgão de Fiscalização relativas à protecção do ambiente, os auxílios ao funcionamento podem ser autorizados nos domínios da gestão de resíduos e do desagravamento dos impostos ecológicos. A aplicação das condições estabelecidas nas Orientações do Órgão de Fiscalização no domínio dos auxílios estatais implica que, em princípio, o auxílio deve ter como único objectivo a simples compensação dos custos de produção suplementares em relação aos custos tradicionais, e deverá ser temporário e, em princípio, degressivo, para promover a aceleração da redução da poluição ou a utilização mais racional dos recursos. O desagravamento temporário de novos impostos ecológicos pode ser autorizado para compensar uma perda de competitividade, nomeadamente, a nível internacional. Um factor suplementar a ter em consideração será a contrapartida fornecida pelas empresas em causa em matéria de medidas de redução da sua poluição.

(1) *Compensação limitada aos custos adicionais de produção*

No decurso do processo de inquérito formal, o Governo norueguês forneceu números relativos aos montantes gerais despendidos no âmbito do regime de compensação em comparação com as receitas da taxa «autodiesel». Estes números, actualizados com base nas recentes propostas orçamentais do Governo norueguês, são reproduzidos no quadro seguinte.

Quadro 3

	1998	1999	2000	2001	2002
Pagamentos compensatórios (revistos)	n.d.	64,0 milhões	71,7 milhões	40,8 milhões	29,0 milhões
Receitas da taxa «autodiesel» (incl. IVA) ⁽¹⁾	n.d.	64,0 milhões	66,0 milhões	53,0 milhões	51,0 milhões

(¹) Estes números não representam o montante efectivo das receitas provenientes da taxa «autodiesel» paga pelos operadores de autocarros «não subsidiados», porque são calculados com base no consumo dos veículos mais eficientes.

O Governo norueguês declarou que as receitas da taxa «autodiesel» excederam os montantes despendidos através do regime de compensação. Consequentemente, o nível geral de compensação foi, segundo o Governo norueguês, sempre abaixo dos 100 %.

A este respeito, as autoridades norueguesas informaram que as receitas da taxa «autodiesel» poderiam ser, na realidade, mais elevadas do que os montantes indicados no quadro acima. Segundo as autoridades norueguesas, o montante das receitas comunicado ao Órgão de Fiscalização não se baseou na taxa «autodiesel» efectivamente cobrada aos operadores de autocarros não subsidiados, pois foi calculado com base na presunção de que os operadores de autocarros em questão utilizassem os veículos energeticamente mais eficientes (com um consumo de 0,315 litros por quilómetro). Segundo as autoridades norueguesas, nem todos os operadores estavam equipados com estes veículos. Se os operadores tiverem, na realidade, consumos de autodiesel mais elevados do que os que foram considerados para o cálculo das receitas da taxa «autodiesel», estas receitas deverão ser igualmente mais elevadas. Neste caso, o nível de compensação e, portanto, a intensidade do auxílio, seriam, na realidade, inferiores ao calculado com base nos números apresentados pelas autoridades norueguesas.

No entanto, dada a ausência de informações verificáveis sobre o montante exacto das receitas da taxa «autodiesel» cobrada aos operadores de autocarros expresso beneficiários do regime de compensação, o Órgão de Fiscalização apenas se pode basear nos dados fornecidos pelo Governo norueguês que constam do quadro acima. E, com base nestes números, o nível de compensação ascenderia a 100 % em 1999, a aproximadamente 109 % em 2000 e a 77 % em 2001. Consequentemente, o nível de compensação, determinado com base nos referidos números, cifrar-se-ia, em média, em 95,3 % no período 1999-2001.

O Órgão de Fiscalização lamenta que os números fornecidos pelo Governo norueguês não lhe permitam apurar o nível exacto da compensação. Apesar das incertezas que subsistem, o Órgão de Fiscalização pode, no entanto, concluir que os montantes atribuídos através do regime de compensação se limitaram, em média, aos custos adicionais (isto é, aos custos resultantes da taxa «autodiesel» incluindo IVA ⁽⁶³⁾). Além disso, o Órgão de Fiscalização regista a garantia dada pelo Governo norueguês de que não seriam pagos quaisquer montantes atribuídos no âmbito do regime que excedessem o montante necessário para compensar o consumo dos veículos mais eficientes. O Órgão de Fiscalização regista igualmente a declaração do Governo norueguês de que as despesas relativas aos percursos de assistência e de posição não seriam integralmente compensadas.

