

Jornal Oficial

da União Europeia

L 84



Edição em língua
portuguesa

Legislação

53.º ano

31 de Março de 2010

Índice

I Actos legislativos

DIRECTIVAS

- ★ **Directiva 2010/24/UE do Conselho, de 16 de Março de 2010, relativa à assistência mútua em matéria de cobrança de créditos respeitantes a impostos, direitos e outras medidas** 1

II Actos não legislativos

REGULAMENTOS

- ★ **Regulamento de execução (UE) n.º 270/2010 do Conselho, de 29 de Março de 2010, que altera o Regulamento (CE) n.º 452/2007 que institui um direito *anti-dumping* definitivo sobre as importações de tábuas de engomar originárias, nomeadamente, da República Popular da China** 13
- ★ **Regulamento (UE) n.º 271/2010 da Comissão, de 24 de Março de 2010, que altera o Regulamento (CE) n.º 889/2008 que estabelece normas de execução do Regulamento (CE) n.º 834/2007 do Conselho, no que respeita ao logotipo de produção biológica da União Europeia** 19
- ★ **Regulamento (UE) n.º 272/2010 da Comissão, de 30 de Março de 2010, que altera o Regulamento (CE) n.º 972/2006 que fixa as regras específicas aplicáveis à importação de arroz Basmati e um sistema transitório de controlo para determinação da origem** 23

Preço: 4 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 (UE) n.º 273/2010 da Comissão, de 30 de Março de 2010, relativo à alteração do Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade** ⁽¹⁾ 25

Regulamento (UE) n.º 274/2010 da Comissão, de 30 de Março de 2010, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas 50

DECISÕES

2010/192/UE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 29 de Março de 2010, que isenta a prospecção e a exploração de petróleo e gás em Inglaterra, Escócia e País de Gales da aplicação da Directiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais** [notificada com o número C(2010) 1920] ⁽¹⁾ 52

2010/193/UE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 29 de Março de 2010, que altera a Decisão 2003/135/CE no que se refere aos planos de erradicação da peste suína clássica e de vacinação de emergência de suínos selvagens contra a peste suína clássica em determinadas zonas da Renânia do Norte-Vestefália e da Renânia-Palatinado (Alemanha)** [notificada com o número C(2010) 1931] 56



⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

I

(Actos legislativos)

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2010/24/UE DO CONSELHO

de 16 de Março de 2010

relativa à assistência mútua em matéria de cobrança de créditos respeitantes a impostos, direitos e outras medidas

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente os artigos 113.º e 115.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu ⁽¹⁾,Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽²⁾,

Deliberando de acordo com um processo legislativo especial,

Considerando o seguinte:

- (1) A assistência mútua entre Estados-Membros em matéria de cobrança recíproca dos respectivos créditos e dos da União respeitantes a determinados impostos e outras medidas contribui para o bom funcionamento do mercado interno. Garante a neutralidade fiscal e tem permitido que os Estados-Membros procedam à abolição de medidas de protecção discriminatórias destinadas a evitar a fraude e as perdas orçamentais.
- (2) As disposições relativas à assistência mútua em matéria de cobrança foram inicialmente consagradas pela Directiva 76/308/CEE do Conselho, de 15 de Março de 1976, relativa à assistência mútua em matéria de cobrança de créditos resultantes de operações que fazem parte do sistema de financiamento do Fundo Europeu de Orienta-

ção e Garantia Agrícola, bem como de direitos niveladores agrícolas e de direitos aduaneiros ⁽³⁾. Essa directiva e os respectivos actos modificativos foram codificados pela Directiva 2008/55/CE do Conselho, de 26 de Maio de 2008, relativa à assistência mútua em matéria de cobrança de créditos respeitantes a certas quotizações, direitos, impostos e outras medidas ⁽⁴⁾.

- (3) Contudo, as mencionadas disposições, embora constituíssem um primeiro passo para melhorar os processos de cobrança na União graças à aproximação das regras nacionais aplicáveis, revelaram-se insuficientes para dar resposta às exigências da evolução do mercado interno nos últimos 30 anos.
- (4) Para melhor salvaguardar os interesses financeiros dos Estados-Membros e a neutralidade do mercado interno, é necessário que o âmbito da assistência mútua à cobrança seja extensivo a créditos respeitantes a impostos e direitos ainda não abrangidos pela assistência mútua à cobrança, enquanto que, para fazer face ao aumento dos pedidos de assistência e obter melhores resultados, é necessário conferir maior eficácia à assistência à cobrança e facilitar a sua utilização prática. Para atingir esses objectivos, são necessárias adaptações importantes, pelo que uma simples modificação da actual Directiva 2008/55/CE não seria suficiente. Essa directiva deverá por conseguinte ser revogada e substituída por um novo instrumento jurídico, assente nos resultados da Directiva 2008/55/CE mas estabelecendo sempre que necessário regras mais claras e mais precisas.
- (5) A existência de regras mais claras deverá fomentar uma troca de informações mais ampla entre Estados-Membros. Deverá também garantir a cobertura de todas as pessoas singulares e colectivas na União, tendo em conta a gama cada vez mais vasta de estruturas jurídicas, que inclui não só as estruturas tradicionais como os *trusts* e as fundações, mas também novos instrumentos que possam ser instituídos por contribuintes nos Estados-Membros.

⁽¹⁾ Parecer de 10 de Fevereiro de 2010 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽²⁾ Parecer de 16 de Julho de 2009 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽³⁾ JO L 73 de 19.3.1976, p. 18.

⁽⁴⁾ JO L 150 de 10.6.2008, p. 28.

Deverá ainda permitir ter em conta todas as formas que possam assumir os créditos das autoridades públicas respeitantes a impostos, direitos, quotizações, restituições e intervenções, designadamente todos os créditos pecuniários do contribuinte em causa ou de terceiros que substituam o crédito inicial. São necessárias regras mais claras principalmente para melhor definir os direitos e obrigações de todas as partes em causa.

- (6) As disposições consagradas pela presente directiva não deverão prejudicar as competências dos Estados-Membros em matéria de determinação das medidas de cobrança disponíveis na sua legislação interna. Contudo, é necessário garantir que o bom funcionamento do sistema de assistência mútua previsto na presente directiva não seja comprometido nem pelas disparidades entre legislações nacionais nem pela falta de coordenação entre autoridades competentes.
- (7) A assistência mútua pode consistir no seguinte: a autoridade requerida pode prestar à autoridade requerente as informações de que esta necessita para a cobrança dos créditos constituídos no Estado-Membro requerente e notificar ao devedor todos os documentos respeitantes a tais créditos emanados do Estado-Membro requerente. A autoridade requerida pode também proceder, a pedido da autoridade requerente, à cobrança dos créditos constituídos no Estado-Membro requerente, ou tomar medidas cautelares para garantir a sua cobrança.
- (8) A adopção de um título executivo uniforme no Estado-Membro requerido, e bem assim a adopção de um formulário-tipo para notificação de instrumentos e decisões respeitantes ao crédito, deverão permitir resolver os problemas de reconhecimento e tradução de instrumentos emanados de outro Estado-Membro, que constituem uma das principais causas da ineficácia do actual regime de assistência.
- (9) Deverá ser criada uma base jurídica para a troca de informações sem pedido prévio sobre reembolsos de impostos específicos. Por razões de eficácia, deverá ser também consagrada a possibilidade de os funcionários fiscais de um Estado-Membro assistirem a inquéritos administrativos noutro Estado-Membro ou de neles participarem. Deverá ser igualmente prevista uma troca de informações mais directa entre serviços, com vista a conferir maior celeridade e eficácia à assistência.
- (10) Tendo em conta a crescente mobilidade do mercado interno, bem como as restrições impostas pelo Tratado ou por outros diplomas em relação às garantias que podem ser exigidas a contribuintes não estabelecidos no território nacional, deverão ser alargadas as possibilidades de solicitar a cobrança ou aplicação de medidas cautelares noutro Estado-Membro. Sendo a antiguidade de um crédito um factor determinante, os Estados-Membros deverão poder apresentar um pedido de assistência mútua, mesmo que não tenham sido ainda totalmente esgotados os meios internos de cobrança, designadamente quando o recurso a esses procedimentos no Estado-Membro requerente puder implicar dificuldades desproporcionadas.
- (11) Os Estados-Membros estarão aptos a tratar os pedidos com maior celeridade e facilidade se estiver prevista uma obrigação geral de comunicação dos pedidos e dos documentos em suporte digital e através de uma rede electrónica, com regras precisas quanto à utilização das línguas.
- (12) No decurso do processo de cobrança no Estado-Membro requerido, o interessado pode impugnar o crédito, a notificação efectuada pelas autoridades do Estado-Membro requerente ou o título executivo da sua cobrança. Deverá estabelecer-se que, nestes casos, a acção de impugnação deve ser instaurada pelo interessado perante a instância competente do Estado-Membro requerente e que a autoridade requerida pode suspender, salvo pedido em contrário da autoridade requerente, o processo de execução já iniciado, até ser proferida uma decisão pela instância competente do Estado-Membro requerente.
- (13) Para incentivar os Estados-Membros a consagrarem recursos suficientes à cobrança dos créditos de outros Estados-Membros, o Estado-Membro requerido deverá poder recuperar junto do devedor as despesas relacionadas com a cobrança.
- (14) Será garantida maior eficácia se, ao dar seguimento a um pedido de assistência, a autoridade requerida puder exercer as competências que lhe são conferidas pela respectiva legislação nacional aplicável a créditos relativos a impostos ou direitos da mesma natureza ou de natureza similar. Na ausência de impostos ou direitos de natureza similar, o procedimento mais adequado será o previsto na legislação do Estado-Membro requerido para os créditos relativos ao imposto sobre o rendimento das pessoas singulares. A legislação nacional não deverá, regra geral, aplicar-se às preferências atribuídas a créditos constituídos no Estado-Membro requerido. Todavia, deverá ser prevista a possibilidade de tornar as preferências extensivas a créditos de outros Estados-Membros com base num acordo entre os Estados-Membros em causa.

(15) Em matéria de prescrição, é necessário simplificar as regras em vigor, consagrando-se que, regra geral, a suspensão, interrupção ou prorrogação dos prazos de prescrição seja regida pelas disposições legislativas em vigor no Estado-Membro requerido, salvo se estas não as admitirem.

(16) A eficácia exige que as informações transmitidas no âmbito da assistência mútua possam ser utilizadas, para outros fins além dos previstos na presente directiva, no Estado-Membro que recebe as informações, sempre que tal seja permitido pela legislação interna tanto do Estado-Membro que presta as informações como do Estado-Membro que as recebe.

(17) O disposto na presente directiva não impede o cumprimento de quaisquer obrigações em matéria de prestação de uma assistência mais ampla decorrentes de acordos ou convénios bilaterais ou multilaterais.

(18) As medidas necessárias à execução da presente directiva devem ser adoptadas 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 ⁽¹⁾.

(19) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da União, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.

(20) Atendendo a que os objectivos da presente directiva, nomeadamente o estabelecimento de um sistema uniforme de assistência à cobrança no mercado interno, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à uniformidade, eficácia e eficiência exigidas, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.

(21) A presente directiva respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, designadamente, pela Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO 1

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objecto

A presente directiva estabelece as regras nos termos das quais os Estados-Membros devem prestar assistência à cobrança, num Estado-Membro, de quaisquer créditos referidos no artigo 2.º constituídos noutra Estado-Membro.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A presente directiva é aplicável aos créditos respeitantes a:

a) Todos os impostos e direitos, independentemente da sua natureza, cobrados por um Estado-Membro ou em seu nome, ou pelas suas subdivisões territoriais ou administrativas, incluindo as autoridades locais, ou em seu nome, ou em nome da União;

b) Restituições, intervenções e outras medidas que façam parte do sistema de financiamento integral ou parcial do Fundo Europeu Agrícola de Garantia (FEAGA) e do Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (FEADER), incluindo as importâncias a receber no âmbito destas acções;

c) Quotizações e outros direitos previstos no âmbito da organização comum do mercado para o sector do açúcar.

2. O âmbito de aplicação da presente directiva inclui:

a) Sanções, multas, taxas e sobretaxas de natureza administrativa respeitantes a créditos para os quais possa ser solicitada assistência mútua nos termos do n.º 1, cominadas pelas autoridades administrativas competentes para cobrar os impostos ou direitos em causa ou realizar inquéritos administrativos a respeito dos mesmos, ou confirmadas por órgãos administrativos ou judiciais a pedido dessas autoridades administrativas;

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

b) Taxas relativas a certificados e documentos similares emitidos no âmbito de processos administrativos relacionados com impostos e direitos;

c) Juros e despesas respeitantes a créditos para os quais possa ser solicitada assistência mútua nos termos do n.º 1 ou das alíneas a) ou b) do presente número.

3. A presente directiva não é aplicável a:

a) Contribuições obrigatórias para a segurança social devidas ao Estado-Membro ou a uma subdivisão do Estado-Membro, ou a instituições de segurança social de direito público;

b) Taxas não referidas no n.º 2;

c) Direitos de natureza contratual, tais como pagamento de serviços públicos;

d) Sanções penais cominadas com base numa acção movida pelo Ministério Público ou outras sanções penais não abrangidas pela alínea a) do n.º 2.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do disposto na presente directiva, entende-se por:

a) «Autoridade requerente», um serviço central de ligação, um serviço de ligação ou um departamento de ligação de um Estado-Membro que formule um pedido de assistência relativo a um crédito referido no artigo 2.º;

b) «Autoridade requerida», um serviço central de ligação, um serviço de ligação ou um departamento de ligação de um Estado-Membro ao qual seja dirigido um pedido de assistência;

c) «Pessoa»:

i) Uma pessoa singular;

ii) Uma pessoa colectiva;

iii) Sempre que a legislação em vigor o preveja, uma associação de pessoas à qual tenha sido reconhecida capacidade para praticar actos jurídicos, mas que não possua o estatuto de pessoa colectiva; ou

iv) Qualquer outra estrutura jurídica seja qual for a sua natureza ou forma, dotada ou não de personalidade jurí-

dica, cujos activos — de que seja proprietária ou gestora — e rendimentos deles derivados estejam sujeitos a qualquer um dos impostos abrangidos pela presente directiva;

d) «Por via electrónica», a utilização de equipamento electrónico de processamento (incluindo a compressão digital) e de armazenagem de dados, através de fios, radiocomunicações, meios ópticos ou outros meios electromagnéticos;

e) «Rede CCN», a plataforma comum baseada na rede comum de comunicações (CCN), desenvolvida pela União para todas as transmissões por via electrónica entre autoridades competentes nos domínios aduaneiro e fiscal.

Artigo 4.º

Organização

1. Até 20 de Maio de 2010, cada Estado-Membro informa a Comissão da respectiva autoridade ou autoridades competentes (a seguir designadas «autoridade competente») para efeitos da presente directiva e informa sem demora a Comissão de qualquer alteração da mesma.

A Comissão deve manter as informações recebidas à disposição dos outros Estados-Membros e publicar no *Jornal Oficial da União Europeia* uma lista das autoridades competentes dos Estados-Membros.

2. A autoridade competente designa um serviço central de ligação como responsável principal pelos contactos com os outros Estados-Membros no domínio da assistência mútua abrangida pela presente directiva.

O serviço central de ligação pode também ser designado como responsável pelos contactos com a Comissão.

3. A autoridade competente de cada Estado-Membro pode designar serviços de ligação como responsáveis pelos contactos com outros Estados-Membros no âmbito da assistência mútua no que diz respeito a um ou mais tipos ou categorias específicas de impostos e direitos a que se refere o artigo 2.º.

4. A autoridade competente de cada Estado-Membro pode designar serviços diferentes do serviço central de ligação ou dos serviços de ligação para actuarem como departamentos de ligação. Os departamentos de ligação solicitam ou prestam assistência mútua ao abrigo da presente directiva no âmbito das suas competências territoriais ou operacionais específicas.

5. Sempre que um serviço de ligação ou um departamento de ligação receba um pedido de assistência mútua que exija uma acção fora da competência que lhe tenha sido atribuída, deve transmiti-lo de imediato ao serviço ou departamento competente, se estes forem conhecidos, ou ao serviço central de ligação, e informar do facto a autoridade requerente.

6. A autoridade competente de cada Estado-Membro informa a Comissão do serviço central de ligação ou de quaisquer serviços ou departamentos de ligação que tenha designado. A Comissão deve manter as informações recebidas à disposição dos Estados-Membros.

7. Cada comunicação deve ser enviada pelo serviço central de ligação ou em seu nome ou, numa base casuística, com o acordo desse serviço, que deve garantir a eficácia da comunicação.

CAPÍTULO II

TROCA DE INFORMAÇÕES

Artigo 5.º

Pedido de informações

1. A pedido da autoridade requerente, a autoridade requerida faculta quaisquer informações que sejam previsivelmente úteis à autoridade requerente para efeitos da cobrança dos créditos a que se refere o artigo 2.º.

Para a prestação dessas informações, a autoridade requerida manda efectuar os inquéritos administrativos que sejam necessários à obtenção das mesmas.

2. A autoridade requerida não é obrigada a transmitir informações:

- a) Que não esteja em condições de obter para a cobrança de créditos similares constituídos no Estado-Membro requerido;
- b) Que divulguem um segredo comercial, industrial ou profissional;
- c) Cujas divulgações seja de natureza a atentar contra a segurança ou a ordem pública do Estado-Membro requerido.

3. O disposto no n.º 2 não pode, em caso algum, ser interpretado no sentido de autorizar a autoridade requerida de um Estado-Membro a não prestar informações apenas pelo facto de as informações em causa estarem na posse de uma instituição bancária, de outra instituição financeira, de uma pessoa desig-

nada ou actuando na qualidade de agente ou de fiduciário ou estarem relacionadas com uma participação no capital de uma pessoa.

4. A autoridade requerida informa a autoridade requerente dos motivos que obstam a que o pedido de informações seja satisfeito.

Artigo 6.º

Troca de informações sem pedido prévio

Se um reembolso de impostos ou direitos, com excepção do imposto sobre o valor acrescentado, disser respeito a pessoas estabelecidas ou residentes noutra Estado-Membro, o Estado-Membro a partir do qual deve ser efectuado o reembolso pode informar do futuro reembolso o Estado-Membro de estabelecimento ou residência.

Artigo 7.º

Presença nos serviços administrativos e participação nos inquéritos administrativos

1. Mediante acordo entre a autoridade requerente e a autoridade requerida e nos termos fixados por esta última, os funcionários autorizados pela autoridade requerida podem, tendo em vista promover a assistência mútua prevista na presente directiva:

- a) Estar presentes nos serviços em que exercem funções as autoridades administrativas do Estado-Membro requerido;
- b) Estar presentes durante os inquéritos administrativos realizados no território do Estado-Membro requerido;
- c) Prestar assistência aos funcionários competentes do Estado-Membro requerido no âmbito de processos judiciais em curso nesse Estado-Membro.

2. Na medida em que a legislação em vigor no Estado-Membro requerido o permita, o acordo a que se refere a alínea b) do n.º 1 pode prever que os funcionários do Estado-Membro requerente tenham a possibilidade de entrevistar pessoas e analisar registos.

3. Os funcionários autorizados pela autoridade requerente que façam uso das possibilidades previstas nos n.ºs 1 e 2 devem poder apresentar, a qualquer momento, um mandato escrito em que estejam indicadas a sua identidade e qualidade oficial.

CAPÍTULO III

ASSISTÊNCIA À NOTIFICAÇÃO DE DOCUMENTOS

Artigo 8.º

Pedido de notificação de certos documentos respeitantes a créditos

1. A pedido da autoridade requerente, a autoridade requerida notifica ao destinatário todos os documentos, nomeadamente de natureza judicial, emanados do Estado-Membro requerente, que digam respeito a um crédito referido no artigo 2.º ou à sua cobrança.

O pedido de notificação deve ser acompanhado de um formulário-tipo que contenha pelo menos as seguintes informações:

- a) Nome, endereço e outros dados relevantes para a identificação do destinatário;
- b) Objectivo da notificação e período dentro do qual a notificação deve ser feita;
- c) Descrição do documento anexado bem como da natureza e montante do crédito em causa;
- d) Nome, endereço e outros contactos:
 - i) do serviço responsável pelo documento anexado e, se diferente,
 - ii) do serviço onde podem ser obtidas informações complementares sobre o documento notificado ou sobre as possibilidades de impugnação da obrigação de pagamento.

2. A autoridade requerente apresenta um pedido de notificação ao abrigo do presente artigo apenas quando não estiver em condições de notificar nos termos das normas jurídicas em vigor para a notificação do documento em causa no Estado-Membro requerente, ou quando tal notificação puder implicar dificuldades desproporcionadas.

3. A autoridade requerida informa imediatamente a autoridade requerente do seguimento dado ao pedido de notificação e, em especial, da data em que o destinatário foi notificado do documento.

Artigo 9.º

Meios de notificação

1. A autoridade requerida garante que a notificação no Estado-Membro requerido seja efectuada nos termos das disposições legislativas e regulamentares e das práticas administrativas nacionais em vigor no Estado-Membro requerido.

2. O n.º 1 não obsta a qualquer outra forma de notificação efectuada por uma autoridade competente do Estado-Membro requerente nos termos das regras em vigor nesse Estado-Membro.

Uma autoridade competente estabelecida no Estado-Membro requerente pode notificar directamente qualquer documento por carta registada ou por via electrónica a uma pessoa estabelecida no território de outro Estado-Membro.

CAPÍTULO IV

COBRANÇA OU MEDIDAS CAUTELARES

Artigo 10.º

Pedido de cobrança

1. A pedido da autoridade requerente, a autoridade requerida cobra os créditos que sejam objecto de um título executivo no Estado-Membro requerente.

2. Logo que tenha conhecimento de qualquer informação útil respeitante ao processo que deu origem ao pedido de cobrança, a autoridade requerente comunica-a à autoridade requerida.

Artigo 11.º

Condições que regem um pedido de cobrança

1. A autoridade requerente não pode apresentar um pedido de cobrança se e enquanto o crédito e/ou o respectivo título executivo no Estado-Membro requerente forem objecto de impugnação nesse Estado, salvo nos casos em que seja aplicável o terceiro parágrafo do n.º 4 do artigo 14.º.

2. Antes de a autoridade requerente apresentar um pedido de cobrança, devem ser aplicados os procedimentos de cobrança adequados disponíveis no Estado-Membro requerente, salvo nos seguintes casos:

- a) Quando for patente que não existem activos a cobrar no Estado-Membro requerente ou que tais procedimentos não conduzirão ao pagamento integral do crédito, e a autoridade requerente dispuser de informações específicas indicando que o interessado dispõe de activos no Estado-Membro requerido;
- b) Quando o recurso a esses procedimentos no Estado-Membro requerente puder implicar dificuldades desproporcionadas.