(2) *Desagravamento temporário e degressivo de novos impostos ecológicos, como incentivo para a aceleração da redução da poluição ou da utilização mais racional dos recursos*

O Órgão de Fiscalização observa que o regime de compensação, enquanto tal, não tem limitação temporal. A manutenção do regime de compensação depende das propostas orçamentais apresentadas anualmente pelo Governo norueguês e das decisões orçamentais tomadas anualmente pelo Parlamento Norueguês. No entanto, a parte do regime de compensação que deve ser avaliada em função das Orientações relativas à protecção do ambiente de 1994 é limitada no tempo ao período entre 1 de Janeiro de 1999 e 22 de Maio de 2001, correspondente a cerca de dois anos e meio. ⁽⁶⁴⁾

Com base nos números fornecidos pelo Governo norueguês, o Órgão de Fiscalização observa que as verbas atribuídas ao regime de compensação decresceram entre 1999 e 2001 (de 64 milhões de coroas norueguesas em 1999 para 40,8 milhões em 2001). De acordo com os números apresentados pelo Governo norueguês ⁽⁶⁵⁾, o nível de compensação foi reduzido, entre 1999 e 2001, de 100 % para 77 %. Se for tido em conta o nível de compensação resultante da aplicação do regime de compensação em 2002 (56,9 %), poderá observar-se uma tendência decrescente. É de referir, no entanto, que o estrito cumprimento do princípio da degressividade não tem sido exigido pela Comissão Europeia na sua prática. ⁽⁶⁶⁾

Por outro lado, o nível de compensação ao longo do mesmo período foi muito elevado. Segundo os números fornecidos pelo Governo norueguês, o nível médio de compensação ascendeu a 95,3 % ⁽⁶⁷⁾. Como acima se refere, esta percentagem não reflecte necessariamente o nível de compensação efectivo, uma vez que estes números são calculados com base no consumo presumido de autodiesel apenas dos veículos energeticamente mais eficientes.

Deve recordar-se que só nos casos de operadores com frotas constituídas exclusivamente por veículos considerados de maior eficiência energética é que a compensação concedida cobriria uma grande parte dos custos resultantes da taxa «autodiesel». Comparando com a situação anterior a 1999, na qual os operadores de autocarros estavam inteiramente isentos da taxa «autodiesel», é razoável presumir que os operadores passaram a ter um incentivo para minimizar os custos adicionais, substituindo as frotas existentes por veículos de maior eficiência energética. O Órgão de Fiscalização lamenta que o Governo norueguês não tenha fornecido informação sobre o comportamento dos operadores elegíveis na sequência da supressão daquela isenção fiscal e da introdução do regime de compensação, indicando, nomeadamente, se esses operadores investiram em veículos menos poluentes. No entanto, o Órgão de Fiscalização está ciente de que, nos termos das Orientações relativas à protecção do ambiente de 1994, o auxílio admissível não estava sujeito a um limite máximo. A prática da Comissão em função das Orientações relativas à protecção do ambiente de 1994 atesta que se considerava existir o efeito de incentivo da medida fiscal em questão desde que o desagravamento fiscal não compensasse integralmente o imposto. Nestas circunstâncias, a Comissão Europeia considerava que o próprio imposto constituía para os beneficiários um incentivo para reduzir o seu comportamento poluente. ⁽⁶⁸⁾

⁽⁶³⁾ Os custos adicionais resultantes da supressão da isenção da taxa «autodiesel» são constituídos tanto pela taxa «autodiesel» propriamente dita como pelo IVA aplicado sobre a taxa. Deve salientar-se, no entanto, que os custos adicionais não incluem os custos do IVA aplicado sobre a taxa propriamente dita.

⁽⁶⁴⁾ Ver Auxílios estatais No NN 75/2002 — Finlândia, em que a Comissão considerou satisfeito o requisito relativo à natureza temporária do auxílio, uma vez que a duração do regime a avaliar em função das Orientações relativas à protecção do ambiente de 1994 era limitada a aproximadamente 4 anos; ver também Auxílios estatais No NN 3/A/2001 e NN 4/A/2001 — Suécia, em que a Comissão Europeia considerou que «... a questão de saber se o auxílio era temporário tornou-se irrelevante.»

⁽⁶⁵⁾ Sobre o cálculo do nível de compensação, ver explicação na página anterior.

⁽⁶⁶⁾ Ver a decisão da Comissão referida na nota de rodapé n.º 69.

⁽⁶⁷⁾ Sobre o cálculo do nível de compensação, ver explicação na página anterior.

⁽⁶⁸⁾ Ver, por exemplo, Auxílios estatais No NN 3/A/2001 e NN 4/2001 — Suécia «Prolongamento do regime fiscal do CO₂»; o regime foi avaliado parcialmente em função das Orientações de 1994 e parcialmente em função das novas Orientações.

(3) *Necessidade de compensar perdas de produtividade*

De acordo com as Orientações, podem ser autorizados desagravamentos temporários de impostos ecológicos quando tal for necessário para compensar perdas de competitividade.