Artigo 12.º

Título executivo no Estado-Membro requerido e documentos conexos

1. Os pedidos de cobrança são acompanhados de um título executivo uniforme no Estado-Membro requerido.

Este título executivo uniforme no Estado-Membro requerido reflecte o conteúdo essencial do título executivo inicial e constitui a única base para a cobrança e as medidas cautelares tomadas no Estado-Membro requerido. Não está sujeito a nenhum acto de reconhecimento, completamento ou substituição nesse Estado-Membro.

O título executivo uniforme deve conter pelo menos as seguintes informações:

- a) Informações relevantes para a identificação do título executivo inicial, uma descrição do crédito, incluindo a sua natureza, o período por ele abrangido, todas as datas relevantes para o processo de execução, bem como o montante do crédito e os seus diferentes componentes tais como capital, juros vencidos, etc.;
- b) Nome e outros dados relevantes para a identificação do devedor;
- c) Nome, endereço e outros contactos:
 - i) do serviço responsável pela liquidação do crédito e, se diferente,
 - ii) do serviço onde podem ser obtidas informações complementares sobre o crédito ou as possibilidades de impugnação da obrigação de pagamento.

2. O pedido de cobrança de um crédito pode ser acompanhado de outros documentos respeitantes a esse crédito, emitidos no Estado-Membro requerente.

Artigo 13.º

Execução do pedido de cobrança

1. Para efeitos da cobrança no Estado-Membro requerido, todos os créditos que sejam objecto de um pedido de cobrança devem ser tratados como créditos do Estado-Membro requerido, salvo disposição em contrário da presente directiva. A autoridade requerida faz uso das competências e dos procedimentos previstos pelas disposições legislativas, regulamentares ou administrativas do Estado-Membro requerido aplicáveis aos créditos relativos aos mesmos impostos ou direitos ou, na sua ausência, a impostos ou direitos similares, salvo disposição em contrário da presente directiva.

Se considerar que, no seu território, não são cobrados impostos ou direitos da mesma natureza ou de natureza similar, a autoridade requerida faz uso das competências e dos procedimentos previstos pelas disposições legislativas, regulamentares e administrativas do Estado-Membro requerido aplicáveis aos créditos relativos ao imposto sobre o rendimento das pessoas singulares, salvo disposição em contrário da presente directiva.

O Estado-Membro requerido não é obrigado a conceder aos créditos de outros Estados-Membros as preferências concedidas a créditos similares nele constituídos, salvo acordo em contrário entre os Estados-Membros em causa ou disposição em contrário na legislação do Estado-Membro requerido. Um Estado-Membro que conceda preferências a créditos de outro Estado-Membro não pode recusar conceder as mesmas preferências a créditos da mesma natureza ou de natureza similar dos demais Estados-Membros, nas mesmas condições.

O Estado-Membro requerido procede à cobrança na sua própria moeda.

2. A autoridade requerida informa com a devida diligência a autoridade requerente do seguimento dado ao pedido de cobrança.

3. A partir da data de recepção do pedido de cobrança, são aplicáveis juros do mora pela autoridade requerida, nos termos das disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor no Estado-Membro requerido.

4. A autoridade requerida pode, desde que as disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor no Estado-Membro requerido o permitam, conceder ao devedor um prazo para pagamento ou autorizar um pagamento escalonado e pode cobrar juros sobre o mesmo. A autoridade requerida informa seguidamente a autoridade requerente de qualquer decisão nesse sentido.

5. Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 20.º, a autoridade requerida remete à autoridade requerente os montantes cobrados referentes ao crédito e os juros a que se referem os n.ºs 3 e 4.

Artigo 14.º

Litígios

1. Os litígios relativos ao crédito, ao título executivo inicial no Estado-Membro requerente ou ao título executivo uniforme no Estado-Membro requerido e os litígios sobre a validade de uma notificação efectuada por uma autoridade competente do Estado-Membro requerente são dirimidos pelas instâncias competentes do Estado-Membro requerente. Se, durante o processo de cobrança, o crédito, o título executivo inicial no Estado-Membro requerente ou o título executivo uniforme no Estado-Membro requerido for impugnado por uma parte interessada, a autoridade requerida informa essa parte de que a acção deve ser por ela instaurada perante a instância competente do Estado-Membro requerente, nos termos das disposições legislativas em vigor nesse Estado.

2. Os litígios relativos às medidas de execução tomadas no Estado-Membro requerido ou à validade de uma notificação efectuada por uma autoridade competente do Estado-Membro requerido são dirimidos pela instância competente desse Estado-Membro, nos termos das disposições legislativas e regulamentares que nele vigorem.

3. Quando uma das acções a que se refere o n.º 1 for instaurada perante a instância competente do Estado-Membro requerente, a autoridade requerente informa do facto a autoridade requerida, indicando os elementos do crédito que não são objecto de impugnação.

4. A partir do momento em que a autoridade requerida receba a informação a que se refere o n.º 3, transmitida pela autoridade requerente ou pelo interessado, deve proceder à suspensão do processo de execução, no que diz respeito à parte impugnada do crédito, ficando a aguardar a decisão da instância competente na matéria, salvo pedido em contrário da autoridade requerente nos termos do terceiro parágrafo do presente número.

A pedido da autoridade requerente, ou se tal for considerado de outro modo necessário pela autoridade requerida, e sem prejuízo do disposto no artigo 16.º, a autoridade requerida pode tomar medidas cautelares para garantir a cobrança, desde que as disposições legislativas ou regulamentares em vigor no Estado-Membro requerido o permitam.

A autoridade requerente pode, nos termos das disposições legislativas e regulamentares e das práticas administrativas em vigor no Estado-Membro requerente, solicitar à autoridade requerida que proceda à cobrança de um crédito impugnado ou da parte impugnada de um crédito, desde que as disposições legislativas e regulamentares e as práticas administrativas em vigor no Estado-Membro requerido o permitam. Todos os pedidos desta natureza devem ser fundamentados. Se o devedor obtiver ganho de causa na acção de impugnação, a autoridade requerente deve proceder ao reembolso de quaisquer montantes cobrados, bem como ao pagamento de qualquer compensação devida, nos termos das disposições legislativas em vigor no Estado-Membro requerido.

Se tiver sido iniciado um procedimento amigável pelas autoridades competentes do Estado-Membro requerente ou do Estado-Membro requerido, e o resultado desse procedimento puder afectar o crédito para o qual foi pedida assistência, as medidas de cobrança são suspensas ou interrompidas até que aquele procedimento esteja concluído, a menos que o mesmo diga respeito a um caso de urgência imediata devido a fraude ou insolvência. Se as medidas de cobrança forem suspensas ou interrompidas, é aplicável o segundo parágrafo.

Artigo 15.º

Alteração ou cancelamento do pedido de assistência à cobrança

1. A autoridade requerente informa imediatamente a autoridade requerida de qualquer alteração subsequente do seu pedido de cobrança ou do cancelamento do pedido, indicando as razões da alteração ou do cancelamento.

2. Se a alteração do pedido ocorrer na sequência de uma decisão da instância competente a que se refere o n.º 1 do artigo 14.º, a autoridade requerente transmite essa decisão juntamente com o novo título executivo uniforme no Estado-Membro requerido. A autoridade requerida prossegue, então, a tramitação do procedimento de cobrança com base no novo título.

A cobrança ou as medidas cautelares já tomadas com base no título executivo uniforme inicial no Estado-Membro requerido podem ser prosseguidas com base no novo título, a não ser que a alteração do pedido seja devida à invalidade do título executivo inicial no Estado-Membro requerente ou do título executivo uniforme inicial no Estado-Membro requerido.

São aplicáveis ao novo título os artigos 12.º e 14.º.

Artigo 16.º

Pedido de medidas cautelares

1. A pedido da autoridade requerente, a autoridade requerida toma medidas cautelares, se autorizadas pelo seu direito nacional e nos termos das suas práticas administrativas, com vista a garantir a cobrança sempre que um crédito ou o título executivo no Estado-Membro requerente seja objecto de impugnação no momento em que o pedido é efectuado ou sempre que o crédito não tenha ainda sido objecto de um título executivo no Estado-Membro requerente, na medida em que sejam igualmente admitidas medidas cautelares, numa situação idêntica, pelo direito nacional e pelas práticas administrativas do Estado-Membro requerente.

O documento relativo à aplicação de medidas cautelares no Estado-Membro requerente e respeitante ao crédito para o qual é solicitada assistência mútua, se for caso disso, é anexado ao pedido de medidas cautelares no Estado-Membro requerido. Esse documento não está sujeito a nenhum acto de reconhecimento, completamento ou substituição no Estado-Membro requerido.

2. O pedido de medidas cautelares pode ser acompanhado de outros documentos respeitantes ao crédito em causa, emitidos no Estado-Membro requerente.

Artigo 17.º

Disposições que regem o pedido de medidas cautelares

Para efeitos do artigo 16.º, aplica-se *mutatis mutandis* o disposto no n.º 2 do artigo 10.º, nos n.ºs 1 e 2 do artigo 13.º, e nos artigos 14.º e 15.º.

Artigo 18.º

Limites às obrigações da autoridade requerida

1. A autoridade requerida não é obrigada a conceder a assistência prevista nos artigos 10.º a 16.º se, tendo em conta a situação do devedor, a cobrança do crédito puder criar graves dificuldades de natureza económica ou social no Estado-Membro requerido, desde que as disposições legislativas e regulamentares e as práticas administrativas em vigor nesse Estado-Membro admitam esta excepção em relação aos créditos nacionais.

2. A autoridade requerida não é obrigada a conceder a assistência prevista nos artigos 5.º e 7.º a 16.º se o pedido inicial de

assistência ao abrigo do artigo 5.º, 7.º, 8.º, 10.º ou 16.º for apresentado em relação a créditos com mais de cinco anos, contados desde a data de vencimento do crédito no Estado-Membro requerente até à data do pedido de assistência inicial.

No entanto, nos casos em que o crédito ou o título executivo inicial no Estado-Membro requerente seja impugnado, considera-se que o prazo de cinco anos começa a correr no momento em que é estabelecido no Estado-Membro requerente que o crédito ou o título executivo deixa de poder ser impugnado.

Além disso, nos casos em que é concedido um adiamento do prazo de pagamento ou um plano de pagamento escalonado pelas autoridades competentes do Estado-Membro requerente, considera-se que o prazo de cinco anos começa a correr no momento em que termina o prazo total de pagamento.

Todavia, nesses casos a autoridade requerida não é obrigada a conceder a assistência em relação a créditos com mais de dez anos, contados desde a data de vencimento do crédito no Estado-Membro requerente.

3. Um Estado-Membro não é obrigado a conceder assistência se o montante total dos créditos abrangidos pela presente directiva para os quais seja solicitada assistência for inferior a 1 500 EUR.

4. A autoridade requerida informa a autoridade requerente dos motivos que obstam a que o pedido de assistência seja satisfeito.

Artigo 19.º

Questões relativas à prescrição

1. As questões relativas aos prazos de prescrição são regidas exclusivamente pelas disposições legislativas em vigor no Estado-Membro requerente.

2. No que diz respeito à suspensão, interrupção ou prorrogação dos prazos de prescrição, considera-se que os actos de cobrança efectuados pela autoridade requerida, ou em seu nome, dando seguimento a um pedido de assistência e que tenham por efeito suspender, interromper ou prorrogar o prazo de prescrição nos termos das disposições legislativas em vigor no Estado-Membro requerido produzem o mesmo efeito no Estado-Membro requerente, desde que esteja previsto o efeito correspondente nas disposições legislativas em vigor no Estado-Membro requerente.

Se a suspensão, interrupção ou prorrogação do prazo de prescrição não for possível nos termos das disposições legislativas em vigor no Estado-Membro requerido, os actos de cobrança de créditos efectuados pela autoridade requerida, ou em seu nome, dando seguimento a um pedido de assistência e que, se fossem efectuados pela autoridade requerente ou em seu nome no Estado-Membro requerente, teriam tido por efeito suspender, interromper ou prorrogar o prazo de prescrição nos termos das disposições legislativas em vigor no Estado-Membro requerente são considerados, para esse efeito, como tendo sido praticados neste último Estado.

Os n.ºs 1 e 2 não prejudicam o direito de as autoridades competentes no Estado-Membro requerente tomarem medidas destinadas a suspender, interromper ou prorrogar o prazo de prescrição nos termos das disposições legislativas em vigor nesse Estado-Membro.

3. A autoridade requerente e a autoridade requerida informam-se mutuamente de qualquer medida que interrompa, suspenda ou prorrogue o prazo de prescrição do crédito que tenha sido objecto de um pedido de cobrança ou de medidas cautelares, ou que possa produzir esse efeito.

Artigo 20.º

Despesas

1. Para além dos montantes a que se refere o n.º 5 do artigo 13.º a autoridade requerida procura recuperar junto da pessoa em causa e conservar as despesas relacionadas com a cobrança em que tenha incorrido, nos termos das disposições legislativas e regulamentares do Estado-Membro requerido.

2. Os Estados-Membros renunciam reciprocamente a qualquer restituição de despesas resultantes da assistência mútua que se tenham prestado ao abrigo da presente directiva.

No entanto, se a cobrança se revelar particularmente difícil, envolver um montante de despesas muito elevado ou estiver relacionada com a criminalidade organizada, a autoridade requerente e a autoridade requerida podem acordar em modalidades de reembolso específicas para esses casos.

3. Não obstante o disposto no n.º 2, o Estado-Membro requerente continua a ser responsável, em relação ao Estado-Membro requerido, por todas as despesas suportadas e por todos os prejuízos sofridos em resultado de acções consideradas

não fundadas quanto à substância do crédito ou à validade do título executivo e/ou de medidas cautelares emitido pela autoridade requerente.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES DE CARÁCTER GERAL APLICÁVEIS A TODOS OS TIPOS DE PEDIDOS DE ASSISTÊNCIA

Artigo 21.º

Formulários-tipo e meios de comunicação

1. Os pedidos de informações ao abrigo do n.º 1 do artigo 5.º, os pedidos de notificação ao abrigo do n.º 1 do artigo 8.º, os pedidos de cobrança ao abrigo do n.º 1 do artigo 10.º ou os pedidos de medidas cautelares ao abrigo do n.º 1 do artigo 16.º são enviados por via electrónica, através de um formulário-tipo, a menos que tal seja impraticável por razões técnicas. Se possível, estes formulários são utilizados igualmente para qualquer outra comunicação relativa ao pedido.

O título executivo uniforme no Estado-Membro requerido, o documento relativo às medidas cautelares no Estado-Membro requerente, bem como os outros documentos a que se referem os artigos 12.º e 16.º são igualmente enviados por via electrónica, a menos que tal seja impraticável por razões técnicas.

Se for caso disso, os formulários-tipo podem ser acompanhados de relatórios, declarações e qualquer outro documento, ou de cópias autenticadas ou extractos dos mesmos, que devem ser igualmente enviados por via electrónica, a menos que tal seja impraticável por razões técnicas.

Os formulários-tipo e a comunicação por via electrónica podem ser igualmente utilizados para a troca de informações prevista no artigo 6.º.

2. O disposto no n.º 1 não é aplicável às informações e documentos obtidos no âmbito da presença em serviços administrativos de outro Estado-Membro ou da participação em inquéritos administrativos noutro Estado-Membro nos termos do artigo 7.º.

3. O facto de a comunicação não ser realizada por via electrónica ou através de formulários-tipo não compromete a validade das informações obtidas ou das medidas tomadas em resposta a um pedido de assistência.

*Artigo 22.º***Regime linguístico**

1. Todos os pedidos de assistência, formulários-tipo de notificação e títulos executivos uniformes nos Estados-Membros requeridos são enviados na língua oficial ou numa das línguas oficiais do Estado-Membro requerido ou acompanhados de uma tradução para essa língua. O facto de determinadas partes desses documentos estarem redigidas numa língua diferente da língua oficial, ou de uma das línguas oficiais, do Estado-Membro requerido não compromete a validade dos mesmos nem a validade do processo, na medida em que essa outra língua seja uma das línguas acordadas entre os Estados-Membros em causa.

2. Os documentos que são objecto de um pedido de notificação ao abrigo do artigo 8.º podem ser enviados à autoridade requerida numa língua oficial do Estado-Membro requerente.

3. Quando um pedido for acompanhado de documentos diferentes daqueles a que se referem os n.ºs 1 e 2, a autoridade requerida pode, se necessário, exigir da autoridade requerente uma tradução desses documentos para a língua oficial, ou uma das línguas oficiais, do Estado-Membro requerido, ou para qualquer outra língua bilateralmente acordada entre os Estados-Membros em causa.

*Artigo 23.º***Divulgação de informações e de documentos**

1. As informações comunicadas sob qualquer forma por força da presente directiva estão sujeitas ao segredo profissional e beneficiam da protecção concedida a informações da mesma natureza pela legislação nacional do Estado-Membro que as recebeu.

Tais informações podem ser utilizadas para efeitos da aplicação de medidas executórias ou cautelares respeitantes aos créditos abrangidos pela presente directiva. Poderão também ser utilizadas para liquidação e execução das contribuições obrigatórias para a segurança social.

2. As pessoas devidamente acreditadas pela Autoridade de Acreditação de Segurança da Comissão Europeia apenas podem ter acesso a estas informações desde que tal seja necessário para o acompanhamento, manutenção e desenvolvimento da rede CCN.

3. O Estado-Membro que presta as informações autoriza a sua utilização para fins que não estejam previstos no n.º 1, no Estado-Membro que recebe as informações se, ao abrigo da legislação do Estado-Membro que presta as informações, estas puderem ser utilizadas para fins semelhantes.

4. Se a autoridade requerente ou a autoridade requerida considerar que as informações obtidas ao abrigo da presente directiva podem ser úteis a um terceiro Estado-Membro para os efeitos a que se refere o n.º 1, pode transmitir a este último essas informações, desde que essa transmissão seja efectuada nos termos das regras e procedimentos estabelecidos na presente directiva. Deve informar o Estado-Membro de origem das informações da sua intenção de partilhar essas informações com um terceiro Estado-Membro. O Estado-Membro de origem das informações pode opor-se a essa partilha de informações no prazo de dez dias úteis a contar da data de recepção da comunicação proveniente do Estado-Membro que pretende partilhar as informações.

5. A autorização para utilizar informações ao abrigo do n.º 3 que tenham sido transmitidas ao abrigo do n.º 4 só pode ser concedida pelo Estado-Membro do qual emanam as informações.

6. As informações comunicadas sob qualquer forma por força da presente directiva podem ser invocadas ou utilizadas como prova por todas as autoridades do Estado-Membro que recebe as informações, do mesmo modo que as informações semelhantes obtidas no território desse Estado.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS*Artigo 24.º***Aplicação de outros acordos em matéria de assistência**

1. O disposto na presente directiva não prejudica o cumprimento de quaisquer obrigações em matéria de prestação de uma assistência mais ampla decorrentes de acordos ou convénios bilaterais ou multilaterais, incluindo no domínio da notificação dos actos judiciais ou extrajudiciais.

2. Quando os Estados-Membros celebrarem acordos ou convénios bilaterais ou multilaterais sobre questões abrangidas pela presente directiva, devem informar sem demora a Comissão desse facto, salvo se esses acordos ou convénios visarem a resolução de casos específicos. Por seu lado, a Comissão informa os demais Estados-Membros.

3. Ao prestarem uma assistência mútua mais ampla ao abrigo de qualquer acordo ou convénio bilateral ou multilateral, os Estados-Membros podem utilizar a rede de comunicações electrónicas e os formulários-tipo adoptados para a execução da presente directiva.

Artigo 25.º**Comitologia**

1. A Comissão é assistida pelo Comité de Cobrança.
2. 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 artigo 5.º, n.º 6, da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

Artigo 26.º**Disposições de execução**

A Comissão adopta, nos termos do n.º 2 do artigo 25.º, as disposições de execução dos n.ºs 2, 3 e 4 do artigo 4.º, do n.º 1 do artigo 5.º, dos artigos 8.º e 10.º, do n.º 1 do artigo 12.º, dos n.ºs 2, 3, 4 e 5 do artigo 13.º, do artigo 15.º, do n.º 1 do artigo 16.º e do n.º 1 do artigo 21.º.

Estas disposições de execução incidem, pelo menos, nos seguintes elementos:

- a) As disposições práticas que regem a organização dos contactos entre os serviços centrais de ligação, os outros serviços de ligação e os departamentos de ligação, a que se referem os n.ºs 2, 3 e 4 do artigo 4.º, dos diferentes Estados-Membros, bem como os contactos com a Comissão;
- b) Os meios através dos quais podem ser transmitidas as comunicações entre autoridades;
- c) O formato e outras especificações dos formulários-tipo a utilizar para efeitos do n.º 1 do artigo 5.º, do artigo 8.º, do n.º 1 do artigo 10.º, do n.º 1 do artigo 12.º e do n.º 1 do artigo 16.º;
- d) A conversão dos montantes a cobrar e a transferência dos montantes cobrados.

Artigo 27.º**Comunicação de informações**

1. Cada Estado-Membro informa anualmente a Comissão, até 31 de Março, dos seguintes elementos:
 - a) Número de pedidos de informações, de notificação, de cobrança ou de medidas cautelares enviados a cada Estado-Membro requerido e recebidos de cada Estado-Membro requerente numa base anual;
 - b) Montante dos créditos objecto de um pedido de assistência à cobrança e montantes cobrados.
2. Os Estados-Membros podem ainda fornecer qualquer outra informação que possa contribuir para avaliar a assistência mútua prestada ao abrigo da presente directiva.

3. De cinco em cinco anos, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o funcionamento do regime estabelecido pela presente directiva.

Artigo 28.º**Transposição**

1. Os Estados-Membros devem adoptar e publicar, até 31 de Dezembro de 2011, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva e informar imediatamente a Comissão desse facto.

Os Estados-Membros devem aplicar essas disposições a partir de 1 de Janeiro de 2012.

Quando os Estados-Membros adoptarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adoptarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 29.º**Revogação da Directiva 2008/55/CE**

A Directiva 2008/55/CE é revogada com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2012.

As remissões para a directiva revogada devem entender-se como sendo feitas para a presente directiva.

Artigo 30.º**Entrada em vigor**

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

Artigo 31.º**Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 16 de Março de 2010.

Pelo Conselho
A Presidente
E. SALGADO

II

(Actos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 270/2010 DO CONSELHO

de 29 de Março de 2010

que altera o Regulamento (CE) n.º 452/2007 que institui um direito *anti-dumping* definitivo sobre as importações de tábuas de engomar originárias, nomeadamente, da República Popular da China

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1225/2009 do Conselho, de 30 de Novembro de 2009, relativo à defesa contra as importações objecto de *dumping* de países não membros da Comunidade Europeia ⁽¹⁾ («regulamento de base»), nomeadamente o n.º 3 do artigo 11.º,

Tendo em conta a proposta apresentada pela Comissão Europeia, após consulta do Comité Consultivo,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

1.1. Medida em vigor

(1) Pelo Regulamento (CE) n.º 452/2007 ⁽²⁾, o Conselho instituiu um direito *anti-dumping* definitivo sobre as importações de tábuas de engomar originárias, nomeadamente, da República Popular da China («RPC»). As medidas em vigor são constituídas por uma taxa de 38,1 % do direito *ad valorem*, com excepção de cinco empresas expressamente mencionadas, que estão sujeitas a taxas do direito individuais.