A supressão da isenção da taxa «autodiesel» para operadores de autocarros resultou num encargo adicional para as empresas prestadoras de serviços regulares de transporte de passageiros. O aumento de custos foi estimado pelas autoridades norueguesas como sendo da ordem do 8 % dos custos totais por quilómetro. Os serviços prestados pelos operadores de autocarros expresso concorrem pela captação de passageiros que, alternativamente, usariam o transporte individual. De acordo com estudos sobre os custos externos dos transportes na Europa (estudos que incluem a Noruega), os custos médios resultantes da utilização de veículos privados (incluindo externalidades como a poluição, as alterações climáticas e os acidentes) são superiores ao dobro dos custos externos provocados pela utilização de autocarros.⁽⁶⁹⁾ Actualmente, não existe qualquer sistema que assegure a completa internalização dos custos externos nos vários modos de transporte e, conseqüentemente, que estes sejam reflectidos nos preços de mercado. Segundo o Governo norueguês, os custos da utilização de veículos privados não reflectem actualmente os custos externos causados por este meio de transporte. A compensação concedida aos operadores que prestam serviços regulares de transporte de passageiros pode, portanto, ser interpretada como uma compensação pelos custos externos causados e não pagos pela utilização de veículos privados. Esta medida constitui uma segunda melhor solução, na ausência de um sistema que internalize integralmente os custos externos causados pelos diversos modos de transporte. Dadas as especificidades do mercado dos serviços regulares de transporte de passageiros, o Órgão de Fiscalização considera que se justifica a adopção de medidas para salvaguardar a posição concorrencial do transporte regular de passageiros em relação à utilização de veículos privados como meio de transporte alternativo.

(4) *Regime de compensação não contrário ao interesse comum*

Por último, o Órgão de Fiscalização realça o facto de o apoio ao transporte local e regional de passageiros ser do interesse comum das partes contratantes. Na sua Comunicação de 10 de Julho de 1998, «Desenvolver a rede de cidadãos» a Comissão Europeia considera que «um sistema europeu de transportes eficaz exige um transporte de passageiros adequado e sustentável. Este contribui para o desenvolvimento económico e para o emprego e reduz os congestionamentos. Ajuda a melhorar a qualidade do ambiente, consumindo menos energia, produzindo menos ruído e menos poluição. Reduz a exclusão social, permitindo a pessoas sem carro terem acesso a empregos, escolas, serviços de saúde e actividades de lazer, e reconhecendo que as mulheres, os jovens, os idosos, os desempregados e os deficientes são especialmente dependentes de transportes públicos.»

Com base nestas considerações, a Comissão Europeia aprovou, inter alia, um desagravamento fiscal para empresas prestadoras de serviços locais de transporte de passageiros na Alemanha.⁽⁷⁰⁾ Tal como no presente caso, o desagravamento da taxa sobre os produtos petrolíferos na Alemanha era concedido apenas aos operadores que prestavam serviços regulares/de carreira de transporte de passageiros e excluía os serviços ocasionais.

Segundo o autor da denúncia, o regime de compensação distorceria a concorrência entre as empresas que prestam serviços regulares de transporte de passageiros e as que prestam serviços ocasionais. Refere, a propósito, determinados percursos em que ambas, prestadoras de serviços regulares e prestadoras de serviços ocasionais, estariam em concorrência directa.

Como já foi dito, o Órgão de Fiscalização concorda com este ponto de vista. No entanto, os efeitos distorçivos do regime de compensação não excedem, no entender do Órgão de Fiscalização, o limite susceptível de pôr em causa o cumprimento dos objectivos para que o regime foi criado.

⁽⁶⁹⁾ Estes dados baseiam-se num estudo realizado por INFRAS e IWW em 2000; são referidos no recente Livro Branco — A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções.

⁽⁷⁰⁾ Auxílios estatais N 575/A/99 — Alemanha «Continuação da reforma fiscal ecológica» e Auxílios estatais N 449/2001 — Alemanha «Continuação da reforma fiscal ecológica depois de 31 de Março de 2002», disponível na Internet:
http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/industrie/n575a-99.pdf.

O Órgão de Fiscalização observa, a este respeito, que os operadores elegíveis para o regime de compensação prestam serviços regulares de transportes de passageiros autorizados por uma licença emitida pelas autoridades locais. Para a emissão da licença, é tido em consideração o interesse público, em termos de oferta adequada de serviços de transporte. Assim, os autocarros expresso podem ser vistos como fazendo parte integrante do sistema de transportes colectivos na Noruega. Os autocarros expresso são, muitas vezes, o único meio de transporte colectivo existente e a única alternativa à utilização de veículos privados. Estas circunstâncias justificam o apoio público aos autocarros expresso para a prestação de serviços regulares de transporte de passageiros.

O facto de, em determinados percursos, serem oferecidos serviços ocasionais de transporte, em concorrência com os serviços regulares, não afecta a conclusão geral. A liberalização do mercado dos serviços ocasionais de transporte pode dar origem a duplicações de ofertas de transporte por parte de operadores de serviços regulares e de serviços ocasionais. Contudo, isto não põe em causa a necessidade de compensação para os operadores de autocarros expresso, tendo em conta que o veículo privado é o meio de transporte predominante