1.2. Pedido de reexame

(2) Em 2008, a Comissão recebeu um pedido de reexame intercalar parcial nos termos do n.º 3 do artigo 11.º do regulamento de base («reexame intercalar»). O pedido, limitado no seu âmbito à análise do *dumping*, foi apresentado por um produtor-exportador chinês, a empresa Guangzhou Power Team Houseware Co. Ltd., Guangzhou («Power Team» ou «requerente»). A taxa do direito *anti-dumping* definitivo aplicável ao requerente é de 36,5 %.

(3) No pedido, o requerente alegava que as circunstâncias com base nas quais as medidas foram instituídas se alte-

raram, sendo essas alterações de carácter duradouro. O requerente apresentou elementos de prova *prima facie* de que deixou de ser necessário continuar a aplicar a medida ao nível actual para compensar o *dumping*.

(4) Em especial, o requerente alegou que opera actualmente em condições de economia de mercado, ou seja, cumpre os critérios estabelecidos na alínea c) do n.º 7 do artigo 2.º do regulamento de base. Por conseguinte, o requerente considera que o seu valor normal devia ser determinado nos termos da alínea b) do n.º 7 do artigo 2.º do referido regulamento. Uma comparação entre esse valor normal e os seus preços de exportação para a União Europeia (UE) indicou que a margem de *dumping* parece ser substancialmente inferior ao nível actual da medida.

(5) Por conseguinte, o requerente alegou que a manutenção das medidas instituídas ao nível actual, que tinha sido baseado no nível do *dumping* anteriormente estabelecido, deixou de ser necessária para compensar o *dumping*.

1.3. Início de um reexame

(6) Tendo determinado, após consulta ao Comité Consultivo, que existem elementos de prova suficientes para dar início a um reexame intercalar, a Comissão decidiu dar início a um reexame intercalar, nos termos do n.º 3 do artigo 11.º do regulamento de base, limitado no seu âmbito à análise do *dumping* relativa ao requerente ⁽³⁾.

1.4. Produto em causa e produto similar

(7) O produto em causa no reexame intercalar é o mesmo que no inquérito que levou à instituição das medidas em vigor («inquérito inicial»), ou seja, as tábuas de engomar, com ou sem pernas, dotadas ou não de superfície com função absorção de vapor e/ou de superfície com função aquecimento e/ou com função sopro, incluindo braços passa-mangas, e suas partes essenciais, ou seja, as pernas,

⁽¹⁾ JO L 343 de 22.12.2009, p. 51.

⁽²⁾ JO L 109 de 26.4.2007, p. 12.

⁽³⁾ JO C 3 de 8.1.2009, p. 14 («aviso de início»).

a superfície e o suporte para o ferro de engomar, originárias da República Popular da China, actualmente classificadas nos códigos NC ex 3924 90 00 ⁽¹⁾, ex 4421 90 98, ex 7323 93 90, ex 7323 99 91, ex 7323 99 99, ex 8516 79 70 e ex 8516 90 00.

- (8) O produto produzido e vendido no mercado interno chinês e o exportado para a UE, assim como o produto produzido e vendido na Ucrânia (utilizada como país análogo), têm as mesmas características físicas e técnicas de base e as mesmas utilizações, pelo que são considerados produtos similares na acepção do n.º 4 do artigo 1.º do regulamento de base.

1.5. Partes interessadas

- (9) A Comissão comunicou oficialmente o início do processo de reexame ao representante da indústria da União, ao requerente e aos representantes do país de exportação. Foi dada às partes interessadas a oportunidade de apresentarem as suas observações por escrito e de solicitarem uma audição.
- (10) A Comissão enviou ao requerente um formulário do pedido para beneficiar do tratamento de economia de mercado («TEM») e um questionário, tendo recebido a resposta dentro dos prazos fixados. A Comissão procurou obter e verificou todas as informações que considerou necessárias para a determinação do *dumping* e efectuou uma visita de verificação às instalações do requerente.

1.6. Período de inquérito de reexame

- (11) O inquérito sobre o *dumping* abrangeu o período compreendido entre 1 de Janeiro de 2008 e 31 de Dezembro de 2008 («período de inquérito do reexame» ou «PIR»). Lembra-se que o período de inquérito do inquérito inicial que levou à instituição das medidas decorreu entre 1 de Janeiro de 2005 e 31 de Dezembro de 2005 («período de inquérito inicial»).

2. RESULTADOS DO INQUÉRITO

2.1. Tratamento de economia de mercado («TEM»)

- (12) Em conformidade com a alínea b) do n.º 7 do artigo 2.º do regulamento de base, nos inquéritos *anti-dumping* sobre as importações originárias da RPC, o valor normal deve ser determinado de acordo com os n.ºs 1 a 6 do mesmo artigo para todos os produtores que se considerou preencherem os critérios previstos na alínea c) do n.º 7 do artigo 2.º do regulamento de base, ou seja, sempre que fique demonstrada a existência de condições de economia de mercado em relação ao fabrico e à venda do produto similar. Em seguida, apresentam-se os referidos critérios de forma sucinta:

— as decisões das empresas são tomadas em resposta a sinais do mercado, sem que haja uma interferência significativa do Estado, e os custos reflectem os valores do mercado,

— as empresas têm um único tipo de registos contabilísticos básicos sujeitos a auditorias independentes, conformes às Normas Internacionais de Contabilidade («NIC»), e aplicáveis para todos os efeitos,

— não há distorções importantes herdadas do anterior sistema de economia centralizada,

— a legislação em matéria de falência e de propriedade assegura estabilidade e segurança jurídicas,

— as operações cambiais são efectuadas à taxa do mercado.

- (13) O requerente solicitou o TEM ao abrigo da alínea b) do n.º 7 do artigo 2.º do regulamento de base e foi convidado a preencher um formulário de pedido de TEM.

- (14) O inquérito estabeleceu que o requerente não preenchia o critério TEM referido no artigo 2.º, n.º 7, alínea c), primeiro travessão (critério 1) do regulamento de base no que respeita aos custos dos principais factores de produção. Foi estabelecido que, após o período de inquérito do inquérito inicial, ou seja, após 2005, o Estado impôs restrições à exportação de diversos produtos siderúrgicos, incluindo as principais matérias-primas para a produção de tábuas de engomar, a saber, chapa de aço, tubos de aço e fio de aço. Salienta-se que o custo destas matérias-primas representa uma parte significativa do custo total das matérias-primas. A instituição de direitos de exportação diminuiu os incentivos à exportação, aumentando assim os volumes disponíveis no mercado interno, o que, por sua vez, originou preços mais baixos. Constatou-se igualmente que os produtores de aço chineses tinham à sua disposição vários regimes de subvenção ⁽²⁾, existindo também contas de certos produtores de aço disponíveis ao público que confirmam que o Estado chinês está a apoiar activamente o desenvolvimento do sector siderúrgico na RPC.

- (15) Consequentemente, no período de inquérito do reexame, os preços do aço no mercado interno da RPC estavam muito abaixo dos preços de outros mercados mundiais importantes, nomeadamente dos da América do Norte e do Norte da Europa ⁽³⁾, não podendo estas diferenças de preços ser explicadas por qualquer vantagem concorrencial na produção de aço.

- (16) Além disso, depreendeu-se das informações que constam do dossiê que o requerente beneficiou desses preços artificialmente baixos e distorcidos, já que comprava as suas matérias-primas no mercado interno chinês.

⁽²⁾ Por exemplo, «Money for Metal: A detailed Examination of Chinese Government Subsidies to its Steel Industry» por Wiley Rein LLP, Julho de 2007, «China Government Subsidies Survey» por Anne Stevenson-Yang, Fevereiro de 2007, «Shedding Light on Energy Subsidies in China: An Analysis of China's Steel Industry from 2000-2007» por Usha C.V. Haley, «China's Specialty Steel Subsidies: Massive, Pervasive and Illegal» pela Specialty Steel Industry of North America e «The China Syndrome: How Subsidies and Government Intervention Created the World's Largest Steel Industry» por Wiley Rein & Fielding LLP, Julho de 2006, e «The State-Business Nexus in China's Steel Industry – Chinese Market Distortions in Domestic and International Perspective» por Prof. Dr. Markus Taube & Dr. Christian Schmidkonz of THINK!DESK China Research & Consulting, 25.2.2009.

⁽³⁾ Fonte: *Steel Business Briefing*, preços médios em 2005 e 2008.

⁽¹⁾ O código alterado (3924 90 00 em vez de 3924 90 90, como mencionado no aviso de início) decorre da nova Nomenclatura Combinada, que se tornou aplicável em 1.1.2010 [ver Regulamento (CE) n.º 948/2009 – JO L 287 de 31.10.2009, p. 1].

- (17) Concluiu-se assim que os principais factores de produção da Power Team não reflectem substancialmente os valores do mercado. Com base no que precede, concluiu-se que o requerente não demonstrou preencher todos os critérios enunciados na alínea c) do n.º 7 do artigo 2.º do regulamento de base, pelo que não pôde beneficiar do TEM.
- (18) O requerente, o país exportador e a indústria da União tiveram oportunidade de apresentar observações sobre as conclusões acima expostas. Foram recebidas observações do requerente e da indústria da União.
- (19) O requerente avançou com três argumentos principais dentro do prazo. Em primeiro lugar, declarou que os preços das matérias-primas da Power Team ainda eram conformes com os preços do mercado interno e que esta constatação tinha sido suficiente para cumprir o critério 1 aquando do inquérito inicial. Consequentemente, a empresa considerou que comparar os preços do mercado interno chinês com os preços de outros mercados internacionais do aço constituía uma infracção ao n.º 9 do artigo 11.º do regulamento de base. Neste contexto, a empresa questionou igualmente a pertinência dos preços praticados nos mercados siderúrgicos do Norte da Europa e da América do Norte enquanto termo de comparação. O requerente afirmou que podiam igualmente ser utilizados preços de outros mercados internacionais, como os preços de exportação turcos, que eram inferiores aos preços praticados no mercado interno da RPC.
- (20) É efectivamente verdade que o requerente cumpriu o critério 1 aquando do inquérito inicial, mas o mesmo não aconteceu com o critério 2. Considera-se, contudo, que não se verificou uma infracção ao n.º 9 do artigo 11.º do regulamento de base, pois não houve mudança de metodologia para avaliar se a empresa funciona em condições de economia de mercado e, designadamente, se ainda cumpre o critério 1. Em ambos os inquéritos (no inquérito inicial e no inquérito de reexame), foi avaliada a questão de as matérias-primas reflectirem os valores do mercado. Em ambos os inquéritos, os preços do aço no mercado interno constituíram um dos indicadores examinados, mas no inquérito inicial não havia outros factores significativos que parecessem influenciar os preços das matérias-primas. Desta forma, a metodologia permaneceu a mesma, apenas as conclusões foram diferentes.
- (21) O inquérito de reexame revelou que, após o período do inquérito inicial, ou seja, desde 2006, as circunstâncias se modificaram, já que diversas medidas foram instituídas pelo Estado chinês para desencorajar as exportações de chapa, tubos e fio de aço, mediante a introdução de um direito de exportação e a eliminação da restituição do IVA sobre as exportações. Este facto, juntamente com os regimes de subvenção já mencionados, produziu um efeito de distorção dos preços do aço no mercado interno chinês, porque a diferença entre esses preços e os preços no mercado interno publicados para a América do Norte e para o Norte da Europa aumentou significativamente, tendo ascendido a cerca de 30 %. Esta diferença de preços não foi posta em causa pelo requerente no seguimento da divulgação das conclusões relativas ao TEM.
- (22) No que diz respeito ao argumento de que os preços do aço nos mercados internos da América do Norte e do Norte da Europa não são os únicos preços internacionalmente pertinentes, saliente-se que estes mercados foram seleccionados para uma comparação de preços por terem ambos um elevado consumo de aço e por serem mercados competitivos, com diversos produtores activos. Poderia assim razoavelmente supor-se que esses preços no mercado interno eram representativos de preços de mercado concorrenciais. Além disso, a alegação de que os preços de exportação turcos seriam inferiores aos preços no mercado interno chinês não foi, nesta fase, fundamentada, ou seja, não foram apresentados quaisquer preços concretos dentro do prazo. Por outro lado, não foi avançada nenhuma explicação para o facto de se considerar que os preços de exportação turcos (dada a dimensão relativamente reduzida do mercado de exportação turco em comparação com os mercados internos da América do Norte e do Norte da Europa) deveriam ser considerados como mais pertinentes.
- (23) Em segundo lugar, a empresa alegou que tinha sido discriminada na aplicação da legislação da UE, dado que, em certos outros casos recentes nos quais o aço constituía um factor de produção importante, algumas das empresas siderúrgicas chinesas cumpriam o critério 1. Todos estes casos foram examinados, tendo-se constatado que nenhuma das empresas neles envolvidas tinha beneficiado do TEM, já que não cumpriam, pelo menos, um dos outros critérios referidos na alínea c) do n.º 7 do artigo 2.º do regulamento de base. Assim, por motivos de economia administrativa, não foi necessário entrar em explicações mais pormenorizadas relativamente ao critério 1, a partir do momento em que ficou claro que a empresa não iria cumprir os critérios por outra razão. De qualquer forma, em nenhum desses casos recentes a Comissão concluíra que não havia distorções no mercado interno chinês do aço; pelo contrário, em casos recentes, recusou o TEM sempre que podiam ser identificadas distorções ao nível das matérias-primas⁽¹⁾.
- (24) Por último, o requerente alegou que um ajustamento do valor normal seria mais adequado do que a recusa do TEM. Todavia, um ajustamento do valor normal não parece ser adequado, dado que um dos critérios para poder beneficiar do TEM é que os custos dos principais factores de produção reflectam os valores do mercado. Caso assim não seja, a consequência deverá ser a recusa do TEM e a substituição do valor normal pelo valor normal de um país análogo, em especial se as matérias-primas constituírem uma parte muito significativa do custo dos factores de produção.
- (25) Em conclusão, nenhum dos argumentos avançados pela Power Team foi convincente ou levou a uma avaliação diferente das conclusões.

⁽¹⁾ Ver Regulamento (CE) n.º 91/2009 do Conselho, de 26 de Janeiro de 2009, que institui um direito *anti-dumping* definitivo sobre as importações de determinados parafusos de ferro ou aço originários da República Popular da China (JO L 29 de 31.1.2009, p. 1); Regulamento (CE) n.º 287/2009 da Comissão, de 7 de Abril de 2009, que institui um direito *anti-dumping* provisório sobre as importações de determinadas folhas e tiras, delgadas, de alumínio, originárias da Arménia, do Brasil e da República Popular da China (JO L 94 de 8.4.2009, p. 17).

- (26) A indústria da União indicou que o Estado chinês tinha intervindo de forma maciça no sector siderúrgico, o que tinha já levado a UE e os EUA a recorrer à OMC para resolver esta questão.
- (27) Com base no que precede, confirmam-se as conclusões e o resultado de que o TEM não deverá ser concedido à Power Team.
- (28) No seguimento da divulgação dos factos e considerações essenciais com base nos quais se previa recomendar uma alteração ao Regulamento (CE) n.º 452/2007, o requerente apresentou outras observações sobre a conclusão relativa ao TEM.
- (29) O requerente reiterou essencialmente o seu argumento de que os seus principais factores de produção reflectiam os valores do mercado na RPC e que os preços chineses eram, em geral, conformes aos de outros mercados internacionais. Embora reconhecendo o facto de que o aumento de preços dos principais factores de produção tinha sido menos pronunciado na RPC em 2008 do que noutros mercados internacionais do aço, o requerente alegou que tal não se devia a quaisquer distorções e que outros factores, puramente comerciais, podiam estar na origem dos preços mais baixos no mercado interno chinês. O requerente destacou o aumento da produção em 2008 e indicou que os direitos *anti-dumping* ou de compensação em vigor contra as exportações da maioria dos produtos siderúrgicos produzidos na RPC utilizados como factores de produção tinham levado os produtores chineses a diminuir os seus preços no mercado interno.
- (30) Saliente-se que as informações adicionais sobre preços apresentadas pelo requerente apoiam a conclusão de que as principais matérias-primas utilizadas na produção de tábuas de engomar em 2008 foram, em média, significativamente mais baratas no mercado interno chinês do que noutros mercados mundiais importantes.
- (31) Quanto ao argumento de que factores puramente comerciais (a saber, o aumento da produção na RPC) estavam na origem dessa diferença de preços, refira-se que este argumento não foi suficientemente fundamentado, em especial no que toca à eventual correlação entre o alegado aumento da produção e a situação a nível da procura. Ao mesmo tempo, o argumento apresentado pelo requerente segundo o qual estavam em vigor direitos de compensação contra as exportações de certos produtos siderúrgicos da RPC demonstra apenas que, efectivamente, os produtores de aço chineses estavam a beneficiar de subvenções.
- (32) Consequentemente, o argumento avançado pelo requerente de que não há distorção no mercado do aço da RPC não pode ser aceite, concluindo-se definitivamente que a determinação do TEM não deverá ser revista e que o TEM não deverá ser concedido à Power Team.

2.2. Tratamento individual («TI»)

- (33) Nos termos do n.º 7 do artigo 2.º do regulamento de base, é estabelecido um direito a nível nacional, se for caso disso, para os países abrangidos pelo disposto no

referido artigo, excepto nos casos em que as empresas possam demonstrar que preenchem todos os critérios necessários para o TI previstos no n.º 5 do artigo 9.º do regulamento de base. Em seguida, apresentam-se os referidos critérios de forma sucinta:

- no caso de empresas total ou parcialmente detidas por estrangeiros ou de empresas comuns (*joint ventures*), os exportadores podem repatriar livremente o capital e os lucros,
- os preços de exportação, as quantidades exportadas e as condições de venda são determinados livremente,
- a maioria das acções pertence a particulares, tendo de se demonstrar que a empresa é suficientemente independente da interferência do Estado,
- as conversões das taxas de câmbio são realizadas à taxa de mercado,
- a intervenção do Estado não é de molde a permitir a evasão de medidas, no caso de se concederem individualmente aos exportadores diferentes taxas dos direitos.

- (34) O requerente, além de solicitar o TEM, também solicitou o TI caso não lhe fosse concedido o TEM.
- (35) O inquérito revelou que o requerente preenchia todos os critérios acima referidos, concluindo-se que o TI deverá ser concedido à Power Team.

2.3. Valor normal

- (36) Nos termos do n.º 7 do artigo 2.º do regulamento de base, no caso de importações de países que não possuam uma economia de mercado e na medida em que não tenha sido possível conceder o TEM, para os países especificados na alínea b) do n.º 7 do artigo 2.º do regulamento de base, o valor normal deve ser determinado com base no preço ou no valor normal calculado num país análogo.
- (37) No aviso de início, a Comissão manifestou a intenção de utilizar novamente a Turquia (já utilizada como país análogo no inquérito inicial) como país análogo adequado para efeitos da determinação do valor normal para a RPC, mas nenhum produtor turco colaborou no presente reexame intercalar. Houve, contudo, um produtor-exportador ucraniano que se dispôs a colaborar, tendo o mesmo sido objecto de um inquérito paralelo para outro reexame intercalar. As partes interessadas foram informadas em conformidade e não foram recebidas, nessa fase, quaisquer observações que contestassem a utilização da Ucrânia como país análogo.
- (38) Dado que não havia quaisquer razões aparentes para não seleccionar a Ucrânia como país análogo, e, em especial, que nenhum outro produtor de países terceiros colaborou, o valor normal foi determinado nos termos da alínea a) do n.º 7 do artigo 2.º do regulamento de base, ou seja, com base em informações verificadas, fornecidas pelo produtor colaborante do país análogo.

- (39) Nos termos do n.º 2 do artigo 2.º do regulamento de base, apurou-se que o volume das vendas do produto similar no mercado interno do produtor colaborante no país análogo era representativo em comparação com as vendas de exportação do requerente para a UE. Além disso, para todos os tipos do produto exportados, as vendas no mercado interno comparáveis (ajustadas, se necessário, para ter em conta as características físicas) foram consideradas representativas, uma vez que o seu volume constituiu, pelo menos, 5 % do volume das vendas de exportação correspondentes para a UE.
- (40) A Comissão examinou, em seguida, se as vendas de cada tipo de tábuas de engomar realizadas no mercado interno do país análogo em quantidades representativas poderiam ser consideradas como tendo sido efectuadas no decurso de operações comerciais normais, determinando, para o tipo de tábuas de engomar em causa, a proporção de vendas rentáveis a clientes independentes.
- (41) As vendas no mercado interno foram consideradas rentáveis sempre que o preço unitário de um tipo do produto específico foi igual ou superior ao seu custo de produção. Por conseguinte, foi determinado o custo de produção de cada tipo do produto vendido no mercado interno do país análogo durante o PI.
- (42) Nos casos em que o volume de vendas de um tipo do produto, realizadas a um preço líquido igual ou superior ao seu custo de produção calculado, representou mais de 80 % do volume total de vendas desse tipo do produto, e em que o preço médio ponderado desse tipo do produto foi igual ou superior ao seu custo de produção, o valor normal baseou-se no preço efectivamente praticado no mercado interno. Este preço foi calculado como uma média ponderada dos preços da totalidade das vendas desse tipo do produto efectuadas no mercado interno durante o PI, independentemente do facto de serem ou não rentáveis.
- (43) Quando o volume de vendas rentáveis de um tipo do produto representou 80 % ou menos do volume total de vendas desse tipo do produto ou o preço médio ponderado desse tipo do produto foi inferior ao custo de produção, o valor normal baseou-se no preço efectivamente praticado no mercado interno, calculado como a média ponderada das vendas rentáveis unicamente desse tipo.
- (44) No seguimento da divulgação dos resultados, o requerente defendeu que, nos casos em que as vendas rentáveis representassem menos de 10 % do volume total das vendas de um tipo particular, deveria, em geral, ser utilizado um valor normal calculado.
- (45) A este respeito, note-se que, no âmbito do presente inquérito, não se verificou qualquer situação em que as vendas rentáveis tivessem representado menos de 10 %. Além disso, já não está em vigor a prática de calcular automaticamente um valor normal em tais circunstâncias.

2.4. Preço de exportação

- (46) Em todos os casos, o produto em causa foi vendido para exportação a clientes independentes na União através de comerciantes independentes na RPC, pelo que o preço de exportação foi estabelecido de acordo com o n.º 8 do artigo 2.º do regulamento de base, a saber, com base no preço efectivamente pago ou a pagar pelo produto vendido para exportação para a UE.
- (47) Após a divulgação dos resultados, o requerente alegou que o preço de exportação devia ser estabelecido com base no preço facturado de vendas do comerciante chinês independente a clientes independentes na UE, e não, como tinha sido feito, com base no preço efectivamente pago ou a pagar pelo produto vendido pela Power Team ao comerciante independente na RPC para exportação. Tal abordagem, contudo, não seria conforme com o n.º 8 do artigo 2.º do regulamento de base, o qual estabelece que, quando os produtos são vendidos para exportação, a primeira transacção independente deverá constituir a base para a determinação do preço de exportação. Consequentemente, esta alegação tem de ser rejeitada.

2.5. Comparação

- (48) O valor normal e o preço de exportação foram comparados num estádio à saída da fábrica. A fim de assegurar uma comparação equitativa entre o valor normal e o preço de exportação, foram tidas em conta, nos termos do n.º 10 do artigo 2.º do regulamento de base, diferenças entre determinados factores que se alegou e demonstrou influenciarem os preços e a comparabilidade dos mesmos. Assim, foram efectuados ajustamentos para ter em conta as diferenças a nível de características físicas e custos de transporte, seguro, movimentação e crédito, sempre que aplicável e justificado. Dado que o preço de exportação foi estabelecido com base exclusivamente nas vendas no mercado interno a comerciantes chineses para exportação, não havia razão para efectuar um ajustamento que tivesse em conta as diferenças a nível da tributação, uma vez que o valor normal foi igualmente estabelecido com base nas vendas no mercado interno no país análogo, sujeito a um regime de tributação semelhante. Assim, tanto o valor normal como o preço de exportação foram calculados numa base sem IVA.
- (49) Após a divulgação dos resultados, o requerente alegou que facto de se classificar por grupos os tipos do produto (o que foi efectivamente realizado para efeitos de comparação) levantaria certas dúvidas quanto à exactidão da comparação dos preços.
- (50) Note-se, a este respeito, que a classificação por grupos dos tipos do produto no âmbito do presente inquérito foi idêntica à classificação por grupos efectuada no inquérito inicial, tendo sido considerada necessária para aumentar a comparabilidade dos produtos vendidos pela Power Team para exportação para a União com aqueles vendidos no mercado interno do país análogo. Refira-se igualmente que o requerente não fundamentou a sua argumentação, em especial no que diz respeito à razão pela qual a classificação por grupos, tal como efectuada (e cuja explicação consta dos factos e considerações especificamente divulgados ao requerente), não seria adequada. Por conseguinte, a referida alegação foi rejeitada.

2.6. Margem de dumping

- (51) De acordo com o disposto no n.º 11 do artigo 2.º do regulamento de base, o valor normal médio ponderado por tipo foi comparado com o preço de exportação médio ponderado do tipo correspondente do produto em causa. Esta comparação revelou a existência de *dumping*.
- (52) A margem de *dumping* da Power Team, expressa em percentagem do preço líquido, franco-fronteira da União, foi de 39,6 %.

3. CARÁCTER DURADOURO DA ALTERAÇÃO DAS CIRCUNSTÂNCIAS

- (53) De acordo com o n.º 3 do artigo 11.º do regulamento de base, procurou-se igualmente averiguar se a alteração das circunstâncias poderia ser razoavelmente considerada de carácter duradouro.
- (54) A este respeito, lembre-se que o TEM foi recusado ao requerente durante o inquérito inicial devido às irregularidades constatadas nas suas práticas contabilísticas. O presente reexame concluiu que a Power Team cumpria este critério. Contudo, tal como acima se refere, o requerente não preencheu o critério TEM referido no artigo 2.º, n.º 7, alínea c), primeiro travessão do regulamento de base referente aos custos dos principais factores de produção. Consequentemente, no que diz respeito ao TEM, as circunstâncias não se alteraram para o requerente.
- (55) Contudo, os dados recolhidos e verificados durante o inquérito (ou seja, os preços individuais do requerente para exportação para a UE e um valor normal estabelecido tendo a Ucrânia como país análogo) levaram a uma margem de *dumping* mais elevada. Esta alteração é considerada significativa, pelo que a continuação da aplicação da medida ao nível actual já não seria suficiente para compensar o *dumping*.

4. MEDIDAS ANTI-DUMPING

- (56) Tendo em conta os resultados do presente inquérito de reexame, considera-se adequado alterar o direito *anti-dumping* aplicável às importações do produto em causa pela Power Team para 39,6 %.
- (57) No que diz respeito ao nível do direito residual, lembra-se que, no inquérito inicial, o nível de colaboração da empresa foi reduzido. Por conseguinte, o direito para as

empresas não colaborantes foi fixado a um nível correspondente à margem de *dumping* média ponderada dos tipos do produto mais vendidos do produtor-exportador colaborante com a margem de *dumping* mais elevada. Aplicando a mesma metodologia e considerando os dados pertinentes relativos ao requerente, o direito residual tem de ser alterado para 42,3 %.

- (58) As partes interessadas foram informadas dos factos e considerações essenciais com base nos quais se tentou recomendar uma alteração do Regulamento (CE) n.º 452/2007, tendo-lhes sido dada a oportunidade para apresentarem observações. As observações apresentadas pelas partes interessadas foram devidamente levadas em consideração, tendo as conclusões definitivas sido alteradas em conformidade sempre que tal se afigurou necessário,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 452/2007 é alterado do seguinte modo:

- A entrada relativa à empresa Guangzhou Power Team Houseware Co. Ltd., Guangzhou no quadro constante do n.º 2 do artigo 1.º é substituída pela seguinte:

País	Fabricante	Taxa do direito (%)	Código adicional TARIC
RPC	Guangzhou Power Team Houseware Co. Ltd., Guangzhou	39,6	A783

- A entrada relativa a todas as outras empresas da RPC no quadro constante do n.º 2 do artigo 1 é substituída pela seguinte:

País	Fabricante	Taxa do direito (%)	Código adicional TARIC
RPC	Todas as outras empresas	42,3	A999

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no 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 29 de Março de 2010.

Pelo Conselho
A Presidente
E. ESPINOSA

REGULAMENTO (UE) N.º 271/2010 DA COMISSÃO**de 24 de Março de 2010****que altera o Regulamento (CE) n.º 889/2008 que estabelece normas de execução do Regulamento (CE) n.º 834/2007 do Conselho, no que respeita ao logotipo de produção biológica da União Europeia**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 834/2007 do Conselho, de 28 de Junho de 2007, relativo à produção biológica e à rotulagem dos produtos biológicos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 2092/91 ⁽¹⁾ e, nomeadamente, o seu artigo 25.º, n.º 3, o seu artigo 38.º, alínea b), e o seu artigo 40.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O artigo 24.º do Regulamento (CE) n.º 834/2007 estabelece que o logotipo comunitário é uma das indicações obrigatórias a utilizar na embalagem de produtos que exibam termos referentes ao método de produção biológica, tal como referido no artigo 23.º, n.º 1, e que a utilização deste logotipo é facultativa para os produtos importados de países terceiros. O artigo 25.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 834/2007 permite a utilização do logotipo comunitário na rotulagem, apresentação e publicidade dos produtos que satisfazem os requisitos estabelecidos no mesmo regulamento.
- (2) A experiência adquirida com a aplicação do Regulamento (CEE) n.º 2092/91 do Conselho, de 24 de Junho de 1991, relativo ao modo de produção biológico de produtos agrícolas e à sua indicação nos produtos agrícolas e nos géneros alimentícios ⁽²⁾, que foi substituído pelo Regulamento (CE) n.º 834/2007, revelou que o logotipo comunitário que podia ser utilizado voluntariamente já não satisfaz as expectativas dos operadores do sector nem dos consumidores.
- (3) As novas regras relativas ao logotipo deviam ser introduzidas no Regulamento (CE) n.º 889/2008 da Comissão, de 5 de Setembro de 2008, que estabelece normas de execução do Regulamento (CE) n.º 834/2007 do Conselho relativo à produção biológica e à rotulagem dos produtos biológicos, no que respeita à produção biológica, à rotulagem e ao controlo ⁽³⁾. Essas regras deviam permitir uma melhor adaptação do logotipo à evolução no sector, em especial através da melhor identificação, por parte do consumidor, dos produtos biológicos abrangidos pelo âmbito de aplicação da regulamentação da UE sobre produção biológica.
- (4) No seguimento da entrada em vigor do Tratado de Lisboa, é adequado fazer referência ao «logotipo de produção biológica da União Europeia» em vez do «logotipo de produção biológica comunitário».
- (5) A Comissão organizou um concurso para estudantes de arte e design dos Estados-Membros destinado a recolher propostas para um novo logotipo, na sequência do qual um júri independente seleccionou e classificou as dez melhores propostas. Um novo exame minucioso do ponto de vista da propriedade intelectual permitiu identificar os três melhores desenhos, os quais foram subseqüentemente submetidos a uma consulta, aberta na Internet entre 7 de Dezembro de 2009 e 31 de Janeiro de 2010. O logotipo proposto, escolhido por uma maioria de visitantes do sítio *web* durante esse período, deve ser adoptado como o novo logotipo de produção biológica da União Europeia.
- (6) A mudança do logotipo de produção biológica da União Europeia a partir de 1 de Julho de 2010 não deverá causar dificuldades no mercado e, em especial, deve permitir-se que os produtos biológicos que já foram colocados no mercado possam ser vendidos sem as indicações obrigatórias impostas pelo artigo 24.º do Regulamento (CE) n.º 834/2007, desde que os produtos em questão cumpram o disposto no Regulamento (CEE) n.º 2092/91 ou no Regulamento (CE) n.º 834/2007.
- (7) A fim de permitir a utilização do logotipo assim que seja obrigatório em conformidade com a legislação da UE e a fim de assegurar o bom funcionamento do mercado interno, garantir a concorrência leal e proteger os interesses dos consumidores, o novo logotipo de produção biológica da União Europeia foi registado como uma marca colectiva de agricultura biológica no Instituto Benelux da Propriedade Intelectual, pelo que está em vigor, utilizável e protegido. O logotipo será igualmente registado nos registos comunitário e internacional.
- (8) O artigo 58.º do Regulamento (CE) n.º 889/2008 estabelece que a indicação do número de código da autoridade ou do organismo de controlo deve figurar imediatamente abaixo do logotipo comunitário, sem fornecer qualquer indicação específica sobre o formato e a atribuição destes códigos. A fim de garantir uma aplicação harmonizada destes números de código, é conveniente fixar normas de execução relativas ao formato e à atribuição destes códigos.
- (9) O Regulamento (CE) n.º 889/2008 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.
- (10) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité de regulamentação da produção biológica,

⁽¹⁾ JO L 189 de 20.7.2007, p. 1.⁽²⁾ JO L 198 de 22.7.1991, p. 1.⁽³⁾ JO L 250 de 18.9.2008, p. 1.

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 889/2008 é alterado do seguinte modo:

1. No título III, o título do capítulo 1 passa a ter a seguinte redacção:

«Logotipo de produção biológica da União Europeia».

2. O artigo 57.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 57.º

Logotipo biológico da UE

Em conformidade com o artigo 25.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 834/2007, o logotipo de produção biológica da União Europeia (a seguir denominado “logotipo biológico da UE”) deve respeitar o modelo constante da parte A do anexo XI do presente regulamento.

O logotipo biológico da UE apenas é utilizado se o produto em causa for produzido em conformidade com os requisitos do Regulamento (CEE) n.º 2092/91 e dos seus regulamentos de execução, ou do Regulamento (CE) n.º 834/2007, e os requisitos do presente regulamento.»

3. No artigo 58.º, n.º 1, as alíneas b), c) e d) passam a ter a seguinte redacção:

«b) Incluir um termo que estabeleça uma ligação com o método de produção biológica, em conformidade com o artigo 23.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 834/2007, em conformidade com a parte B.2. do anexo XI do presente regulamento;

c) Incluir um número de referência a determinar pela Comissão ou autoridade competente dos Estados-Membros em conformidade com a parte B.3. do anexo XI do presente regulamento; e

d) Ser inserida no mesmo campo visual que o logotipo biológico da UE, sempre que este seja utilizado na rotulagem.»

4. No artigo 95.º, os n.ºs 9 e 10 passam a ter a seguinte redacção:

«9. As existências de produtos produzidos, embalados e rotulados antes de 1 de Julho de 2010 em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 2092/91 ou o Regulamento (CE) n.º 834/2007 podem continuar a ser colocadas no mercado ostentando termos referentes à produção biológica até ao esgotamento dessas existências.

10. O material de embalagem em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 2092/91 ou o Regulamento (CE) n.º 834/2007 pode continuar a ser utilizado para os produtos colocados no mercado ostentando termos referentes à produção biológica até 1 de Julho de 2012, desde que os produtos respeitem os requisitos do Regulamento (CE) n.º 834/2007.»

5. O anexo XI é substituído pelo texto constante do anexo ao presente regulamento.

Artigo 2.º

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

É aplicável a partir de 1 de Julho de 2010.

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

Feito em Bruxelas, em 24 de Março de 2010.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO

«ANEXO XI

A. Logotipo biológico da UE, referido no artigo 57.º

1. O logotipo biológico da UE deve respeitar o modelo seguinte:



2. A cor de referência em Pantone é Green Pantone n.º 376 e Green [50 % Cyan + 100 % Yellow], sempre que seja utilizada quadricromia.
3. O logotipo biológico da UE pode também ser utilizado a preto e branco, como ilustrado, unicamente quando não seja praticável aplicá-lo a cores:



4. Se a cor de fundo da embalagem ou do rótulo do produto for escura, os símbolos podem ser utilizados em negativo, na mesma cor de fundo empregue para a embalagem ou rótulo.
5. Se um símbolo de cor for utilizado num fundo de cor que torne a sua visão difícil, pode ser isolado por uma linha exterior de delimitação, a fim de contrastar melhor com a cor de fundo.
6. Em certas situações específicas em que haja indicações numa cor única na embalagem, o logotipo biológico da UE pode ser utilizado na mesma cor.
7. O logotipo biológico da UE deve ter uma altura mínima de 9 mm e uma largura mínima de 13,5 mm; a proporção entre a altura e a largura deve ser sempre de 1:1,5. Excepcionalmente, o tamanho mínimo pode ser reduzido para uma altura de 6 mm no caso das embalagens muito pequenas.
8. O logotipo biológico da UE pode ser associado a elementos gráficos ou textuais que refiram a agricultura biológica, desde que não alterem ou modifiquem a natureza do logotipo biológico da UE ou as indicações mencionadas no artigo 58.º. Quando estiver associado a logotipos nacionais ou privados que utilizem uma cor verde diferente da cor de referência mencionada no ponto 2, o logotipo biológico da UE pode ser utilizado na referida cor diferente da de referência.
9. A utilização do logotipo biológico da UE deve ser conforme com as regras relativas ao seu registo como marca colectiva de agricultura biológica no Instituto Benelux da Propriedade Intelectual e nos registos de marcas comerciais comunitário e internacional.

B. Números de códigos referidos no artigo 58.º

O formato geral dos números de códigos é o seguinte:

AB-CDE-999

em que:

1. «AB» é o código ISO, como especificado no artigo 58.º, n.º 1, alínea a), do país em que são realizados os controlos, e
2. «CDE» é um termo, indicado em três letras a decidir pela Comissão ou por cada Estado-Membro, como «bio» ou «öko» ou «org» ou «eko», que estabelece uma ligação com o método de produção biológica, como especificado no artigo 58.º, n.º 1, alínea b), e
3. «999» é o número de referência, indicado em três dígitos, no máximo, a atribuir, como especificado no artigo 58.º, n.º 1, alínea c):
 - a) Pela autoridade competente de cada Estado-Membro às autoridades de controlo ou organismos de controlo aos quais tenham delegado as tarefas de controlo em conformidade com o artigo 27.º do Regulamento (CE) n.º 834/2007;
 - b) Pela Comissão:
 - i) às autoridades de controlo e organismos de controlo referidos no artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 1235/2008 da Comissão (*) e constantes do anexo I desse regulamento,
 - ii) às autoridades competentes ou organismos de controlo dos países terceiros referidos no artigo 7.º, n.º 2, alínea f), do Regulamento (CE) n.º 1235/2008 e constantes do anexo III desse regulamento,
 - iii) às autoridades de controlo e organismos de controlo referidos no artigo 10.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 1235/2008 e constantes do anexo IV desse regulamento;
 - c) Pela autoridade competente de cada Estado-Membro à autoridade de controlo ou organismo de controlo que tenha sido autorizada, até 31 de Dezembro de 2012, a emitir o certificado de inspeção em conformidade com o artigo 19.º, n.º 1, quarto parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 1235/2008 (autorizações de importação), mediante proposta da Comissão.

A Comissão coloca à disposição do público os números de códigos por quaisquer meios técnicos adequados, incluindo a publicação na Internet.

(*) JO L 334 de 12.12.2008, p. 25.»

REGULAMENTO (UE) N.º 272/2010 DA COMISSÃO**de 30 de Março de 2010****que altera o Regulamento (CE) n.º 972/2006 que fixa as regras específicas aplicáveis à importação de arroz Basmati e um sistema transitório de controlo para determinação da origem**

A COMISSÃO EUROPEIA,

arroz Basmati descascado das variedades especificadas no anexo XVIII do Regulamento (CE) n.º 1234/2007.

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho, de 22 de Outubro de 2007, que estabelece uma organização comum dos mercados agrícolas e disposições específicas para certos produtos agrícolas (Regulamento «OCM única») ⁽¹⁾, e, nomeadamente, os seus artigos 138.º e 143.º, em conjugação com o seu artigo 4.º,

- (4) O Regulamento (CE) n.º 972/2006 estabelece, no seu artigo 6.º, n.º 2, que, se os resultados dos testes efectuados pelos Estados-Membros ao arroz Basmati importado demonstrarem que o produto analisado não corresponde ao indicado no certificado de autenticidade, se aplica o direito de importação do arroz descascado. A este respeito, tal disposição não prevê qualquer tolerância para a presença de arroz não correspondente às variedades constantes do anexo XVIII do Regulamento (CE) n.º 1234/2007.

Considerando o seguinte:

- (1) O Acordo sob forma de troca de cartas entre a Comunidade Europeia e a Índia, no âmbito do artigo XXVIII do GATT de 1994, relativo à alteração das concessões previstas para o arroz na lista CXL da Comunidade Europeia anexa ao GATT de 1994 ⁽²⁾, aprovado pela Decisão 2004/617/CE do Conselho ⁽³⁾, prevê que o direito aplicável às importações de arroz descascado de determinadas variedades do tipo Basmati originário da Índia seja de zero.
- (2) O Acordo sob forma de troca de cartas entre a Comunidade Europeia e o Paquistão, no âmbito do artigo XXVIII do GATT de 1994, relativo à alteração das concessões previstas para o arroz na lista CXL da Comunidade Europeia anexa ao GATT de 1994 ⁽⁴⁾, aprovado pela Decisão 2004/618/CE do Conselho ⁽⁵⁾, prevê que o direito aplicável às importações de arroz descascado de determinadas variedades do tipo Basmati originário do Paquistão seja de zero.
- (3) O Regulamento (CE) n.º 972/2006 da Comissão ⁽⁶⁾ estabelece, no seu artigo 1.º, que as suas regras se aplicam ao
- (5) As condições de produção e comércio do arroz Basmati tornam muito difícil garantir que um lote seja constituído por 100 % de arroz Basmati das variedades constantes do anexo XVIII do Regulamento (CE) n.º 1234/2007. Para permitir a fluidez das correntes comerciais de arroz Basmati para a União Europeia, e atendendo a que o sistema de controlo da União baseado no ADN não está ainda operacional e, por conseguinte, os Estados-Membros podem aplicar os seus próprios protocolos de controlo com pelo menos 5 % de incerteza suplementares em relação a um eventual nível de tolerância, é adequado estabelecer uma tolerância de 5 % para a presença no arroz Basmati importado de arroz de grãos longos não correspondente a nenhuma das variedades constantes do referido anexo XVIII.
- (6) A fim de alargar o impacto positivo desta medida a todos os importadores em causa, é conveniente prever que a tolerância se aplique a todas as importações de arroz Basmati relativamente às quais as autoridades responsáveis dos Estados-Membros não tenham ainda tomado uma decisão final sobre a elegibilidade do lote.

⁽¹⁾ JO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 279 de 28.8.2004, p. 19.

⁽³⁾ JO L 279 de 28.8.2004, p. 17.

⁽⁴⁾ JO L 279 de 28.8.2004, p. 25.

⁽⁵⁾ JO L 279 de 28.8.2004, p. 23.

⁽⁶⁾ JO L 176 de 30.6.2006, p. 53.

- (7) O Regulamento (CE) n.º 972/2006 deve, pois, ser alterado em conformidade.

- (8) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão para a Organização Comum dos Mercados Agrícolas,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

No artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 972/2006, é aditado ao n.º 2 um período com a seguinte redacção:

«Contudo, é aceite a presença até 5 % de arroz descascado dos códigos NC 1006 20 17 ou 1006 20 98 não correspondente a nenhuma das variedades constantes do anexo XVIII do Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho (*).

(*) JO L 299 de 16.11.2007, p. 1.»

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

Feito em Bruxelas, em 30 de Março de 2010.

Artigo 2.º

O artigo 6.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 972/2006, com a redacção dada pelo artigo 1.º do presente regulamento, aplica-se igualmente às importações de arroz Basmati, efectuadas antes da entrada em vigor do presente regulamento, relativamente às quais as autoridades competentes do Estado-Membro não tenham ainda estabelecido a elegibilidade para o direito zero previsto no artigo 138.º do Regulamento (CE) n.º 1234/2007.

Artigo 3.º

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

O artigo 2.º deixa de ser aplicável no final do décimo segundo mês seguinte à entrada em vigor do presente regulamento.

Pela Comissão

O Presidente

José Manuel BARROSO

REGULAMENTO (UE) N.º 273/2010 DA COMISSÃO**de 30 de Março de 2010****relativo à alteração do Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de Março de 2006, estabeleceu a lista das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na União Europeia, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 ⁽²⁾.
- (2) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, artigo 4.º, n.º 3, alguns Estados-Membros transmitiram à Comissão informações pertinentes para a actualização da lista comunitária. Alguns países terceiros também comunicaram informações relevantes. Por essa razão, a lista comunitária deve ser actualizada.
- (3) A Comissão deu a conhecer a todas as transportadoras aéreas envolvidas, quer directamente quer, quando tal não foi possível, através das autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar, os factos e as considerações essenciais que constituiriam a base de uma decisão destinada a impor-lhes uma proibição de operação na União Europeia ou a alterar as condições de uma proibição de operação imposta a uma transportadora aérea incluída na lista da União Europeia.
- (4) A Comissão deu às transportadoras aéreas em causa a oportunidade de consultarem os documentos fornecidos pelos Estados-Membros, de formularem comentários por escrito e de fazerem uma apresentação oral à Comissão no prazo de 10 dias úteis e ao Comité da Segurança Aérea instituído pelo Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil ⁽³⁾.
- (5) As autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar das transportadoras aéreas em causa foram consultadas pela Comissão, bem como, em casos específicos, por alguns Estados-Membros.