Quanto à distorção da concorrência entre serviços de transporte regulares e ocasionais, o Órgão de Fiscalização refere igualmente a garantia dada pelas autoridades norueguesas de que a compensação só é concedida ao transporte regular de passageiros. Por conseguinte, os operadores de autocarros expresso que prestam serviços ocasionais não são elegíveis para o regime de compensação. No que se refere aos alegados efeitos distorcivos das alterações de itinerários feitas pelos operadores de autocarros expresso para transportarem pessoas para locais turísticos, o Órgão de Fiscalização considera que a adaptação de itinerários para ter em conta variações da procura não põe em causa a qualificação do serviço em questão como «serviço regular», na acepção do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 12/98 do Conselho.⁽⁷¹⁾ Além disso, segundo as autoridades norueguesas, os desvios do itinerário original só podem ser aprovados se estiverem de acordo com as obrigações de serviço público especificadas na licença do operador em questão. Por conseguinte, estes serviços de transporte continuarão a fazer parte dos serviços regulares prestados pelo operador. O facto de o destino de algumas das carreiras regulares poder ser um local turístico não transforma de regular em ocasional a natureza do serviço. Além disso, os alegados efeitos de distorção decorrentes do facto de os operadores utilizarem os percursos de «posição» e de «assistência» para oferecerem serviços turísticos a grupos de passageiros não parecem ser resultantes da aplicação do regime de compensação enquanto tal. Se estes serviços, como sustenta o autor da denúncia, forem qualificados como «serviços ocasionais», na acepção do n.º 3 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 12/98 do Conselho, não serão elegíveis para compensação.

De acordo com o exposto, o Órgão de Fiscalização considera que os efeitos distorcivos resultantes do regime de compensação são limitados ao necessário para assegurar a realização do objectivo visado, nomeadamente manter a posição competitiva do transporte regular de passageiros em relação ao transporte individual.

b) Avaliação nos termos dos Orientações relativas à protecção do ambiente

As novas Orientações relativas à protecção do ambiente estabelecem regras aplicáveis a todos os auxílios ao funcionamento, sob a forma de desagravamentos ou isenções fiscais. Nos termos do ponto 42, «quando da adopção de impostos que incidem sobre certas actividades por motivos relacionados com a protecção do ambiente, os Estados da EFTA podem considerar necessário prever derrogações temporárias em benefício de certas empresas, nomeadamente por falta de harmonização a nível europeu ou por riscos temporários de perda de competitividade internacional... Ao avaliar se essas medidas podem beneficiar de uma derrogação à proibição geral de concessão de auxílios estatais prevista no n.º 1 do artigo 61.º, deve determinar-se, entre outros factores, se o imposto em causa corresponde a um imposto de aplicação obrigatória na Comunidade Europeia em resultado de uma decisão da Comunidade. Este aspecto será fundamental relativamente à eventualidade de se poder verificar uma perda de competitividade internacional para o contribuinte.»

⁽⁷¹⁾ O n.º 1 do artigo 2.º estipula que «o carácter regular do serviço não é afectado por as condições de exploração do serviço serem adaptadas.»

(1) *Derrogação de 10 anos de novos impostos por razões ambientais que correspondam a impostos comunitários harmonizados*

Segundo o n.º 1, alínea b), do artigo 46.º das Orientações relativas à protecção do ambiente, podem ser justificadas isenções, por um período de 10 anos, sem degressividade, de novos impostos por razões ambientais, se o imposto correspondente a um imposto comunitário harmonizado exceder o que está previsto na legislação comunitária, desde que o montante efectivamente pago pelas empresas após essa redução se mantenha superior aos limites mínimos comunitários, a fim de incentivar as empresas a actuarem com vista a reforçar a protecção do ambiente.

Neste contexto, o Órgão de Fiscalização verificou se o montante da taxa «autodiesel» estabelecido na legislação norueguesa excede os níveis aplicáveis na Comunidade Europeia.

Nos termos do n.º 1 do artigo 5.º da Directiva 92/82/CEE, a taxa mínima do imposto especial sobre o consumo de gásóleo é fixada em 245 euros por 1 000 litros (ou 0,245 euros por litro). Expressa em coroas norueguesas, esta taxa mínima era de 2,037 coroas por litro em 2001 ⁽⁷²⁾ e de 1,96 coroas por litro em 2002 ⁽⁷³⁾.

As taxas aplicáveis à taxa «autodiesel» na Noruega eram de 3,44 coroas por litro em 2001 (taxa média ponderada aplicável no período coberto pela novas Orientações relativas à protecção do ambiente) e de 3,43 coroas por litro em 2002. Estas taxas estão acima das taxas aplicáveis na Comunidade Europeia.

O Órgão de Fiscalização verificou ainda se os operadores de autocarros sujeitos à taxa «autodiesel» mas beneficiando do regime de compensação continuariam ainda a pagar mais do que a taxa mínima sobre o gásóleo fixada na Directiva Óleos Minerais.

Com base na taxa «autodiesel» (com IVA incluído) aplicável em 2001 e 2001 e no nível de compensação (intensidade do auxílio) referidos no quadro acima ⁽⁷⁴⁾, o Órgão de Fiscalização calculou o nível da taxa «autodiesel» efectivamente paga pelos operadores beneficiários do regime de compensação. Este cálculo conduziu aos seguintes resultados: em 2001, a taxa efectivamente paga pelos operadores foi calculada em 0,79 coroas norueguesas por litro ⁽⁷⁵⁾. Esta está abaixo da taxa mínima aplicável aos óleos minerais na Comunidade, que se elevava a 2,037 coroas por litro. Em 2002, a taxa efectivamente paga pelos operadores de autocarros foi calculado em 1,47 coroas por litro ⁽⁷⁶⁾. Esta está abaixo da taxa mínima aplicável aos óleos minerais na Comunidade, que se elevava a 1,96 coroas por litro.