- (6) A Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) e a Comissão fizeram uma exposição ao Comité da Segurança Aérea sobre os projectos de assistência técnica levados a cabo nos países afectados pelo Regulamento (CE) n.º 2111/2005. Informaram sobre os pedidos de assistência técnica e de cooperação adicionais destinados a melhorar a capacidade administrativa e técnica das autoridades da aviação civil tendo em vista resolver eventuais problemas de inobservância das normas internacionais aplicáveis.
- (7) O Comité da Segurança Aérea também foi informado sobre as medidas coercivas tomadas pela AESA e pelos Estados-Membros para assegurar a aeronavegabilidade e manutenção contínuas das aeronaves matriculadas na União Europeia e operadas por transportadoras aéreas certificadas por autoridades de aviação civil de países terceiros.
- (8) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.

Transportadoras da União Europeia

- (9) De acordo com os dados das inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves de determinadas transportadoras aéreas da União Europeia no âmbito do Programa SAFA e das inspecções e auditorias específicas em determinadas áreas pelas autoridades de aviação nacionais, alguns Estados-Membros adoptaram certas medidas executórias, que comunicaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea: em 12 de Março de 2010, as autoridades competentes espanholas deram início ao processo de suspensão do Certificado de Operador Aéreo (COA) da transportadora aérea Baleares Link Express e, em 12 de Janeiro de 2010, suspenderam o COA da transportadora aérea Euro Continental; as autoridades competentes da Alemanha suspenderam o COA da transportadora Regional Air Express com efeitos a partir de 28 de Janeiro de 2010; as autoridades competentes do Reino Unido comunicaram a suspensão do COA da transportadora aérea Trans Euro Air Limited em 8 de Dezembro de 2009 e as autoridades competentes da República Eslovaca comunicaram, por escrito, a suspensão, em 1 de Março de 2010, do COA da transportadora Air Slovakia.
- (10) Por último, as autoridades competentes da Letónia informaram o Comité da Segurança Aérea de que, dadas as sérias apreensões respeitantes à segurança das operações e à aeronavegabilidade contínua das aeronaves do tipo IL-76, operadas pela transportadora aérea Aviation Company Inversija, tinham decidido, em 26 de Fevereiro de 2010, retirar estas aeronaves do COA da transportadora aérea Aviation Company Inversija, e suspenso o referido certificado em 16 de Março de 2010.

⁽¹⁾ JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.⁽²⁾ JO L 84 de 23.3.2006, p. 14.⁽³⁾ JO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

Air Koryo

- (11) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1543/2006, a Comissão obteve informações pormenorizadas sobre as medidas tomadas pelas autoridades competentes da República Popular Democrática da Coreia (RPDC) responsáveis pela supervisão regulamentar da Air Koryo e pela própria Air Koryo para corrigir as deficiências de segurança a que se refere o Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (12) Em Dezembro de 2008, a Comissão convidou a RPDC a apresentar o plano de medidas correctivas da Air Koryo demonstrativo de que forma tinham sido corrigidas as graves deficiências de segurança detectadas no decurso das inspecções na plataforma de estacionamento antes de a transportadora aérea ser incluída no anexo A da lista de transportadoras aéreas proibidas de operar na União Europeia. Além disso, a Comissão solicitou que lhe fossem enviados os elementos pertinentes comprovativos de que a Air Koryo tinha sido objecto de uma supervisão adequada por parte das autoridades competentes da RPDC, em conformidade com as disposições da ICAO.
- (13) Na sua resposta formal de Junho de 2009, a RPDC apresentou um conjunto de documentos que respondem de forma pormenorizada às questões colocadas. Após uma série de comunicações entre a Comissão e a RPDC, foi possível clarificar a situação actual da segurança da aviação na República Popular Democrática da Coreia.
- (14) Os documentos fornecidos pela RPDC e as conversações mantidas entre a Comissão e a RPDC mostraram que, no que respeita à aeronave do tipo Tupolev Tu 204-300, a Air Koryo está em condições de comprovar que a aeronave pode ser operada no pleno cumprimento das normas de segurança internacionais, inclusive no plano da aeronavegabilidade e das operações contínuas, e que a RPDC dispõe de capacidade para efectuar a supervisão da transportadora aérea em conformidade com as normas internacionais.
- (15) Quanto aos outros tipos de aeronaves da frota da Air Koryo, a RPDC confirmou que estas não davam pleno cumprimento às normas internacionais aplicáveis em matéria de equipamento aeronáutico, nomeadamente no que respeita a EGPWS, pelo que não estavam autorizadas pela RPDC a efectuar operações no espaço aéreo da União Europeia.
- (16) A RPDC reagiu de forma rápida e cooperante aos pedidos de informação da Comissão ao longo de todo o período. Em 18 de Março de 2010, a Air Koryo fez uma exposição ao Comité da Segurança Aérea confirmando os progressos registados.
- (17) Nestas circunstâncias, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air Koryo deve ser autorizada a efectuar operações com destino à União Europeia com as duas aeronaves do tipo Tupolev Tu-204-300, de matrícula P-632 e P-633, sem restrições operacionais. Con-

tudo, dado não satisfazer os requisitos da ICAO pertinentes, o resto da frota não deverá ser autorizado a operar com destino à União Europeia enquanto tais requisitos não forem plenamente satisfeitos. Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air Koryo deve ser incluída no anexo B. A transportadora apenas poderá efectuar operações com destino à UE com duas aeronaves do tipo Tupolev Tu-204.

Transportadoras aéreas da Suazilândia

- (18) Em 17 de Dezembro de 2009, as autoridades competentes da Suazilândia fizeram uma exposição por escrito à Comissão que incluía elementos de prova da retirada do certificado de operador aéreo e das licenças de exploração das transportadoras aéreas seguintes: Aero Africa (PTY) Ltd, Jet Africa (PTY) Ltd, Royal Swazi National Airways, Scan Air Charter Ltd e Swazi Express Airways, as quais cessaram a sua actividade em 8 de Dezembro de 2009.
- (19) Nestas circunstâncias, com base nos critérios comuns, considera-se que as transportadoras aéreas acima mencionadas, licenciadas na Suazilândia, devem ser retiradas do anexo A.

Bellview Airlines

- (20) Ficou comprovado que a transportadora aérea Bellview Airlines, certificada na Nigéria, regista graves deficiências, conforme demonstrado pelos resultados das investigações realizadas pelas autoridades competentes francesas e pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação.
- (21) As autoridades competentes francesas (DGAC) informaram a Comissão de que a frota da transportadora aérea Bellview Airlines inclui duas aeronaves do tipo Boeing 737-200 registadas em França, de matrícula F-GHXX e F-GHXL, cujos certificados de aeronavegabilidade caducaram, respectivamente, em Maio e Agosto de 2008. Consequentemente, estas aeronaves deixaram de apresentar condições de aeronavegabilidade.
- (22) A Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) informou a Comissão de que, por um lado, tinha suspenso a aprovação relativa à Parte-145 (ref.^a EASA.145.0172) emitida para aquela organização em 8 de Maio de 2009, com efeitos imediatos - devido às deficiências de segurança não corrigidas que reduzem o nível de segurança e geram riscos sérios para a segurança de voo e, por outro, considerava a possibilidade de revogação dessa aprovação.
- (23) Ficou comprovado que a transportadora aérea Bellview Airlines, certificada na Nigéria, retomou a actividade da transportadora aérea Bellview Airlines, certificada na Serra Leoa, a qual tinha sido incluída no anexo A em 22 de Março de 2006 ⁽¹⁾ e fora retirada do mesmo em 14 de Novembro de 2008 ⁽²⁾, após as autoridades competentes da Serra Leoa terem comunicado à Comissão a revogação do seu COA.

⁽¹⁾ Considerandos 75 a 86 do Regulamento (CE) n.º 474/2006, de 22 de Março de 2006, JO L 84 de 23.3.2006, p. 19

⁽²⁾ Considerando 21 do Regulamento (CE) n.º 1131/2008, de 14 de Novembro de 2008, JO L 306 de 15.11.2008, p. 49.

- (24) A sua aeronave do tipo Boeing B737-200, de matrícula 5N-BFN, sofreu um acidente fatal em Lagos, a 22 de Outubro de 2005, que se saldou na perda total da aeronave e em 117 vítimas mortais. As autoridades competentes da Nigéria não forneceram informações detalhadas sobre o acidente nem publicaram qualquer relatório de investigação do mesmo.
- (25) Tendo em conta as deficiências supramencionadas, a Comissão deu início a consultas com as autoridades competentes da Nigéria, tendo manifestado sérias apreensões quanto à segurança das operações e à aeronavegabilidade da Bellview Airlines e pedido esclarecimentos sobre a situação e as medidas adoptadas pelas autoridades e pela própria transportadora no sentido de corrigirem as deficiências detectadas.
- (26) Em 19 de Fevereiro de 2010, as autoridades competentes da Nigéria informaram que o operador é titular de um COA, mas que deixou de efectuar operações. Contudo, não comunicaram a situação dos certificados da transportadora aérea e das suas aeronaves.
- (27) A Bellview Airlines solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, que teve lugar em 18 de Março de 2010 e contou com a presença das autoridades competentes da Nigéria (NCAA). A Bellview Airlines apresentou um COA válido até 22 de Abril de 2010, tendo contudo informado que este fora suspenso na sequência da retirada de todas as aeronaves constantes do mesmo. As NCAA informaram que, de acordo com a regulamentação nigeriana aplicável, esse COA tinha caducado em 4 de Dezembro de 2009, 60 dias após o fim das operações da última aeronave constante do mesmo, mas não apresentou os necessários documentos comprovativos da sua suspensão ou revogação. Consequentemente, as NCAA foram convidadas a apresentar por escrito e com carácter de urgência os seguintes documentos: a) o acto administrativo de suspensão ou revogação do COA da Bellview Airlines; b) a confirmação de que a empresa se encontra em fase de (re)certificação pela autoridade nigeriana da aviação civil; c) o compromisso formal da autoridade nigeriana da aviação civil de que notificará à Comissão os resultados da auditoria de (re)certificação antes da emissão de um novo COA.
- (28) As autoridades competentes da Nigéria apresentaram a informação solicitada em 25 de Março de 2010. Consequentemente, tendo em conta os critérios comuns, considera-se que não será necessário adoptar qualquer medida adicional nesta fase.
- Transportadoras aéreas do Egipto**
- (29) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1144/2009 ⁽¹⁾, as autoridades competentes do Egipto apresentaram quatro relatórios mensais, relativos a Novembro e Dezembro de 2009 e Janeiro e Fevereiro de 2010, para demonstrar o grau de execução do plano, conforme verificado por aquelas autoridades. Para além destes relatórios, que incidiram nos resultados das inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves da Egypt Air, em 18 de Novembro, foram ainda transmitidos os relatórios da auditoria à aeronavegabilidade contínua e operações de voo e em terra.
- (30) As autoridades competentes do Egipto também se comprometeram a continuar a enviar informações sobre a resolução satisfatória das deficiências constatadas no decurso das inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento às aeronaves da Egypt Air, no período de 2008, 2009 e 2010. Para esse efeito, enviaram documentação pertinente a alguns dos Estados-Membros que tinham submetido as aeronaves da Egypt Air a inspecções na plataforma de estacionamento. O processo de resolução das deficiências constatadas está em curso e deverá ser objecto de verificações regulares.
- (31) Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1144/2009 ⁽²⁾, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação efectuou uma visita ao Egipto, de 21 a 25 de Fevereiro de 2010, com a assistência dos Estados-Membros. Durante a visita, foi efectuada uma avaliação das actividades desenvolvidas pela autoridade egípcia da aviação civil (ECAA) ao nível da supervisão em geral e, em particular, quando procede ao acompanhamento da aplicação do plano de medidas correctivas e da progressiva resolução, pela Egypt Air, das deficiências constatadas. A visita de avaliação permitiu comprovar que a ECAA dispunha de capacidade para cumprir as obrigações que lhe incumbem por força das normas da ICAO, assim como para efectuar a supervisão dos operadores que sejam titulares de certificados de operador aéreo por ela emitidos e permitiu ainda identificar as áreas susceptíveis de serem melhoradas, nomeadamente no que respeita a um sistema coerente de seguimento das constatações feitas durante as actividades de supervisão desenvolvidas pela ECAA e à formação das pessoas responsáveis pelo licenciamento do pessoal.
- (32) A visita de avaliação demonstrou que a Egypt Air está a preparar a aplicação de um plano de medidas correctivas. De uma forma geral, não foi detectado nenhum incumprimento grave das normas da ICAO. A Comissão reconhece os esforços desenvolvidos pela transportadora para tomar as medidas necessárias com vista a corrigir a situação no plano da segurança. Contudo, atendendo à extensão e ao âmbito do plano de medidas correctivas da transportadora aérea, assim como à necessidade de prever soluções sustentáveis/permanentes para o grande número de deficiências de segurança detectadas, a Comissão solicita às autoridades competentes do Egipto que continuem a enviar relatórios mensais sobre a verificação da aplicação do plano de medidas correctivas, incluindo as medidas destinadas a corrigir as deficiências constatadas no decurso da visita de avaliação, além das informações sobre as actividades de supervisão daquela transportadora aérea desenvolvidas pela ECAA em matéria de aeronavegabilidade contínua, manutenção e operações.
- (33) Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes pela Egypt Air, dando prioridade, nas inspecções na plataforma de estacionamento, às aeronaves desta transportadora, nos termos do disposto no Regulamento (CE) n.º 351/2008.
- (34) A visita de avaliação também abrangem uma série de outras transportadoras aéreas egípcias. No caso das transportadoras aéreas AlMasria Universal Airlines e Midwest Airlines, foram detectados graves problemas de segurança.

⁽¹⁾ JO L 312 de 27.11.2009, p. 16.

⁽²⁾ JO L 312 de 27.11.2009, p. 16.

- (35) No que respeita à AlMasria Universal Airlines, foram detectadas deficiências significativas nas áreas das operações de voo e da formação, nomeadamente no que se refere às qualificações e competências de alguns gestores de operações. Esta questão assume particular importância em caso de aumento da frota.
- (36) Por ofício de 3 de Março de 2010, o Comité da Segurança Aérea convidou a transportadora AlMasria Universal Airlines a apresentar as suas observações. Em 17 de Março de 2010, a AlMasria fez uma exposição ao Comité da Segurança Aérea que previa a adopção de medidas para corrigir as deficiências detectadas durante a visita de avaliação. Atendendo ao aumento previsto da frota da empresa, a Comissão solicita às autoridades competentes do Egipto o envio de relatórios mensais sobre a verificação da aplicação das medidas correctivas, bem como informações sobre todas as actividades de supervisão desta transportadora aérea desenvolvidas pela ECAA no domínio da aeronavegabilidade contínua, manutenção e operações.
- (37) Os Estados-Membros verificarão o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes pela AlMasria, conferindo prioridade, nas inspecções na plataforma de estacionamento, às aeronaves desta transportadora, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008.
- (38) No caso da Midwest Airlines, ficou comprovado que a transportadora regista deficiências a nível da segurança, conforme detectado pelas autoridades competentes italianas no que respeita ao controlo da massa e centragem num voo da transportadora. Esta indicação conduziu a Itália a recusar a concessão de uma autorização de voo ao operador ⁽¹⁾. Além disso, durante a visita de avaliação, foram também detectadas deficiências significativas nas áreas da gestão operacional e da manutenção, do controlo das operações e da formação dos tripulantes, bem como da gestão da aeronavegabilidade contínua, com impacto na segurança. Consequentemente, com base nos critérios comuns, considera-se que a transportadora aérea não tem condições para assegurar as suas operações e a sua manutenção em conformidade com as normas da ICAO. Durante a visita, a autoridade egípcia da aviação civil deu informações sobre as medidas tomadas para suspender as operações da Midwest Airlines.
- (39) Por ofício de 3 de Março de 2010, a transportadora aérea Midwest Airlines foi convidada a apresentar as suas observações ao Comité da Segurança Aérea. Em 15 de Março de 2010, as autoridades competentes do Egipto apresentaram elementos comprovativos da revogação do COA da Midwest Airlines em 28 de Fevereiro de 2010.
- (40) Em virtude da iniciativa da ECAA não será necessário adoptar medidas complementares. A ECAA é convidada a informar a Comissão sobre o processo e os resultados da recertificação da companhia, antes da concessão de um novo COA.
- Iran Air**
- (41) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2008, os Estados-Membros continuaram a procurar verificar o efectivo cumprimento, pela Iran Air, das normas de segurança aplicáveis, mediante a realização de inspecções periódicas na plataforma de estacionamento às aeronaves da transportadora aérea que aterram nos aeroportos da União Europeia. Em 2009, há registo da realização deste tipo de inspecções pela Áustria, França, Alemanha, Suécia, Itália e Reino Unido. Os resultados destas inspecções apontam para uma marcada redução do nível de conformidade com as normas de segurança internacionais ao longo do ano.
- (42) A Comissão solicitou às autoridades competentes e à transportadora aérea informações que lhe permitissem verificar se as deficiências detectadas tinham sido corrigidas. Em Fevereiro de 2010, a transportadora aérea Iran Air apresentou um plano de acção que admitia as lacunas do plano de acção anterior, identificava as causas e definia as medidas específicas a adoptar para corrigir as deficiências detectadas.
- (43) Contudo, as informações enviadas pelas autoridades competentes iranianas (CAO-IRI) responsáveis pela supervisão regulamentar da Iran Air indicavam que estavam em condições de demonstrar que tinham tomado medidas efectivas para corrigir as deficiências detectadas no decurso das inspecções realizadas ao abrigo do Programa SAFA. Acresce que as CAO-IRI não demonstraram que tinham tomado as medidas adequadas para corrigir a elevada taxa de sinistralidade das aeronaves matriculadas no Irão e operadas por transportadoras aéreas certificadas por CAO-IRI.
- (44) Além disso, de acordo com a documentação apresentada pelas CAO-IRI em Fevereiro de 2010, a Iran Air não foi objecto de supervisão na área da manutenção e das inspecções de voo nem dispõe de um sistema eficaz para dar resposta às importantes deficiências constatadas na área da segurança. Acresce que os dados sobre acidentes e incidentes apresentados pelas CAO-IRI revelam um número significativo de acontecimentos graves com aeronaves da Iran Air nos últimos 11 meses, dos quais mais de metade envolvem aeronaves do tipo Fokker 100. Contudo, a documentação não continha provas de que as CAO-IR tivessem adoptado medidas de acompanhamento.
- (45) Em Março de 2010, as CAO-IRI forneceram dados que comprovam que a Air Iran foi objecto de inspecções para verificação do cumprimento dos requisitos aplicáveis em matéria de manutenção, mas as constatações apontavam para a existência de problemas relacionados com a inspecção dos motores e o desempenho do sistema de qualidade da transportadora aérea.

⁽¹⁾ A autoridade italiana da aviação civil (ENAC) informou a Midwest Airlines, em 5.2.2010, sobre estas deficiências de segurança que, entretanto, conduziram à revogação da autorização para efectuar o voo.

- (46) Na reunião do Comité da Segurança Aérea de 17 de Março de 2010, a transportadora aérea reconheceu que tinha registado uma diminuição do nível de segurança, mas confirmou que tinha criado um centro de comando da manutenção e uma comissão de avaliação da manutenção para tratar das questões da aeronavegabilidade, melhorado a formação na área da segurança em todos os departamentos da companhia, reforçado a actividade do departamento de segurança e garantia da qualidade e criado vários comités de segurança ao nível dos vários departamentos da companhia. Além disso, a transportadora encontra-se envolvida num processo de reestruturação profunda, que visa reforçar a sua capacidade para garantir a segurança das operações. Os resultados das inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento à Iran Air desde Fevereiro de 2010 apontam para uma clara melhoria do desempenho da transportadora aérea.
- (47) Apesar da notável melhoria, recentemente verificada, dos resultados das inspecções SAFA, do facto de a Air Iran reconhecer a necessidade de introduzir melhoramentos e dos esforços no sentido de corrigir as deficiências de segurança detectadas, a Comissão considera que, atendendo ao elevado número de incidentes com as aeronaves Fokker 100, as operações destas para a União Europeia devem ser suspensas. No que se refere aos outros tipos de aeronaves da sua frota (apresentação da CAO/IRI, de 10 de Março de 2010), ou seja, as aeronaves dos tipos Boeing 747 e Airbus A300, A310 e A320, a Iran Air não deverá ser autorizada a realizar operações para além do seu nível actual (frequências e destinos) até a Comissão determinar que existem provas claras de que as deficiências de segurança detectadas foram eficazmente corrigidas.
- (48) Por estas razões, com base nos critérios comuns, considera-se que a transportadora aérea deve constar do anexo B e apenas deve ser autorizada a operar com destino à União Europeia no caso de as operações se limitarem estritamente aos níveis actuais (frequências e destinos) e de continuarem a ser realizadas com as aeronaves actualmente utilizadas. Acresce que a frota de Fokker 100 não deverá ser autorizada a operar com destino à União Europeia.
- (49) A Comissão continuará a acompanhar de perto o desempenho da Iran Air. Os Estados-Membros verificarão o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes, conferindo a prioridade nas inspecções reforçadas na plataforma de estacionamento às aeronaves desta transportadora, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008. A Comissão, em colaboração com os Estados-Membros e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, pretende verificar se as medidas anunciadas pelas CAO-IRI e pela Air Iran foram satisfatoriamente aplicadas mediante uma visita ao local antes da próxima reunião do Comité da Segurança Aérea.