No entanto, e ainda que o nível efectivo de compensação possa ser inferior ao que indicam os números fornecidos pelo Governo norueguês, o Órgão de Fiscalização não está em condições de apurar, dada a falta de informações precisas a este respeito, se os montantes efectivamente pagos pelos operadores de autocarros expresso se mantêm acima dos mínimos comunitários.

Por conseguinte, o Órgão de Fiscalização não considera justificada uma derrogação de 10 anos no presente caso.

⁽⁷²⁾ Este cálculo baseia-se na taxa de conversão 8,3145 coroas norueguesas = 1 euro, fixada pelo Órgão de Fiscalização para 2001.

⁽⁷³⁾ Este cálculo baseia-se na taxa de conversão 8,0105 coroas norueguesas = 1 euro, fixada pelo Órgão de Fiscalização para 2002; ver a página Web do Órgão de Fiscalização: <http://www.efasurv.int/fieldsowork/fieldstateaid/dbaFile791.html>.

⁽⁷⁴⁾ Sobre o cálculo do nível de compensação, ver explicação na página 36.

⁽⁷⁵⁾ Este número resulta de um nível de compensação de 77 % (isto, é, sendo a taxa efectivamente paga 23 % da taxa aplicável). A taxa aplicável entre 1 de Janeiro e 30 de Junho de 2001 era de 3,77 coroas por litro e a aplicável a partir de 1 de Julho de 2001 era de 3,37 coroas por litro. A taxa média ponderada no período abrangido pelas novas Orientações em matéria de Ambiente foi, portanto, de 3,44 coroas por litro.

⁽⁷⁶⁾ Este número resulta de um nível de compensação de 57 % (isto é, sendo a taxa efectivamente paga 43 % da taxa aplicável). A taxa fixada para 2002 foi e 3,43 coroas norueguesas por litro.

(2) *Derrogação de 5 anos de novos impostos por razões ambientais que correspondam a impostos comunitários*

Nos termos do segundo parágrafo do ponto 48 das Orientações relativas à protecção do ambiente, «... o Estado da EFTA pode conceder auxílios ao funcionamento de acordo com os pontos 40 e 41, caso a redução concedida satisfaça as condições previstas nestes pontos. Caso o imposto corresponda a um imposto sujeito a harmonização a nível comunitário, deve nesse caso prever-se sempre nas disposições correspondentes de harmonização fiscal comunitária uma autorização expressa para se poder proceder a uma derrogação do mínimo comunitário.»

a) *Natureza temporária e intensidade do auxílio*

Segundo o ponto 40 das Orientações, «em relação a todos estes auxílios ao funcionamento, a sua vigência é limitada a cinco anos, no caso de auxílios degressivos. A sua intensidade poderá atingir 100 % dos custos suplementares no primeiro ano, mas deve diminuir de forma linear de molde a atingir uma taxa zero no final do quinto ano.» O ponto 41 estipula ainda que, «em caso de auxílios não degressivos, a duração do auxílio é limitada a cinco anos e a sua intensidade a 50 % dos custos suplementares.»

Quanto ao requisito de o auxílio ter de ser temporário, o Órgão de Fiscalização verifica que, tal como acima se refere, o regime de compensação, enquanto tal, não é limitado no tempo. O Órgão de Fiscalização constata ainda que o Parlamento Norueguês decidiu manter em aplicação o regime de compensação em 2003, atribuindo para este efeito um montante de 30 milhões de coroas norueguesas.

No que se refere à intensidade de auxílio admissível, o Órgão de Fiscalização verifica que o regime de compensação não está configurado para que o auxílio diminua de forma linear, dos 100 % do primeiro ano para uma taxa zero no final do quinto ano. Por conseguinte, o auxílio não é «degressivo», na acepção do ponto 40 das Orientações. O auxílio «não degressivo» é autorizado, desde que a sua duração seja limitada a cinco anos e que a sua intensidade não exceda 50 % dos custos suplementares. Com base nos números referidos, o nível de compensação (intensidade do auxílio) em 2001 e 2002 foi de 77 % e 57 %, respectivamente (nos dois anos, a média da intensidade do auxílio foi de 67 %) ⁽⁷⁾.

Além disso, o regime de compensação não contém qualquer disposição que assegure que o nível médio de compensação no conjunto do período de cinco anos se limite a 50 % dos custos suplementares decorrentes da taxa «autodiesel»

b) *Derrogação dos mínimos comunitários*

A alínea b) do ponto 44 das Orientações determina que uma isenção que tenha como resultado as empresas beneficiárias pagarem menos do que a taxa mínima comunitária será considerada incompatível com o artigo 61.º do Acordo EEE, «caso essa isenção não tenha sido autorizada na Comunidade Europeia pela directiva em questão ...» Caso essa isenção tenha sido autorizada, «o Órgão pode considerar que é compatível com o artigo 61.º, desde que seja necessária e não desproporcionada à luz dos objectivos do EEE. O Órgão atribuirá especial importância à rigorosa limitação no tempo de tal isenção.»