Transportadoras aéreas do Sudão

- (50) As autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar do Sudão (SCAA) mostraram falta de capacidade para dar resposta às importantes deficiências constatadas durante a auditoria realizada pela ICAO ao Sudão, em Novembro de 2006, no âmbito do Programa USOAP. Em Março de 2008, as SCAA informaram a Comissão de que todas as deficiências constatadas de maior gravidade e importância na área das operações, da aeronavegabilidade e do licenciamento do pessoal tinham sido ou estavam a ser corrigidas. Em Dezembro de 2009, as SCAA informaram a Comissão de que 70% das anomalias detectadas no âmbito do Programa USOAP tinham sido corrigidas de acordo com as recomendações da ICAO.
- (51) Contudo, de acordo com as informações enviadas pelas SCAA à Comissão em Dezembro de 2009 e Março de 2010, muitas das constatações continuavam sem resposta ou as medidas correctivas tomadas não tinham produzido efeito, nomeadamente no que se refere à formação e qualificações dos inspectores de operações de voo e à garantia de que os operadores dispõem de um manual de formação aprovado.
- (52) Acresce que, de acordo com os resultados da auditoria efectuada pelas SCAA à Azza Air Transport em Outubro de 2009, pouco antes do acidente mortal ocorrido com a aeronave Boeing 707 de matrícula ST-AKW, a transportadora aérea não tinha tomado importantes medidas de segurança na área da formação, uma das constatações principais da auditoria da ICAO. As SCAA confirmaram que procediam à renovação anual do COA da transportadora desde 1996, data da primeira emissão.
- (53) Em 10 de Dezembro de 2009, as SCAA informaram ainda a Comissão de que a Air West Company Ltd tinha procedido à restituição do seu COA em Julho de 2008, tendo deixado de ser titular de um certificado de operador aéreo registado na República do Sudão. Por conseguinte, atendendo a que o operador deixou de ser titular de um COA, e que, por conseguinte, a sua licença de exploração caducou, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air West Ltd deixou de exercer a actividade de transporte aéreo.
- (54) Na ausência de quaisquer progressos na aplicação das medidas correctivas preconizadas pela auditoria USOAP e dado as SCAA não terem comprovado que as medidas correctivas notificadas foram eficazmente aplicadas, com base nos critérios comuns, considera-se que as SCAA não foram capazes de demonstrar que têm capacidade para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança pertinentes e que, por conseguinte, todas as transportadoras aéreas certificadas na República do Sudão devem ser objecto de uma proibição de operação e incluídas no anexo A.

Transportadoras aéreas da Albânia

- (55) Na sequência da avaliação da situação da transportadora Albanian Airlines MAK, em Novembro de 2009, e nos termos do disposto no Regulamento n.º 1144/2009 ⁽¹⁾, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação foi mandatada para efectuar uma inspecção geral de normalização na Albânia, a qual teve lugar em Janeiro de 2010. O relatório final de inspecção, difundido em 7 de Março de 2010, revelou deficiências significativas em todas as áreas auditadas: 13 constatações relacionadas com não-conformidades na área da aeronavegabilidade, das quais seis no plano da segurança; 13 constatações relacionadas com não-conformidades nas áreas do licenciamento e da aptidão física do pessoal, das quais três no plano da segurança; 9 constatações relacionadas com não-conformidades na área das operações de transporte aéreo, das quais seis no plano da segurança. Além disso, constatou-se a existência de um risco imediato para a segurança relativamente ao COA de um dos dois titulares, tendo o problema sido resolvido durante a visita com a adopção imediata de medidas correctivas pela DGCA.
- (56) As autoridades competentes da Albânia (DGCA) foram convidadas a enviar relatórios ao Comité da Segurança Aérea, que apresentaram em 18 de Março de 2010.
- (57) O Comité da Segurança Aérea tomou nota de que as autoridades competentes da Albânia (DGCA) já apresentaram um plano de acção à AESA. A DGCA foi convidada a apresentar um plano de acção aceitável para a AESA e instada a tomar as medidas necessárias, tendo em vista a eficácia da execução do referido plano, dando prioridade às deficiências detectadas pela AESA que levantavam problemas de segurança se não fossem rapidamente corrigidas.
- (58) Dada a necessidade de corrigir com urgência as deficiências de segurança detectadas na Albânia, na ausência da adopção de medidas de carácter geral eficazes pela DGCA, a Comissão será obrigada a usar dos poderes que lhe são concedidos pelo artigo 21.º do Acordo Multilateral entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, a República da Albânia, a Bósnia e Herzegovina, a República da Bulgária, a República da Croácia, a Antiga República Jugoslava da Macedónia, a República da Islândia, a República de Montenegro, o Reino da Noruega, a Roménia, a República da Sérvia e a Missão de Administração Provisória das Nações Unidas para o Kosovo sobre o estabelecimento de um Espaço de Aviação Comum Europeu («Acordo EACE»), sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas de Angola

TAAG — *Linhas Aéreas de Angola*

- (59) A TAAG - Linhas Aéreas de Angola só está autorizada a operar em Portugal com as aeronaves do tipo Boeing

777-200, de matrícula D2-TED, D2-TEE e D2-TEF, e com quatro aeronaves do tipo Boeing B-737-700, de matrícula D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ, conforme previsto no considerando 88 do Regulamento (CE) n.º 1144/2009 ⁽²⁾. A Comissão convidou as autoridades competentes de Angola (INAVIC) a fornecerem informações sobre a supervisão da transportadora aérea TAAG - Linhas Aéreas de Angola, nomeadamente sobre a supervisão reforçada dos voos para Portugal e os resultados alcançados.

- (60) O INAVIC informou o Comité da Segurança Aérea de que tinha reforçado a supervisão contínua da TAAG - Linhas Aéreas de Angola, tendo, em 2009, realizado 34 inspecções programadas à transportadora. Além disso, foram sistematicamente realizadas inspecções na plataforma de estacionamento, a anteceder cada voo da transportadora para a Europa.
- (61) A TAAG - Linhas Aéreas de Angola solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, que teve lugar em 18 de Março de 2010, para fazer o ponto da situação. A transportadora comunicou que voltou a ser membro da IATA em Dezembro de 2009 e apresentou informações detalhadas ao Comité, demonstrando o elevado grau de desempenho das suas operações com destino a Lisboa e, tendo, nesta base, requerido autorização para recomençar as operações para o resto da UE.
- (62) As autoridades competentes portuguesas (INAC) apresentaram a sua avaliação dos resultados das inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento à TAAG - Linhas Aéreas de Angola desde a retoma das operações com destino a Lisboa. De acordo com o INAC, foram realizadas cerca de 200 inspecções deste tipo desde que a TAAG recomeçou as suas operações, em 1 de Agosto de 2009. O INAC confirmou que não foram detectados problemas de segurança e manifestou inteira satisfação com as operações da TAAG - Linhas Aéreas de Angola de e para Lisboa, estando em condições de recomendar que sejam alargadas ao resto do território da UE.
- (63) A transportadora também informou que está a investir na modernização do equipamento da sua frota de Boeing B737-200 (instalação de pacidade EGPWS, ELT406 e RVSM, porta de cabina de pilotagem, registador de dados de voo digital e radar meteorológico digital de bordo, em conformidade com as normas de segurança internacionais), mas que este processo ainda não está concluído na totalidade da frota. A transportadora informou ainda que tenciona retirar gradualmente de serviço a aeronave do tipo Boeing B747-300 devido, nomeadamente, à sua menor fiabilidade operacional.

⁽¹⁾ Considerandos 10 a 16 do Regulamento (CE) n.º 1144/2009, de 26 de Novembro de 2009, JO L 312 de 27.11.2009, p. 17.

⁽²⁾ JO L 312 de 27.11.2009, p. 24.

(64) Consequentemente, com base nos critérios comuns, e tendo em conta a recomendação constante do ponto 62 e os resultados positivos das inspeções efectuadas na plataforma de estacionamento às aeronaves desta transportadora aérea, considera-se que a TAAG deve continuar a figurar no anexo B, no caso das três aeronaves do tipo Boeing B777 (matrículas D2-TED, D2-TEE e D2-TEF) e das quatro aeronaves do tipo Boeing B737-700 (matrículas D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ), apenas devendo ser levantadas as restrições actualmente impostas às operações destas aeronaves com destino a Lisboa. Assim, as operações desta transportadora aérea com destino à União Europeia devem ser sujeitas às verificações adequadas do efectivo cumprimento das normas de segurança pertinentes, devendo, para tal, ser dada prioridade, para efeitos de inspeções na plataforma de estacionamento, às aeronaves desta transportadora, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008.

Supervisão global da segurança das transportadoras aéreas de Angola

(65) O INAVIC registou progressos adicionais na adopção das medidas tendentes a dar resposta às constatações pendentes na sequência da última visita de avaliação da segurança da UE, realizada em Junho de 2009. Em especial, o INAVIC procedeu à actualização da regulamentação angolana em matéria de segurança da aviação, de modo a incluir as últimas alterações das normas da ICAO, à consolidação do seu plano de vigilância e à contratação de dois inspectores suplementares qualificados em operações de voo.

(66) O INAVIC também informou sobre os progressos realizados na área da recertificação das transportadoras aéreas angolanas, cujo processo deverá ficar concluído até finais de 2010, data em que, de acordo com o INAVIC, essas transportadoras aéreas deverão cessar as operações caso não sejam recertificadas em conformidade com a regulamentação angolana aplicável à segurança da aviação. Ora, com excepção da TAAG - Linhas Aéreas de Angola, não foi recertificada qualquer transportadora aérea.

(67) O INAVIC informou que, no decurso do processo de recertificação, as actividades de supervisão de certas transportadoras aéreas revelaram a existência de problemas de segurança e de incumprimento da regulamentação em vigor neste domínio, o que conduziu o INAVIC a tomar medidas coercivas adequadas. Consequentemente, em Dezembro de 2009, foi revogado o COA da transportadora Air Gemini e, em Fevereiro de 2010, os COA das transportadoras PHA e SAL. Os COA das transportadoras Giraglobo, Mavewa e Airnave foram suspensos em Fevereiro de 2010. Contudo, o INAVIC não apresentou os documentos comprovativos da revogação desses certificados.

(68) A Comissão insta o INAVIC a prosseguir o processo de recertificação das transportadoras aéreas angolanas com determinação, tendo em devida conta os eventuais problemas de segurança detectados no decurso do processo. Com base nos critérios comuns, considera-se que as restantes transportadoras aéreas, cuja supervisão regulamen-

tar incumbe ao INAVIC, ou seja, a Aerojet, Air26, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Rui & Conceição, Servisair e Sonair, bem como a Air Gemini, PHA e SAL, devem permanecer no anexo A.

Transportadoras aéreas da Federação da Rússia

(69) Em 19 de Fevereiro de 2010, as autoridades competentes da Federação da Rússia informaram a Comissão da alteração da sua decisão de 25 de Abril de 2008, excluindo assim das operações com destino à União Europeia as aeronaves constantes do COA de 13 transportadoras aéreas russas. Estas transportadoras não dispunham do equipamento necessário para realizar voos internacionais de acordo com as normas da ICAO (ausência do equipamento TAWS/E-GPWS), e/ou o seu certificado de aeronavegabilidade tinha caducado e/ou não tinha sido renovado.

(70) De acordo com a nova decisão, estão proibidas de operar na União Europeia ou com destino ou partida do seu território, as seguintes aeronaves:

a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353 e RA-47360 e AN-26: RA-26660;

b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 e RA-85682;

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 e RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 e RA-88300; Yak-40K: RA-21505 e RA-98109; Yak-42D: RA-42437; todos (22) os helicópteros Kamov Ka-26 (matrícula desconhecida); todos (49) os helicópteros Mi-8 (matrícula desconhecida); todos (11) os helicópteros Mi-171 (matrícula desconhecida); todos (8) os helicópteros Mi-2 (matrícula desconhecida) e todos (1) os helicópteros EC-120B: RA-04116;

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 e RA-85457;

e) Krasnoyarsky Airlines: a aeronave do tipo TU-154M, de matrícula RA-85682, anteriormente incluída no COA da transportadora Krasnoyarsky Airlines, revogado em 2009, é actualmente operada por outra transportadora aérea certificada na Federação da Rússia;

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 e RA-42541;

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; todas as aeronaves TU-134 (matrícula desconhecida); todas as aeronaves Antonov An-24 (matrícula desconhecida); todas as aeronaves An-2 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros Mi-2 (matrícula desconhecida) e todos os helicópteros Mi-8 (matrícula desconhecida);

h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 e RA-85690;

- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374 e RA-42433; todas as aeronaves Tupolev TU-134A incluindo: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 e RA-65973; todas as aeronaves Antonov AN-24RV, incluindo: RA-46625 e RA-47818; as aeronaves do tipo AN24RV, de matrícula RA-46625 e RA-47818, são actualmente operadas por outra transportadora russa;
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (actualmente as aeronaves RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 e RA-85432 não são operadas por razões financeiras);
- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; todos (25) os TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 e RA-65977; as aeronaves de matrícula RA-65143 e RA-65916 são operadas por outra transportadora aérea russa; todas (1) as aeronaves TU-134B: RA-65726; todas (10) as aeronaves Yakovlev Yak-40: RA-87348 (actualmente não operadas por razões financeiras), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 e RA-88280; todos os helicópteros Mil-26 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros Mil-10 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros Mil-8 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros AS-355 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros BO-105 (matrícula desconhecida); a aeronave do tipo AN-24B: RA-46388, as aeronaves RA-46267 e RA-47289 e as aeronaves do tipo AN-24RV RA-46509, RA-46519 e RA-47800 são operadas por outra transportadora russa;
- l) Rússia (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, as aeronaves RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 e RA-65555 são operadas por outra transportadora russa; TU-214: RA-64504 e RA-64505 são operadas por outra transportadora russa; Ilyushin IL-18: as aeronaves RA-75454 e RA-75464 são operadas por outra transportadora russa; Yakovlev Yak-40: as aeronaves RA-87203, RA-87968, RA-87971 e RA-88200 são operadas por outra transportadora russa.

Yemenia Yemen Airways

- (71) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1144/2009, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) e os Estados-Membros efectuaram uma visita à República do Iémen, em Dezembro de 2009, para verificar a situação da Yemenia na área da segurança, verificar se cumpria efectivamente as normas de segurança internacionais e se a CAMA dispunha de capacidade para assegurar a supervisão da segurança da aviação civil no Iémen.
- (72) A visita de avaliação demonstrou que a CAMA dispõe de capacidade para efectuar uma supervisão eficaz da Yeme-

nia Yemen Airways e, consequentemente, assegurar que as transportadoras titulares de COA por ela emitidos podem realizar operações seguras em conformidade com as normas da ICAO e que o controlo e supervisão das operações da Yemenia Yemen Airways são adequados para garantir operações conformes às exigências do seu COA.

- (73) À luz dos resultados da visita, não será necessário adoptar medidas complementares nesta fase. A Comissão continuará a acompanhar de perto o desempenho da transportadora e a incentivar as autoridades do Iémen no sentido de continuarem a desenvolver esforços no âmbito da investigação do acidente ocorrido em 30 de Junho de 2009 com o voo 626 da Yemenia Yemen Airways. Os Estados-Membros verificarão o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes conferindo a prioridade nas inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves desta transportadora, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008.

Transportadoras aéreas da República das Filipinas

- (74) Ficou comprovada a falta de capacidade das autoridades responsáveis pela supervisão das transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas para corrigirem as deficiências de segurança detectadas, não tendo sido apresentadas provas suficientes da observância das normas de segurança e das práticas recomendadas da ICAO pelas transportadoras aéreas certificadas na República das Filipinas, conforme demonstrado pelos resultados da auditoria realizada pela ICAO em Outubro de 2009, nas Filipinas, no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP), e pela degradação contínua da notação dada às Filipinas pelas autoridades competentes dos Estados Unidos da América.
- (75) Na sequência da auditoria USOAP às Filipinas, em Outubro de 2009, a ICAO notificou todos os Estados partes na Convenção de Chicago da existência de um grave problema de segurança que afecta a supervisão das transportadoras e das aeronaves matriculadas nas Filipinas⁽¹⁾. Existem nas Filipinas 47 operadores aéreos, incluindo os operadores de transportes aéreos internacionais, que realizam operações ao abrigo de certificados de operador aéreo emitidos em conformidade com disposições administrativas revogadas. As autoridades competentes filipinas não elaboraram qualquer tipo de plano de execução ou de plano transitório com vista à certificação dos restantes operadores de transporte aéreo, em conformidade com a regulamentação aplicável à aviação civil, de modo a substituir aquelas disposições administrativas. Além disso, há mais de um ano que as autoridades competentes das Filipinas não efectuam quaisquer inspecções de vigilância dos operadores aéreos. Os planos de medidas correctivas apresentados à ICAO por aquelas autoridades não foram considerados aceitáveis para corrigir este grave problema de segurança, que continua por resolver.

(1) Constatação OPS/01 da ICAO.

- (76) Além disso, a entidade federal responsável pela aviação (*Federal Aviation Administration - FAA*), no Ministério dos Transportes dos Estados Unidos da América (*U.S. Department of Transportation*), no seu programa IASA, continua a classificar o país na categoria dois, o que indica que as Filipinas não cumprem as normas internacionais de segurança estabelecidas pela ICAO.
- (77) Os graves problemas de segurança comunicados pela ICAO revelam que o plano de medidas correctivas apresentado pelas autoridades competentes das Filipinas à Comissão em 13 de Outubro de 2008 ⁽¹⁾, cuja conclusão estava prevista para 31 de Março de 2009, não está concluído e que as autoridades competentes das Filipinas não foram capazes de executar esse plano de acção em tempo oportuno.
- (78) A Comissão, tendo em conta o grave problema de segurança comunicado pela ICAO, prosseguiu as suas consultas às autoridades competentes das Filipinas, tendo manifestado sérias apreensões quanto à segurança das operações das transportadoras aéreas licenciadas naquele Estado e pedido esclarecimentos sobre as medidas adoptadas pelas autoridades competentes para corrigirem as deficiências de segurança detectadas.
- (79) As autoridades competentes filipinas (CAAP) enviaram documentação, entre Janeiro e Março de 2010, mas não forneceram todas as informações solicitadas e, nomeadamente, os documentos comprovativos de que as deficiências de segurança tinham sido adequadamente corrigidas.
- (80) As CAAP foram ouvidas pelo Comité da Segurança Aérea em 18 de Março de 2010, tendo confirmado a existência de 20 transportadoras aéreas, as quais, até à sua recertificação o mais tardar em 1 de Dezembro de 2010, continuarão a operar ao abrigo de certificados de operador aéreo emitidos de acordo com disposições administrativas revogadas. Trata-se das transportadoras Aerowurks Aerial Spraying Services, Airtrack Agricultural Corp., Asia Aircraft Overseas, Philippines Inc., Aviation Technology Innovators Inc., Bendice Transport Management Inc., Canadian Helicopter Philippines Inc., CM Aero, Cyclone Airways, INAEC Aviation Corp., Macro Asia Air Taxi Services, Omni Aviation, Corp., Philippine Agricultural Aviation Corp., Royal Air Charter Services Inc., Royal Star Aviation Inc., Southstar Aviation Company, Subic International Air Charter Inc., e Subic Seaplane Inc.. Além disso, confirmaram que muitas destas transportadoras continuam a operar com COA fora de validade, ao abrigo de derrogações temporárias que as isentam da titularidade desse tipo de certificado. Em especial, a transportadora aérea Pacific East Asia Cargo Airlines Inc. continua a realizar transportes internacionais de carga com aeronaves de grande dimensão do tipo Boeing B727 ao abrigo de uma derrogação de 16 de Dezembro de 2009, válida por um período máximo de 90 dias, ou seja, até 16 de Março de 2010, que a isenta da necessidade de ser titular de um COA desse tipo - o seu COA, emitido em 31 de Março de 2008 ao abrigo das disposições administrativas revogadas, caducou em 30 de Março de 2009. As CAAP não foram capazes de confirmar que este operador tinha, finalmente, cessado as operações em 18 de Março de 2010.
- (81) As CAAP comunicaram que os nove COA das transportadoras Beacon, Corporate Air, Frontier Aviation Corp., Mora Air Service Inc., Pacific Airways Corp., Pacific Alliance Corp., Topflite Airways Inc., World Aviation Corp. e Yokota Aviation Corp tinham caducado ou não tinham sido renovados. Contudo, não apresentaram provas dessa revogação e, por conseguinte, de que os operadores tinham encerrado a sua actividade.
- (82) As CAAP comunicaram que tinham lançado um processo de recertificação no início de 2009 e que 21 transportadoras aéreas tinham já sido recertificadas em conformidade com a regulamentação aplicável à aviação civil, em vigor desde 2008. Trata-se das transportadoras Air Philippines Corp., Aviatour's Fly'n Inc., Cebu Pacific Air, Chemrad Aviation Corp., Far East Aviation Services, F.F. Cruz & Company Inc., Huma Corp., Interisland Airlines Inc., Island Aviation, Lion Air Inc., Mindanao Rainbow Agricultural Development Services, Misibis Aviation and Development Corp., Philippine Airlines, South East Asian Airlines Inc., Spirit of Manila Airlines Corp., Trans-Global Airways Corp., WCC Aviation Company, Zenith Air Inc. e Zest Airways Inc.. No entanto, não demonstraram a robustez do processo de recertificação. Não forneceram os certificados integrais relativos a todas as transportadoras e os COA apresentados não permitiram, nomeadamente, identificar o número e a matrícula de algumas das transportadoras recertificadas (Zest Airways Inc., Lion Air, Inc., Aviatour's Fly'sn Inc., Misibis Aviation e Development Corp). Além disso, as CAAP não fizeram prova da realização de qualquer auditoria de pré-certificação nem comprovaram que tinham investigado suficientemente as operações e a manutenção das transportadoras, previamente à sua recertificação, de modo a demonstrar a efectiva aplicação dos manuais aprovados e o cumprimento das normas de segurança aplicáveis. Além disso, as CAAP não comprovaram que as transportadoras recertificadas são objecto de uma supervisão adequada pós-certificação; os planos de vigilância no domínio da aeronavegabilidade e do licenciamento para o ano de 2010 não indicam qualquer data de realização das actividades previstas.
- (83) A transportadora Philippines Airlines solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, a qual veio a ter lugar em 18 de Março de 2010. A transportadora aérea forneceu informações sobre as actividades desenvolvidas e o processo de recertificação - que decorreu em 2009,

⁽¹⁾ Considerando 16 do Regulamento (CE) n.º 1131/2008, de 14 de Novembro de 2008, JO L 306 de 15.11.2008, p. 49.

até à emissão de um novo COA, em 9 de Outubro de 2009, que é declarado conforme com a regulamentação aplicável à aviação civil, em vigor desde 2008. A transportadora comunicou as verificações efectuadas previamente à recertificação e confirmou que tinham incidido na revisão e aprovação dos novos manuais e procedimentos. A transportadora indicou ainda que as CAAP não tinham efectuado qualquer auditoria global no local, previamente à recertificação da transportadora, e que, uma vez que essa auditoria não tinha ainda sido efectuada, as suas operações não tinham sido avaliadas pelas CAAP. A transportadora Philippines Airlines informou que não opera para a UE e comunicou que, após as autoridades competentes dos Estados Unidos da América (US FAA) terem baixado a notação das Filipinas, as suas operações com destino aos Estados Unidos passaram a ser objecto de restrições, não lhe sendo permitido servir rotas adicionais nem utilizar outras aeronaves nas rotas em que actualmente opera.

(84) A transportadora Cebu Pacific Airlines solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, que teve lugar em 18 de Março de 2010. A transportadora aérea forneceu informações sobre as actividades desenvolvidas e o processo de recertificação - que decorreu em 2009 - até à emissão de um novo COA, em 25 de Novembro de 2009, que é declarado conforme com a regulamentação aplicável à aviação civil em vigor desde 2008. A transportadora comunicou as inspecções realizadas previamente à recertificação, tendo, designadamente, confirmado que o novo certificado inclui uma nova autorização de transporte de mercadorias perigosas, matéria que não tinha sido auditada pelas CAAP. A transportadora indicou, contudo, que não faz voluntariamente uso dessa aprovação. A Cebu Pacific declarou que deixou de estar autorizada a efectuar operações com destino aos Estados Unidos após as autoridades competentes dos Estados Unidos da América (US FAA) terem baixado a notação das Filipinas. A transportadora informou ainda que não tenciona operar com destino à UE.

(85) A Comissão confirma os esforços recentemente desenvolvidos pelas duas transportadoras aéreas para garantir operações seguras, reconhecendo ainda que tomaram medidas internas no sentido de reforçar a segurança. A Comissão está disposta a realizar uma visita a estes operadores, com a participação dos Estados-Membros e da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, para verificar o cumprimento das normas de segurança internacionais.

(86) A Comissão também reconhece os esforços recentemente desenvolvidos pelas autoridades competentes para reformar o sistema da aviação civil das Filipinas e as medidas tomadas para corrigir as deficiências de segurança comunicadas pela FAA e pela ICAO. No entanto, na pendência da efectiva aplicação das medidas correctivas adequadas, destinadas a corrigir os graves problemas de segurança comunicados pela ICAO, considera-se, com base nos cri-

térios comuns, que, nesta fase, as autoridades competentes das Filipinas não dispõem de capacidade para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança pertinentes pelo conjunto de transportadoras aéreas sob o seu controlo regulamentar. Por conseguinte, todas as transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas devem ser objecto de uma proibição de operação e incluídas no anexo A.

(87) A Comissão considera, contudo, que as alterações recentemente introduzidas na gestão das CAAP, bem como as acções concretas imediatas decorrentes da nova gestão, incluindo o recrutamento de 23 inspectores qualificados e a utilização da significativa assistência técnica prestada pela ICAO, demonstram a vontade do Estado filipino para corrigir rapidamente as deficiências de segurança detectadas pela FAA e pela ICAO e preparar o terreno para que sejam rapidamente corrigidas. A Comissão está disposta a apoiar os esforços das Filipinas, através de uma visita de avaliação que abranja, nomeadamente, o desempenho de segurança dos operadores, de modo a corrigir as graves deficiências de segurança detectadas.

Considerações gerais sobre as outras transportadoras incluídas nos anexos A e B

(88) Até à data, não obstante os pedidos específicos apresentados pela Comissão nesse sentido, não foram enviados quaisquer elementos comprovativos da aplicação plena das medidas correctivas adequadas por parte das restantes transportadoras aéreas constantes da lista da União Europeia actualizada em 26 de Novembro de 2009 e das autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar dessas transportadoras aéreas. Assim, com base nos critérios comuns, a Comissão considera que estas transportadoras aéreas devem, consoante o caso, continuar a ser objecto de uma proibição de operação (anexo A) ou de restrições de operação (anexo B).

(89) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité da Segurança Aérea,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 474/2006 é alterado do seguinte modo:

1. O anexo A é substituído pelo texto do anexo A do presente regulamento.
2. O anexo B é substituído pelo texto do anexo B do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no 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 30 de Março de 2010.

*Pela Comissão,
pelo Presidente,
Siim KALLAS
Vice-Presidente*

ANEXO A

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJECTO DE PROIBIÇÃO NA COMUNIDADE ⁽¹⁾

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistão
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Reino do Camboja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconhecido	VRB	República do Ruanda
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, com excepção da TAAG – Linhas Aéreas de Angola, que consta do anexo B, incluindo:			República de Angola
AEROJET	015	Desconhecido	República de Angola
AIR26	004	DCD	República de Angola
AIR GEMINI	002	GLL	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconhecido	República de Angola
AIR JET	003	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconhecido	República de Angola
ALADA	005	RAD	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconhecido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconhecido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconhecido	República de Angola
HELIMALONGO	011	Desconhecido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconhecido	República de Angola
PHA	019	Desconhecido	República de Angola
RUI & CONCEIÇÃO	012	Desconhecido	República de Angola
SAL	013	Desconhecido	República de Angola
SERVISAIR	018	Desconhecido	República de Angola
SONAIR	014	SOR	República de Angola

⁽¹⁾ As transportadoras aéreas constantes da lista do anexo A podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação a uma transportadora aérea que não seja objecto de proibição de operação, desde que sejam respeitadas as normas de segurança pertinentes.

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Benim responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:		—	República do Benim
AERO BENIN	PEA N.º 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Desconhecido	República do Benim
AFRICA AIRWAYS	Desconhecido	AFF	República do Benim
ALAFIA JET	PEA N.º 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	República do Benim
BENIN GOLF AIR	PEA N.º 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Desconhecido	República do Benim
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA N.º 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	República do Benim
COTAIR	PEA N.º 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	República do Benim
ROYAL AIR	PEA N.º 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República do Benim
TRANS AIR BENIN	PEA N.º 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	República do Benim
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Congo responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República do Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República do Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Desconhecido	República do Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Desconhecido	República do Congo
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:		—	República Democrática do Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	República Democrática do Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	República Democrática do Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	República Democrática do Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	República Democrática do Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	República Democrática do Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Assinatura ministerial (despacho n.º 78/205)	LCG	República Democrática do Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANYY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/039/08	WDA	República Democrática do Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Jibuti
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Jibuti
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Guiné Equatorial
CRONOS AIRLINES	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	Desconhecido	CEL	Guiné Equatorial
EGAMS	Desconhecido	EGM	Guiné Equatorial
EUROGUINEANA DE AVIACIÓN Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/ /SOPS	EUG	Guiné Equatorial
GENERAL WORK AVIACIÓN	002/ANAC	Indisponível	Guiné Equatorial
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guiné Equatorial
GUINEA AIRWAYS	738	Indisponível	Guiné Equatorial
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
UTAGE – UNIÓN DE TRANSPORT AE-REO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guiné Equatorial
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, com exceção da Garuda Indonésia, Airfast Indonésia, Mandala Airlines e Ekspres Transportasi Antarbenua, incluindo:			República da Indonésia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconhecido	República da Indonésia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconhecido	República da Indonésia
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconhecido	República da Indonésia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconhecido	República da Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconhecido	República da Indonésia
CARDIG AIR	121-013	Desconhecido	República da Indonésia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconhecido	República da Indonésia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	República da Indonésia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	República da Indonésia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
EASTINDO	135-038	Desconhecido	República da Indonésia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República da Indonésia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	República da Indonésia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	República da Indonésia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconhecido	República da Indonésia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Desconhecido	República da Indonésia
KAL STAR	121-037	KLS	República da Indonésia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República da Indonésia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República da Indonésia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República da Indonésia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconhecido	República da Indonésia
MEGANTARA	121-025	MKE	República da Indonésia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República da Indonésia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	República da Indonésia
MIMIKA AIR	135-007	Desconhecido	República da Indonésia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconhecido	República da Indonésia
NYAMAN AIR	135-042	Desconhecido	República da Indonésia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República da Indonésia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconhecido	República da Indonésia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconhecido	República da Indonésia
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	República da Indonésia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República da Indonésia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	República da Indonésia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconhecido	República da Indonésia
SKY AVIATION	135-044	Desconhecido	República da Indonésia
SMAC	135-015	SMC	República da Indonésia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Desconhecido	República da Indonésia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconhecido	República da Indonésia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República da Indonésia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconhecido	República da Indonésia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República da Indonésia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República da Indonésia
UNINDO	135-040	Desconhecido	República da Indonésia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República da Indonésia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Cazaquistão responsáveis pela supervisão regulamentar, com exceção da Air Astana, que consta do anexo B, incluindo:			República do Cazaquistão
AERO AIR COMPANY	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
AEROPRAKT KZ	Desconhecido	APK	República do Cazaquistão
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	República do Cazaquistão
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República do Cazaquistão
AIR DIVISION OF EKA	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
AIR FLAMINGO	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
AIR TRUST AIRCOMPANY	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Desconhecido	AKS	República do Cazaquistão
ALMATY AVIATION	Desconhecido	LMT	República do Cazaquistão
ARKHABAY	Desconhecido	KEK	República do Cazaquistão
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	República do Cazaquistão
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	República do Cazaquistão
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	República do Cazaquistão
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	República do Cazaquistão
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	República do Cazaquistão
AVIA-JAYNAR	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
BEYBARS AIRCOMPANY	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	República do Cazaquistão
BERKUT KZ	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	República do Cazaquistão
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	República do Cazaquistão
DETA AIR	AK-0344-08	DET	República do Cazaquistão
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	República do Cazaquistão
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Desconhecido	KZE	República do Cazaquistão
FENIX	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	República do Cazaquistão
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	República do Cazaquistão
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	República do Cazaquistão
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	República do Cazaquistão
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	República do Cazaquistão
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	República do Cazaquistão
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	República do Cazaquistão
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	República do Cazaquistão
KAZAIRWEST	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
KAZAVIA	Desconhecido	KKA	República do Cazaquistão
KAZAVIASPAS	Desconhecido	KZS	República do Cazaquistão
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República do Cazaquistão
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	República do Cazaquistão
MIRAS	AK-0315-07	MIF	República do Cazaquistão
NAVIGATOR	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Desconhecido	KOV	República do Cazaquistão
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
PRIME AVIATION	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
SALEM AIRCOMPANY	Desconhecido	KKS	República do Cazaquistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
SAMAL AIR	Desconhecido	SAV	República do Cazaquistão
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	República do Cazaquistão
SEMEYAVIA	Desconhecido	SMK	República do Cazaquistão
SCAT	AK-0350-08	VSV	República do Cazaquistão
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	República do Cazaquistão
SKYJET	AK-0307-09	SEK	República do Cazaquistão
SKYSERVICE	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
TYAN SHAN	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	República do Cazaquistão
ZHETYSU AIRCOMPANY	Desconhecido	JTU	República do Cazaquistão
ZHERSU AVIA	Desconhecido	RZU	República do Cazaquistão
ZHEZKAZGANAIR	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Quirguizistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Quirguizistão
AIR MANAS	17	MBB	República do Quirguizistão
ASIAN AIR	Desconhecido	AAZ	República do Quirguizistão
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República do Quirguizistão
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	República do Quirguizistão
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República do Quirguizistão
DAMES	20	DAM	República do Quirguizistão
EASTOK AVIA	15	EEE	República do Quirguizistão
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	República do Quirguizistão
ITEK AIR	04	IKA	República do Quirguizistão
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República do Quirguizistão
KYRGYZSTAN	03	LYN	República do Quirguizistão
MAX AVIA	33	MAI	República do Quirguizistão
S GROUP AVIATION	6	SGL	República do Quirguizistão
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	República do Quirguizistão
SKY WAY AIR	21	SAB	República do Quirguizistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
TENIR AIRLINES	26	TEB	República do Quirguizistão
TRAST AERO	05	TSJ	República do Quirguizistão
VALOR AIR	07	VAC	República do Quirguizistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar		—	Libéria
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Gabão responsáveis pela supervisão regulamentar, com exceção da Gabon Airlines, da Afrijet e da SN2AG, que constam do anexo B, incluindo:			República do Gabão
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/ /DTA	AGB	República do Gabão
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/ /DTA	NIL	República do Gabão
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/ /DTA	Desconhecido	República do Gabão
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/ /DTA	Desconhecido	República do Gabão
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/ /DTA	SKG	República do Gabão
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/ /DTA	Desconhecido	República do Gabão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades das Filipinas responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República das Filipinas
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	Desconhecido	República das Filipinas
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	Desconhecido	República das Filipinas
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Desconhecido	República das Filipinas
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Desconhecido	República das Filipinas
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Desconhecido	República das Filipinas
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Desconhecido	República das Filipinas
AVIATOUR'S FLYN INC.	200910	Desconhecido	República das Filipinas
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Desconhecido	República das Filipinas
BEACON	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Desconhecido	República das Filipinas
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Desconhecido	República das Filipinas
CEBU PACIFIC AIR	2009002	Desconhecido	República das Filipinas
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Desconhecido	República das Filipinas
CM AERO	4AN2000001	Desconhecido	República das Filipinas
CORPORATE AIR	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Desconhecido	República das Filipinas
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Desconhecido	República das Filipinas
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Desconhecido	República das Filipinas
HUMA CORPORATION	2009014	Desconhecido	República das Filipinas
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Desconhecido	República das Filipinas
ISLAND AVIATION	2009009	Desconhecido	República das Filipinas
INTERISLAND AIRLINES, INC.	2010023	Desconhecido	República das Filipinas
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Desconhecido	República das Filipinas
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Desconhecido	República das Filipinas
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	Desconhecido	República das Filipinas
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Desconhecido	República das Filipinas
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Desconhecido	República das Filipinas
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	Desconhecido	República das Filipinas
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Desconhecido	República das Filipinas
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Desconhecido	República das Filipinas
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Desconhecido	República das Filipinas
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Desconhecido	República das Filipinas
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Desconhecido	República das Filipinas

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Desconhecido	República das Filipinas
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Desconhecido	República das Filipinas
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Desconhecido	República das Filipinas
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Desconhecido	República das Filipinas
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Desconhecido	República das Filipinas
WORLD AVIATION, CORP.	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Desconhecido	República das Filipinas
YOKOTA AVIATION, INC.	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
ZENITH AIR, INC.	2009012	Desconhecido	República das Filipinas
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	Desconhecido	República das Filipinas
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:	—	—	São Tomé e Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé e Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé e Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé e Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé e Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé e Príncipe
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:	—	—	Serra Leoa
AIR RUM, LTD	Desconhecido	RUM	Serra Leoa
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconhecido	DTY	Serra Leoa

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
HEAVYLIFT CARGO	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconhecido	ORJ	Serra Leoa
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconhecido	PRR	Serra Leoa
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconhecido	SVT	Serra Leoa
TEEBAH AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Sudão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Sudão
SUDAN AIRWAYS	Desconhecido		República do Sudão
SUN AIR COMPANY	Desconhecido		República do Sudão
MARSLAND COMPANY	Desconhecido		República do Sudão
ATTICO AIRLINES	Desconhecido		República do Sudão
FOURTY EIGHT AVIATION	Desconhecido		República do Sudão
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Desconhecido		República do Sudão
ALMAJARA AVIATION	Desconhecido		República do Sudão
BADER AIRLINES	Desconhecido		República do Sudão
ALFA AIRLINES	Desconhecido		República do Sudão
AZZA TRANSPORT COMPANY	Desconhecido		República do Sudão
GREEN FLAG AVIATION	Desconhecido		República do Sudão
ALMAJAL AVIATION SERVICE	Desconhecido		República do Sudão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Suazilândia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:	—	—	Suazilândia
SWAZILAND AIRLINK	Desconhecido	SZL	Suazilândia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Zâmbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Zâmbia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zâmbia

ANEXO B

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS QUE SÃO OBJECTO DE RESTRIÇÕES OPERACIONAIS NA COMUNIDADE ⁽¹⁾

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objecto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível, número(s) de série da construção	Estado de matrícula
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		RPDC	Toda a frota, à excepção de 2 aeronaves do tipo Tu 204	Toda a frota, à excepção de P-632 e P-633	RPDC
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ /ANAC-G/DSA		República do Gabão	Toda a frota, à excepção de 2 aeronaves do tipo Falcon 50 e 1 aeronave do tipo Falcon 900	Toda a frota, à excepção de TR-LGV, TR-LGY e TR-AFJ	República do Gabão
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Cazaquistão	Toda a frota, à excepção de 2 aeronaves do tipo B767, 4 aeronaves do tipo B757, 10 aeronaves do tipo A319/320/321 e 5 aeronaves do tipo Fokker 50	Toda a frota, à excepção de P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS, P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS, P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Reino dos Países Baixos)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladeche	B747-269B	S2-ADT	Bangladeche
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ /DGACM	KMD	Comores	Toda a frota, à excepção de LET 410 UVP	Toda a frota, à excepção de D6-CAM (851336)	Comores
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ /ANAC	GBK	República do Gabão	Toda a frota, à excepção de 1 aeronave do tipo Boeing B-767-200	Toda a frota, à excepção de TR-LHP	República do Gabão
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	República Islâmica do Irão	Toda a frota, à excepção de 14 aeronaves do tipo A300, 4 aeronaves do tipo A310, 9 aeronaves de tipo B747, 1 aeronave B737 e 6 aeronaves do tipo A320	Toda a frota, à excepção de PE-IBA, PE-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF	República Islâmica do Irão

⁽¹⁾ As transportadoras aéreas constantes da lista do anexo B podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação a uma transportadora aérea que não seja objecto de proibição de operação, desde que sejam respeitadas as normas de segurança pertinentes.

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objecto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível, número(s) de série da construção	Estado de matrícula
					EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-IAA EP-IAB EP-IBC EP-IBD EP-IAG EP-IAH EP-IAI EP-IAM EP-ICD EP-AGA EP-IEA EP-IEB EP-IED EP-IEE EP-IEF EP-IEG	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ /ANAC-G/DSA	NVS	República do Gabão	Toda a frota, à excepção de 1 aeronave do tipo Challenger CL601 e 1 aeronave do tipo HS-125-800	Toda a frota, à excepção de TR-AAG e ZS-AFG	República do Gabão; República da África do Sul
TAAG – LINHAS AÉREAS DE ANGOLA	001	DTA	República de Angola	Toda a frota, à excepção de 3 aeronaves do tipo Boeing B-777 e 4 aeronaves do tipo Boeing B-737-700	Toda a frota, à excepção de D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	República de Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ucrânia	Toda a frota à excepção de uma aeronave do tipo MD-83	Toda a frota, à excepção de UR-CFF	Ucrânia

(¹) A Afrijet apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para as suas operações correntes na Comunidade Europeia.

(²) A Air Astana apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para as suas operações correntes na Comunidade Europeia.

(³) A Gabon Airlines apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para as suas operações correntes na Comunidade Europeia.

(⁴) A Iran Air está autorizada a operar com destino à União Europeia utilizando as aeronaves especificadas e nas condições enumeradas nos considerandos 48 e 49 do presente regulamento.

**REGULAMENTO (UE) N.º 274/2010 DA COMISSÃO
de 30 de Março de 2010**

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

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho, de 22 de Outubro de 2007, que estabelece uma organização comum dos mercados agrícolas e disposições específicas para certos produtos agrícolas (Regulamento «OCM única») ⁽¹⁾,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1580/2007 da Comissão, de 21 de Dezembro de 2007, que estabelece, no sector das frutas e produtos hortícolas, regras de execução dos Regulamentos (CE) n.º 2200/96, (CE) n.º 2201/96 e (CE) n.º 1182/2007 do Conselho ⁽²⁾, nomeadamente o n.º 1 do artigo 138.º,

Considerando o seguinte:

O Regulamento (CE) n.º 1580/2007 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 aos períodos constantes da parte A do seu Anexo XV,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os valores forfetários de importação referidos no artigo 138.º do Regulamento (CE) n.º 1580/2007 são fixados no anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 31 de Março de 2010.

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

Feito em Bruxelas, em 30 de Março de 2010.

*Pela Comissão,
pelo Presidente,*

Jean-Luc DEMARTY

*Director-Geral da Agricultura
e do Desenvolvimento Rural*

⁽¹⁾ JO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 350 de 31.12.2007, p. 1.

ANEXO

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	IL	156,4
	JO	98,8
	MA	166,6
	TN	154,7
	TR	123,2
	ZZ	139,9
0707 00 05	JO	75,8
	MA	108,5
	TR	127,2
	ZZ	103,8
0709 90 70	MA	142,0
	TR	100,2
	ZZ	121,1
0805 10 20	EG	47,6
	IL	53,2
	MA	50,7
	TN	46,9
	TR	62,7
	ZZ	52,2
0805 50 10	EG	63,7
	IL	91,6
	MA	49,1
	TR	64,8
	ZA	71,7
	ZZ	68,2
0808 10 80	AR	80,6
	BR	89,2
	CA	74,4
	CL	94,4
	CN	95,2
	MK	23,6
	US	132,0
	UY	93,5
	ZA	92,9
	ZZ	86,2
0808 20 50	AR	78,4
	CL	150,4
	CN	35,0
	MX	100,0
	UY	106,8
	ZA	92,6
ZZ	93,9	

⁽¹⁾ Nomenclatura dos países fixada pelo Regulamento (CE) n.º 1833/2006 da Comissão (JO L 354 de 14.12.2006, p. 19). O código «ZZ» representa «outras origens».

DECISÕES

DECISÃO DA COMISSÃO

de 29 de Março de 2010

que isenta a prospecção e a exploração de petróleo e gás em Inglaterra, Escócia e País de Gales da aplicação da Directiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais

[notificada com o número C(2010) 1920]

(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2010/192/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Directiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 30.º, n.os 5 e 6,

Tendo em conta o pedido apresentado pela empresa Shell U.K. Limited (a seguir designada por «Shell»), por correio electrónico, em 15 de Outubro de 2009,

Após consulta do Comité Consultivo dos Contratos Públicos,

Considerando o seguinte:

I. FACTOS

- (1) Em conformidade com o artigo 27.º da Directiva 2004/17/CE, as entidades adjudicantes que se dedicam à prospecção ou à extracção de petróleo ou gás no Reino Unido foram autorizadas a aplicar um regime alternativo, em vez do conjunto de regras normal. O regime alternativo implicava certas obrigações estatísticas e a obrigação de observar os princípios da não-discriminação e da liberdade de concorrência na adjudicação de contratos de fornecimento, de empreitada de obras e de prestação de serviços, em especial no que respeita à informação que a entidade disponibiliza aos operadores económicos sobre as suas intenções de aquisição.
- (2) O mecanismo do artigo 30.º, permitindo a derrogação ao disposto na Directiva 2004/17/CE em determinadas circunstâncias e para determinados operadores, aplica-se

também a respeito destas obrigações reduzidas a que se refere o artigo 27.º da mesma.

- (3) A 15 de Outubro de 2009, a Shell apresentou à Comissão, por correio electrónico, um pedido ao abrigo do artigo 30.º, n.º 5, da Directiva 2004/17/CE. Em cumprimento do artigo 30.º, n.º 5, primeiro parágrafo, a Comissão informou desse facto as autoridades do Reino Unido, por carta de 21 de Outubro de 2009, à qual as ditas autoridades responderam por correio electrónico em 16 de Novembro de 2009. A Comissão solicitou igualmente informações adicionais à Shell, por correio electrónico de 17 de Novembro de 2009, informações essas que lhe foram transmitidas por correio electrónico de 25 de Novembro de 2009.
- (4) O pedido apresentado pela Shell refere-se à prospecção e à exploração de petróleo e gás em Inglaterra, Escócia e País de Gales. Em conformidade com anteriores decisões da Comissão relativas a operações de concentração ⁽²⁾, o pedido incide em três actividades exercidas pela Shell, a saber:
 - a) Prospecção de petróleo e gás natural;
 - b) Produção de petróleo;
 - c) Produção de gás natural.