Segundo os números fornecidos pelo Governo norueguês, os operadores que beneficiam do regime de compensação parecem pagar menos do que o mínimo comunitário.

Mesmo que a compensação fosse limitada a 50 % dos custos decorrentes da taxa «autodiesel», como exige o ponto 41 das Orientações relativas à protecção do ambiente, a taxa «autodiesel» efectivamente paga pelos operadores de autocarros elegíveis continuaria a ser inferior à taxa mínima harmonizada: em 2001, o montante a pagar pelos operadores teria sido de 1,71 coroas por litro, quando a taxa harmonizada era de 2,037 coroas por litro; em 2002, o montante a pagar pelos operadores seria de 1,72 coroas por litro, quando a taxa harmonizada era de 1,96 coroas por litro.

Uma vez que o Governo norueguês não apresentou informação que permita ao Órgão de Fiscalização determinar o exacto nível da compensação, o Órgão de Fiscalização presume, com base no exposto, que o montante da taxa «autodiesel» efectivamente paga pelos operadores elegíveis para o regime de compensação era inferior ao da taxa harmonizada fixada na Directiva Óleos Minerais.

⁽⁷⁾ Sobre o cálculo do nível de compensação, ver explicação na página 36.

Consequentemente, e em conformidade com o ponto 44 das Orientações relativas à protecção do ambiente, o Órgão de Fiscalização teve de verificar se a redução da taxa «autodiesel» poderia ter sido aprovada na Comunidade Europeia.

O n.º 2, alínea c) do artigo 8.º da Directiva 92/81/EEC autoriza os Estados-Membros a aplicarem isenções ou reduções totais ou parciais da taxa do imposto especial de consumo aos óleos minerais utilizados no transporte de passageiros. Em 12 de Março de 2001, o Conselho da CE adoptou uma decisão que autoriza vários Estados-Membros a aplicarem tais isenções, principalmente aos veículos de transporte de passageiros. ⁽⁷⁸⁾

O regime de compensação em apreço não é limitado aos serviços locais de transportes, aplicando-se igualmente a serviços regionais e inter-regionais,

Em relação à questão de saber se uma redução da taxa «autodiesel» poderia ter sido autorizada na Comunidade Europeia, o Órgão de Fiscalização observa que, à partida, o n.º 2 do artigo 8.º da Directiva Óleos Minerais não limita ao transporte local de passageiros a possibilidade de isenções. Assim, não parece estar excluída uma isenção para serviços regionais e inter-regionais de transporte de passageiros.

Além disso, o Órgão de Fiscalização considera que a justificação para um regime de compensação para transporte regular de passageiros não é válida apenas para o transporte local. A informação em poder do Órgão de Fiscalização não demonstra que a situação competitiva dos operadores de autocarros expresso, como parte do sistema de transportes colectivos, face ao transporte individual, seja substancialmente melhor nos itinerários regionais ou inter-regionais do que nos locais. O Órgão de Fiscalização tomou igualmente em conta as circunstâncias geográficas específicas da Noruega e o facto de, devido à reduzida dimensão da rede ferroviária, os serviços regulares de autocarros serem frequentemente o único meio de transporte colectivo e a única alternativa ao transporte individual.

Em conformidade com a alínea b) do ponto 44 das Orientações relativas à protecção do ambiente, o Órgão de Fiscalização tem ainda de examinar se o desagravamento fiscal em questão é necessário, não desproporcionado à luz dos objectivos do EEE e estritamente limitado no tempo. Além disso, o ponto 45 das Orientações estipula que «... as medidas fiscais em causa devem contribuir de forma significativa para a protecção do ambiente. É necessário assegurar que as isenções não comprometam, devido à sua natureza, os objectivos gerais prosseguidos.»

Dado que os operadores beneficiários do regime de compensação estavam anteriormente totalmente isentos da taxa «autodiesel», a supressão desta isenção fiscal, juntamente com a compensação parcial destes custos suplementares, aumenta os custos dos operadores de transportes, dando-lhes assim um incentivo para reduzir a poluição, nomeadamente por meio de investimentos em veículos energeticamente mais eficientes. Além disso, o regime de compensação tem por finalidade manter a situação competitiva do transporte regular de passageiros face ao transporte individual, que causa custos externos mais elevados do que os meios de transporte colectivo. À luz destas considerações, a supressão da isenção da taxa «autodiesel», juntamente com o regime de compensação, contribui para a realização dos objectivos ambientais. Como acima se refere, os efeitos de distorção do regime de compensação, nomeadamente no que se refere à prestação de serviços ocasionais de transporte, são considerados como limitados ao necessário para a realização dos objectivos prosseguidos.

No entanto, como já acima foi referido, o regime de compensação não é limitado no tempo nem contém a necessária garantia de que o auxílio estatal concedido seja limitado a 50 % dos custos de produção suplementares. Como também já foi referido, a informação prestada pelo Governo norueguês não demonstra que, na aplicação do regime de compensação em 2001 e 2002, o limite de 50 % tenha sido respeitado.

⁽⁷⁸⁾ Ver nota de rodapé n.º 37.

Por conseguinte, e com vista a assegurar o respeito das Orientações relativas à protecção do ambiente, o Órgão de Fiscalização considera necessário requerer ao Governo norueguês que limite a duração do regime de compensação a cinco anos, a contar da entrada em vigor das novas Orientações relativas à protecção do ambiente. Isto significa que a duração do regime de compensação deve ter como limite 22 de Maio de 2006, o mais tardar.

O Órgão de Fiscalização solicita ainda ao Governo norueguês que assegure que as compensações concedidas aos operadores de autocarros expresso através do regime de compensação seja limitado a 50 % dos custos adicionais resultantes da taxa «autodiesel». Quaisquer montantes concedidos a operadores de autocarros expresso que excedam este limite têm de ser considerados incompatíveis com o funcionamento do Acordo EEE e devem ser devolvidos pelos beneficiários.

c) Conclusões nos termos do n.º 3, alínea c) do acordo EEE, em articulação com as Orientações relativas à protecção do ambiente

O regime de compensação para os operadores de autocarros expresso aplicável no período de 1 de Janeiro de 1999 a 22 de Maio de 2001 preenche as condições estabelecidas nas Orientações relativas à protecção do ambiente de 1994. As compensações concedidas durante este período podem ser consideradas compatíveis com o funcionamento do Acordo EEE.

O regime de compensação para os operadores de autocarros expresso aplicável a partir de 23 de Maio de 2001 pode ser considerado compatível com o funcionamento do Acordo EEE, desde que seja limitado no tempo, isto é, limitado a cinco anos a partir da entrada em vigor das novas Orientações relativas à protecção do ambiente, e que as compensações concedidas não excedam 50 % dos custos adicionais decorrentes da aplicação da taxa «autodiesel» à prestação de serviços regulares de transporte de passageiros. Nenhuma compensação pode ser concedida por custos resultantes da aplicação da taxa «autodiesel» a outros serviços de transporte (como os serviços ocasionais na acepção do n.º 3 do artigo 2.º do Regulamento 12/98 e o transporte de mercadorias).

Quaisquer montantes concedidos no âmbito do regime de compensação a partir de 23 de Maio de 2001 que excedam este limite são considerados incompatíveis com o funcionamento do Acordo EEE e deverão ser devolvidos pelos beneficiários. Quanto à futura aplicação do regime de compensação, o Governo norueguês deverá adoptar medidas que garantam que a compensação concedida no âmbito do regime não exceda 50 % dos custos suplementares resultantes da taxa «autodiesel».

3. CONCLUSÕES

O regime de compensação para os operadores de autocarros expresso (que tem por base o Orçamento do Estado, capítulo 1330, rubrica 71) é qualificado como «novo auxílio» na acepção no n.º 3 do artigo 1.º do Protocolo n.º 3 ao Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal. Entrou em vigor sem a aprovação do Órgão de Fiscalização, pelo que é considerado como um «auxílio ilegal por motivos processuais», nos termos do capítulo 6 das Orientações do Órgão de Fiscalização no domínio dos auxílios estatais.

O Órgão de Fiscalização não questiona o financiamento público do transporte regular de passageiros em geral. No entanto, esse financiamento tem de estar em conformidade com as regras do Acordo EEE aplicáveis aos auxílios estatais.

No entender do Órgão de Fiscalização, o Governo norueguês não demonstrou que o regime de compensação para os operadores de autocarros expresso preenche os requisitos estabelecidos no Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho. Como acima se refere, esta conclusão não exclui que os operadores de autocarros expresso que prestam serviços regulares de transporte de passageiros possam ser compensados por custos inerentes ao cumprimento de obrigações de serviço público que lhes sejam impostas. Qualquer compensação deste tipo deve ser concedida em conformidade com o previsto no Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho.

Por outro lado, o Órgão de Fiscalização considera que a supressão da taxa «autodiesel» para os autocarros, juntamente com o regime de compensação para o transporte regular de passageiros, pode ser considerada como contribuindo para a realização de objectivos ambientais. Os operadores de autocarros expresso que prestam serviços regulares de transporte de passageiros fazem parte do sistema de transportes colectivos da Noruega. Os transportes colectivos causam custos externos inferiores aos do transporte individual. Não existindo um sistema generalizado de internalização dos custos externos de todos os meios de transporte, a compensação ao transporte colectivo pode considerar-se justificada para manter a posição competitiva deste face ao transporte individual.

Dado que o regime de compensação cobre o período com início em 1 de Janeiro de 1999, o Órgão de Fiscalização teve de o avaliar à luz das Orientações relativas à protecção do ambiente de 1994 e também das novas Orientações. Enquanto o regime de compensação pode ser considerado compatível com as Orientações relativas à protecção do ambiente de 1994, a sua continuação a partir de 23 de Maio de 2002 só pode ser considerada compatível com as novas Orientações desde que seja limitada no tempo e que o montante da compensação concedida aos operadores de autocarros expresso não exceda 50 % dos custos suplementares resultantes da taxa «autodiesel».

A limitação temporal implica que a aplicação do regime de compensação terá de terminar, o mais tardar, em 23 de Maio de 2006. Os operadores deverão ser informados da duração limitada do regime de compensação.

A limitação da compensação a 50 % dos custos suplementares requer que o Governo norueguês limite qualquer futura compensação a 50 % dos custos suplementares resultantes da taxa «autodiesel» e que verifique se os pagamentos feitos através do regime de compensação a cada um dos operadores de autocarros expresso anteriormente a 23 de Maio de 2001 respeitaram o limite de 50 %. Qualquer compensação que exceda este limite não pode ser considerada compatível com o n.º 3, alínea c), do artigo 61.º do Acordo EEE em articulação com as Orientações relativas à protecção do ambiente. No caso de pagamentos já efectuados em que o montante da compensação concedida tenha excedido o limite autorizado de 50 %, o montante em excesso deve ser cobrado, com juros, ao beneficiário do auxílio.

A recuperação de quaisquer montantes recebidos em excesso por operadores de autocarros expresso deve ser efectuada segundo as modalidades previstas pelo direito nacional, desde que estas não tornem praticamente impossível a recuperação exigida pela legislação do EEE e não violem o princípio da equivalência em relação a processos destinados a decidir litígios do mesmo tipo, embora exclusivamente nacionais ⁽⁷⁹⁾.

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

1. O regime de compensação para os operadores de autocarros expresso (capítulo 1330, rubrica 71 do Orçamento do Estado) constitui um novo auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 61.º do Acordo EEE. O regime de compensação foi instituído em infracção às obrigações do Governo norueguês nos termos do n.º 3 do artigo 1.º do Protocolo n.º 3 ao Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal, pelo que constitui um «auxílio ilegal por motivos processuais» na acepção do capítulo 6 das Orientações do Órgão de Fiscalização no domínio dos auxílios estatais, adoptadas em 1994.
2. O regime de compensação para os operadores de autocarros expresso aplicado de 1 de Janeiro de 1999 a 22 de Maio de 2001 é compatível com o funcionamento do Acordo EEE e, nomeadamente com o n.º 3, alínea c), do seu artigo 61.º, em articulação com as Orientações relativas à protecção do ambiente adoptadas em 2001.
3. O regime de compensação para os operadores de autocarros expresso aplicado a partir de 23 de Maio de 2001 é compatível com o funcionamento do Acordo EEE e, nomeadamente, com o n.º 3, alínea c), do seu artigo 61.º, em articulação com o capítulo 15 das Orientações do Órgão de Fiscalização no domínio dos auxílios estatais, alterado em 2001, desde que:
 - a) A duração do regime de compensação seja limitada a cinco anos, contados a partir de 23 de Maio de 2001;

⁽⁷⁹⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça Europeu de 13 de Junho de 2002, processo C-382/99 Reino dos Países Baixos/Comissão, [2002] Col. I-5163, parágrafo 90.

- b) A compensação concedida no âmbito do regime não exceda 50 % dos custos resultantes da aplicação da taxa «autodiesel» à prestação de serviços regulares de transporte de passageiros.
4. Os pagamentos efectuados no âmbito do regime de compensação a partir de 23 de Maio de 2001 que excedam o montante autorizado de auxílio referido no n.º 3 são incompatíveis com o funcionamento do Acordo EEE.
5. O auxílio incompatível referido no n.º 4 deve ser recuperado junto de todos os beneficiários. A recuperação deve ser efectuada sem demora e em conformidade com os procedimentos previstos no direito nacional, desde que estes permitam a execução imediata e efectiva da decisão. Os montantes a recuperar incluirão juros a partir da data em que o auxílio foi colocado à disposição do beneficiário e até ao momento da sua recuperação. Os juros devem ser calculados com base na taxa de referência aplicada no cálculo do equivalente-subvenção no âmbito dos auxílios com finalidade regional.
6. Solicita-se ao Governo norueguês que tome as medidas necessárias para assegurar o cumprimento dos pontos 3 e 5 com efeitos imediatos. No que se refere à limitação temporal referida no n.º 3.a, solicita-se ao Governo norueguês que informe sem demora os beneficiários do auxílio da limitação do actual regime de compensação até, o mais tardar, 23 de Maio de 2006. No que se refere ao cumprimento dos requisitos dos números 3.b e 5, solicita-se ao Governo norueguês que verifique se os pagamentos efectuados a todos os operadores de autocarros expresso no âmbito do regime de compensação até 23 de Maio de 2001 respeitaram o limite de 50 %.
7. Solicita-se ao Governo norueguês que informe o Órgão de Fiscalização, no prazo de três meses a contar da data de recepção desta decisão, das medidas tomadas em cumprimento da presente decisão.
8. O Reino da Noruega é o destinatário desta decisão.

Feito em Bruxelas, em 16 de Julho de 2003.

Pelo Órgão de Fiscalização da EFTA

O Presidente

Einar M. BULL