De acordo com as supracitadas decisões da Comissão, considera-se, para efeitos da presente decisão, que a «produção» inclui também o «desenvolvimento», ou seja, a criação de infra-estruturas adequadas para a futura produção (plataformas petrolíferas, oleodutos e gasodutos, terminais, etc.).

⁽¹⁾ JO L 134 de 30.4.2004, p. 1.

⁽²⁾ Cf., em especial, a Decisão 2004/284/CE da Comissão, de 29 de Setembro de 1999, que declara a compatibilidade de uma concentração com o mercado comum e o Acordo EEE (Processo n.º IV/M.1383 — Exxon/Mobil) (JO L 103 de 7.4.2004, p. 1), bem como decisões subsequentes, nomeadamente a Decisão da Comissão, de 3 de Maio de 2007, relativa à compatibilidade com o mercado comum de uma operação de concentração (Processo n.º IV/M.4545 — Statoil/Hydro), com base no Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho.

II. ENQUADRAMENTO JURÍDICO

- (5) O artigo 30.º da Directiva 2004/17/CE estabelece que os contratos destinados a permitir a prestação de uma das actividades a que a directiva é aplicável não estão abrangidos pela mesma se, no Estado-Membro em que se realiza, a actividade estiver directamente exposta à concorrência em mercados de acesso não limitado. A exposição directa à concorrência é avaliada com base em critérios objectivos, tendo em conta as características específicas do sector em causa. O acesso a um mercado será considerado não limitado se o Estado-Membro tiver transposto e aplicado a legislação pertinente da UE, abrindo à concorrência um determinado sector ou parte dele.
- (6) Uma vez que o Reino Unido transpôs e aplicou a Directiva 94/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de Maio de 1994, relativa às condições de concessão e de utilização das autorizações de prospecção, pesquisa e produção de hidrocarbonetos ⁽¹⁾, o acesso ao mercado deve ser considerado não limitado, de acordo com o artigo 30.º, n.º 3, primeiro parágrafo, da Directiva 2004/17/CE. A exposição directa à concorrência num determinado mercado deve ser avaliada com base em vários critérios, não sendo nenhum deles decisivo por si só.
- (7) A fim de avaliar se os operadores pertinentes estão sujeitos a concorrência directa nos mercados abrangidos pela presente decisão, devem ser tidos em conta a quota de mercado dos principais agentes e o grau de concentração daqueles mercados. Visto as condições variarem consoante as diversas actividades abrangidas pela presente decisão, deve ser efectuada uma avaliação separada por actividade ou mercado.
- (8) A presente decisão não prejudica a aplicação das regras em matéria de concorrência.

III. AVALIAÇÃO

- (9) Nas anteriores decisões da Comissão referidas no considerando 4, considerou-se que cada uma das três actividades que são objecto deste pedido (prospecção de petróleo e gás natural, produção de petróleo e produção de gás natural) constitui um mercado de produtos distinto e, portanto, a examinar separadamente.

Prospecção de petróleo e gás natural

- (10) De acordo com a prática estabelecida da Comissão ⁽²⁾, a prospecção de petróleo e gás natural constitui por si só um mercado de produtos relevante, uma vez que não é possível, à partida, determinar se essa prospecção resul-

tará na localização de petróleo ou de gás natural. A mesma prática de longa data da Comissão determina também que o âmbito geográfico desse mercado é mundial.

- (11) As quotas de mercado dos operadores com actividade na prospecção podem ser medidas em referência a três variáveis: despesas de capital, reservas confirmadas e produção esperada. A referência às despesas de capital para medir as quotas dos operadores no mercado da prospecção foi considerada inadequada, nomeadamente devido às grandes diferenças entre os níveis de investimento necessários nas diversas zonas geográficas. Com efeito, a prospecção de petróleo e gás no mar do Norte exige investimentos mais elevados do que, por exemplo, no Médio Oriente.
- (12) Têm sido aplicados, tipicamente, dois outros parâmetros para avaliar as quotas de mercado dos operadores económicos neste sector, a saber: a sua parte nas reservas confirmadas e as suas previsões de produção ⁽³⁾.
- (13) De acordo com as informações disponíveis, as reservas mundiais confirmadas de petróleo e gás ascendiam a um total de 385 mil milhões de metros cúbicos padrão de equivalente-petróleo (a seguir designados «Sm³ e.p.») em 31 de Dezembro de 2008 ⁽⁴⁾. A produção da Shell attingia 1 759 milhões de Sm³ e.p., o que representa uma quota de mercado de 0,46 %. Em 1 de Janeiro de 2009, o conjunto das reservas confirmadas de petróleo e gás na Grã-Bretanha ascendia a pouco mais de 0,88 mil milhões de Sm³ e.p. ⁽⁵⁾, ou seja, pouco mais de 0,22 %. A parte da Shell nessas reservas é ainda menor. De acordo com as informações disponíveis, há uma correlação directa entre as reservas confirmadas de petróleo e gás e a produção esperada. Por conseguinte, nada nas informações disponíveis indica que a quota de mercado da Shell seria substancialmente diferente se medida em termos de produção esperada e não de parte nas reservas confirmadas. Os considerandos 14 e 17 apresentam as quotas de mercado da Shell e dos seus principais concorrentes na produção de petróleo e de gás, respectivamente. Dada a relação entre reservas confirmadas e produção efectiva, estes valores podem ser vistos também como uma indicação do estado da concorrência no mercado aqui em causa. O mercado da prospecção não é altamente concentrado. Além das empresas públicas, caracteriza-se pela presença de dois outros operadores privados internacionais integrados verticalmente, as chamadas «*super majors*» (BP e ExxonMobil), assim como de algumas das chamadas «*majors*». Estes elementos são uma indicação de exposição directa à concorrência.

⁽¹⁾ JO L 164 de 30.6.1994, p. 3.

⁽²⁾ Cf., em especial, a decisão supracitada referente à Exxon/Mobil e, mais recentemente, a Decisão da Comissão, de 19 de Novembro de 2007, relativa à compatibilidade com o mercado comum de uma operação de concentração (Processo COMP/M.4934 — Kazmunai-gaz/Rompertrol), com base no Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho.

⁽³⁾ Cf., em especial, a decisão supracitada referente à Exxon/Mobil (considerandos 25 e 27).

⁽⁴⁾ Cf. ponto 5.2.1 do pedido e fontes aí citadas, em especial *BP Statistical Review of World Energy*, de Junho de 2009.

⁽⁵⁾ Ou seja, 340 mil milhões de Sm³ de gás, equivalentes a 0,34 mil milhões de Sm³ e.p., e 3,4 mil milhões de barris de petróleo, equivalentes a 0,54 mil milhões de Sm³, num total de 0,88 mil milhões de Sm³.

Produção de petróleo

- (14) De acordo com a prática estabelecida da Comissão ⁽¹⁾, o desenvolvimento e a produção de petróleo (bruto) constituem um mercado de produtos distinto, cujo âmbito geográfico é mundial. De acordo com a informação disponível ⁽²⁾, a produção diária total de petróleo no mundo inteiro foi de 81,82 mil milhões de barris em 2008. Nesse mesmo ano, a Shell produziu um total de 1 771 milhões de barris por dia, o que representa uma quota de mercado de 2,16 %. Para efeitos da presente análise, importa atender ao grau de concentração e ao mercado pertinente na sua globalidade. Sob este ponto de vista, a Comissão assinala que o mercado da produção de petróleo bruto se caracteriza pela presença de grandes empresas públicas e de dois outros operadores privados internacionais integrados verticalmente (as chamadas *super majors*: BP e ExxonMobil, cujas partes na produção de petróleo em 2008 ascendiam a 3,08 % e 2,32 %, respectivamente), assim como de algumas das chamadas *majors* ⁽³⁾. Estes factores dão a entender que o mercado compreende diversos agentes, entre os quais se pode presumir uma concorrência efectiva.

Produção de gás natural

- (15) Uma anterior decisão da Comissão, referente ao abastecimento de gás a jusante aos consumidores finais ⁽⁴⁾, estabeleceu uma distinção entre o gás de baixo valor calorífico (LCV) e o gás de alto valor calorífico (HCV). A Comissão ponderou também se o abastecimento de gás natural liquefeito (GNL) não deveria ser distinguido do abastecimento de gás natural conduzido ⁽⁵⁾. No entanto, uma decisão posterior da Comissão, referente, nomeadamente, ao desenvolvimento e produção de gás natural ⁽⁶⁾, deixou em aberto a questão de, para efeitos dessa decisão, existirem mercados distintos para o gás de baixo valor calorífico (LCV), o gás de alto valor calorífico (HCV) e o gás natural liquefeito (GNL), na medida em que a avaliação final não é afectada, independentemente da definição adoptada. Para efeitos da presente decisão, a questão pode também ser deixada em aberto, pelas seguintes razões:

— A Shell não produz GNL,

— A Shell U.K. Limited opera na Grã-Bretanha (Escócia, Inglaterra e País de Gales), onde o mercado à vista para o gás, o chamado «*National Balancing Point*», não estabelece distinção entre LCV e HCV. A National Grid plc (empresa britânica gestora da rede nacional de gás) é responsável pela supervisão da qualidade do gás que entra na rede.

⁽¹⁾ Cf., em especial, a decisão supracitada referente à Exxon/Mobil e, mais recentemente, a supramencionada decisão à Kazmunaigaz/Rompotrol.
⁽²⁾ Cf. p. 8 do documento *BP Statistical Review of World Energy*, de Junho de 2009, anexo ao pedido, a seguir designado «Estatísticas da BP».
⁽³⁾ Com partes de mercado inferiores às das *super majors*.
⁽⁴⁾ Decisão 2007/194/CE da Comissão, de 14 de Novembro de 2006, que declara uma concentração compatível com o mercado comum e com o funcionamento do Acordo EEE (Processo COMP/M.4180 — Gaz de France/Suez) (JO L 88 de 29.3.2007, p. 47).
⁽⁵⁾ Cf., em especial, a decisão supracitada referente à Gaz de France/Suez.
⁽⁶⁾ A supramencionada decisão à Statoil/Hydro.

- (16) Quanto ao mercado geográfico, segundo anteriores decisões da Comissão ⁽⁷⁾, este inclui o Espaço Económico Europeu (EEE) e, eventualmente, também a Rússia e a Argélia.
- (17) De acordo com a informação disponível ⁽⁸⁾, a produção total de gás na UE atingiu 190,3 mil milhões de Sm³ em 2008 e a do EEE no mesmo ano 289,5 mil milhões de Sm³. A produção da Shell em 2008 atingiu 37,60 mil milhões de Sm³, o que representa uma quota de mercado de 12,99 %. Em 2008, a produção na Rússia e na Argélia atingiu, respectivamente, 601,7 e 86,5 mil milhões de Sm³. A produção total no EEE mais a Rússia e a Argélia ascendeu, por conseguinte, a 976,7 mil milhões de Sm³, nos quais a parte da Shell correspondeu a 3,85 %. O grau de concentração no mercado da produção de gás natural é também reduzido, a avaliar pela presença das *super majors* (ExxonMobil e BP, [com quotas de mercado de, respectivamente, [10-20] % e [5-10] %], e das *majors* (Statoil e Total, com quotas de mercado de, respectivamente, [10-20] % e [5-10] %) e a pressão de duas outras importantes empresas públicas, a saber, a russa Gazprom e a argelina Sonatrach (com quotas de mercado de, respectivamente, [30-40] % e [10-20] % ⁽⁹⁾). Estes elementos são uma indicação de exposição directa à concorrência.

IV. CONCLUSÕES

- (18) Perante os factores examinados nos considerando 5 a 17, a condição de exposição directa à concorrência, estabelecida no artigo 30.º, n.º 1, da Directiva 2004/17/CE, deve ser considerada como cumprida em Inglaterra, Escócia e País de Gales no que respeita aos seguintes serviços:
- Prospecção de petróleo e gás natural;
 - Produção de petróleo;
 - Produção de gás natural.
- (19) Uma vez que a condição de acesso ilimitado ao mercado é considerada cumprida, a Directiva 2004/17/CE não deve ser aplicada quando as entidades competentes adjudicarem contratos destinados a permitir a prestação dos serviços constantes das alíneas a) a c) do considerando 18 em Inglaterra, Escócia e País de Gales, nem quando forem organizados concursos de projectos para a execução de tais actividades nestas zonas geográficas.
- (20) A presente decisão baseia-se na situação de direito e de facto de Outubro a Dezembro de 2009, segundo as informações fornecidas pela Shell e pelas autoridades do Reino Unido. A decisão poderá ser revista, se a ocorrência de alterações significativas na situação de direito e de facto tiver como resultado que as condições de aplicabilidade do artigo 30.º, n.º 1, da Directiva 2004/17/CE deixam de estar preenchidas,

⁽⁷⁾ Por exemplo, as decisões referidas no considerando 4.

⁽⁸⁾ Cf., em especial, as Estatísticas da BP, p. 24.

⁽⁹⁾ Cf. a supramencionada decisão à Statoil/Hydro.

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Directiva 2004/17/CE não se aplica aos contratos adjudicados pelas entidades contratantes e destinados a permitir a prestação dos seguintes serviços em Inglaterra, Escócia e País de Gales:

- a) Prospecção de petróleo e gás natural;
- b) Produção de petróleo;
- c) Produção de gás natural.

Artigo 2.º

O Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte é o destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 29 de Março de 2010.

Pela Comissão
Michel BARNIER
Membro da Comissão

DECISÃO DA COMISSÃO

de 29 de Março de 2010

que altera a Decisão 2003/135/CE no que se refere aos planos de erradicação da peste suína clássica e de vacinação de emergência de suínos selvagens contra a peste suína clássica em determinadas zonas da Renânia do Norte-Vestefália e da Renânia-Palatinado (Alemanha)

[notificada com o número C(2010) 1931]

(Apenas fazem fé os textos nas línguas alemã e francesa)

(2010/193/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Directiva 2001/89/CE do Conselho, de 23 de Outubro de 2001, relativa a medidas comunitárias de luta contra a peste suína clássica ⁽¹⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 16.º, n.º 1, quinto parágrafo e o seu artigo 20.º, n.º 2, quinto parágrafo,

Considerando o seguinte:

- (1) A Decisão 2003/135/CE da Comissão, de 27 de Fevereiro de 2003, que aprova os planos de erradicação da peste suína clássica e de vacinação de emergência de suínos selvagens contra a peste suína clássica na Alemanha, nos Estados Federais da Baixa Saxónia, Renânia do Norte-Vestefália, Renânia-Palatinado e Sarre ⁽²⁾, foi adoptada no âmbito de um conjunto de medidas de luta contra a peste suína clássica.
- (2) A Alemanha informou a Comissão da recente evolução daquela doença nos suínos selvagens em determinadas zonas dos estados federados da Renânia do Norte-Vestefália e Renânia-Palatinado.
- (3) Essa informação indica que a peste suína clássica em suínos selvagens foi erradicada em determinadas zonas no sul da Renânia-Palatinado e na região de Eifel. Por

consequente, a aplicação dos planos de erradicação da peste suína clássica e de vacinação de emergência de suínos selvagens contra a peste suína clássica deixou de ser necessária nessas zonas específicas.

- (4) A Decisão 2003/135/CE deve, pois, ser alterada em conformidade.
- (5) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O anexo da Decisão 2003/135/CE é substituído pelo texto constante do anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

A República Federal da Alemanha e a República Francesa são as destinatárias da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 29 de Março de 2010.

Pela Comissão

John DALLI

Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 316 de 1.12.2001, p. 5.

⁽²⁾ JO L 53 de 28.2.2003, p. 47.

ANEXO

«ANEXO

1. ZONAS PARA AS QUAIS EXISTEM PLANOS DE ERRADICAÇÃO**A. No estado federado da Renânia-Palatinado**

- a) Os *Kreise* Altenkirchen e Neuwied.
- b) No *Kreis* Westerwald: os municípios de Bad Marienberg, Hachenburg, Ransbach-Baumbach, Rennerod, Selters, Wallmerod e Westerburg, o município de Höhr-Grenzhausen a norte da auto-estrada A48, o município de Montabaur a norte da auto-estrada A3 e o município de Wirges a norte das auto-estradas A48 e A3.
- c) No *Landkreis* Südwestpfalz: os municípios de Thaleisweiler-Fröschen, Waldfischbach-Burgalben, Rodalben e Wallhalben.
- d) No *Kreis* Kaiserslautern: os municípios de Bruchmühlbach-Miesau a sul da auto-estrada A6, Kaiserslautern-Stüd e Landstuhl.
- e) A cidade de Kaiserslautern a sul da auto-estrada A6.

B. No estado federado da Renânia do Norte-Vestefália

- a) No *Rhein-Sieg-Kreis*: as cidades de Bad Honnef, Königswinter, Hennef (Sieg), Sankt Augustin, Niederkassel, Troisdorf, Siegburg e Lohmar e os municípios de Neunkirchen-Seelscheid, Eitorf, Ruppichteroth, Windeck e Much.
- b) No *Kreis* Siegen-Wittgenstein: no município de Kreuztal, as localidades de Krombach, Eichen, Fellinghausen, Osthelden, Junkernhees e Mittelhees; na cidade de Siegen, as localidades de Sohlbach, Dillnhütten, Geisweid, Birlebach, Trupbach, Seelbach, Achenbach, Lindenberg, Rosterberg, Rödgen, Obersdorf, Eisern e Eiserfeld; os municípios de Freudenberg, Neunkirchen e Burbach; no município de Wilnsdorf, as localidades de Rinsdorf e Wilden.
- c) No *Kreis* Olpe: na cidade de Drolshagen, as localidades de Drolshagen, Lüdespert, Schlade, Hützemert, Feldmannshof, Gipperich, Benolpe, Wormberg, Gelsingen, Husten, Halbhusten, Iseringhausen, Brachtpe, Berlinghausen, Eichen, Heiderhof, Forth e Buchhagen; na cidade de Olpe, as localidades de Olpe, Rhode, Saßmicke, Dahl, Friedrichsthal, Thieringhausen, Günsen, Altenkleusheim, Rhonard, Stachelau, Lütringhausen e Rüblinghausen; o município de Wenden.
- d) No *Märkische Kreis*: as cidades de Halver, Kierspe e Meinerzhagen.
- e) Na cidade de Remscheid: as localidades de Halle, Lusebusch, Hackenberg, Dörper Höhe, Niederlangenbach, Durchsholz, Nagelsberg, Kleebach, Niederfeldbach, Endringhausen, Lennep, Westerholt, Grenzwall, Birgden, Schneppendahl, Oberfeldbach, Hasenberg, Lüdorf, Engelsburg, Forsten, Oberlangenbach, Niederlangenbach, Karlsruhe, Sonnenschein, Buchholzen, Bornefeld e Bergisch Born.
- f) Nas cidades de Colónia e Bona: os municípios do lado direito do rio Reno.
- g) A cidade de Leverkusen.
- h) O *Rheinisch-Bergische Kreis*.
- i) O *Oberbergische Kreis*.

2. ZONAS EM QUE SE PROCEDE À VACINAÇÃO DE EMERGÊNCIA

A. No estado federado da Renânia-Palatinado

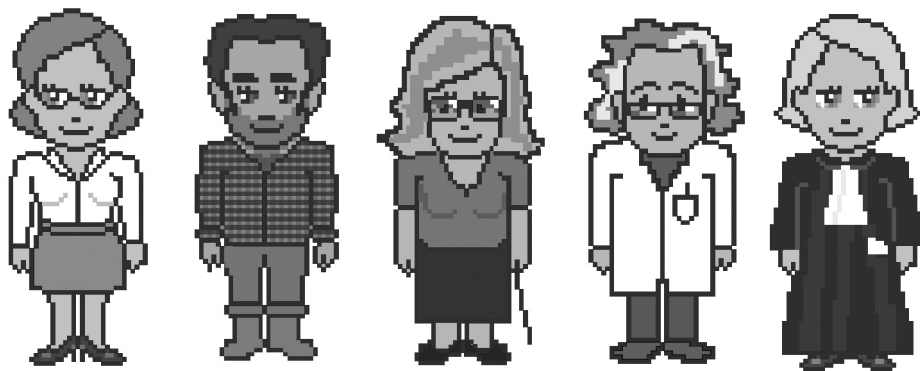
- a) Os *Kreise* Altenkirchen e Neuwied.
- b) No *Kreis* Westerwald: os municípios de Bad Marienberg, Hachenburg, Ransbach-Baumbach, Rennerod, Selters, Wallmerod e Westerburg, o município de Höhr-Grenzhausen a norte da auto-estrada A48, o município de Montabaur a norte da auto-estrada A3 e o município de Wirges a norte das auto-estradas A48 e A3.
- c) No *Landkreis* Südwestpfalz: os municípios de Thaleschweiler-Fröschen, Waldfischbach-Burgalben, Rodalben e Wallhalben.
- d) No *Kreis* Kaiserslautern: os municípios de Bruchmühlbach-Miesau a sul da auto-estrada A6, Kaiserslautern-Süd e Landstuhl.
- e) A cidade de Kaiserslautern a sul da auto-estrada A6.

B. No estado federado da Renânia do Norte-Vestefália

- a) No *Rhein-Sieg-Kreis*: as cidades de Bad Honnef, Königswinter, Hennef (Sieg), Sankt Augustin, Niederkassel, Troisdorf, Siegburg e Lohmar e os municípios de Neunkirchen-Seelscheid, Eitorf, Ruppichteroth, Windeck e Much.
 - b) No *Kreis* Siegen-Wittgenstein: no município de Kreuztal, as localidades de Krombach, Eichen, Fellinghausen, Osthelden, Junkernhees e Mittelhees; na cidade de Siegen, as localidades de Sohlbach, Dillnhütten, Geisweid, Birlenbach, Trupbach, Seelbach, Achenbach, Lindenberg, Rosterberg, Rödgen, Obersdorf, Eisern e Eiserfeld; os municípios de Freudenberg, Neunkirchen e Burbach; no município de Wilnsdorf, as localidades de Rinsdorf e Wilden.
 - c) No *Kreis* Olpe: na cidade de Drolshagen, as localidades de Drolshagen, Lüdespert, Schlade, Hützemert, Feldmannshof, Gipperich, Benolpe, Wormberg, Gelsingen, Husten, Halbhusten, Iseringhausen, Brachtpe, Berlinghausen, Eichen, Heiderhof, Forth e Buchhagen; na cidade de Olpe, as localidades de Olpe, Rhode, Saßmicke, Dahl, Friedrichsthal, Thieringhausen, Günsen, Altenkleusheim, Rhonard, Stachelau, Lütringhausen e Rüblinghausen; o município de Wenden.
 - d) No *Märkische Kreis*: as cidades de Halver, Kierspe e Meinerzhagen.
 - e) Na cidade de Remscheid: as localidades de Halle, Lusebusch, Hackenberg, Dörper Höhe, Niederlangenbach, Durchsholz, Nagelsberg, Kleebach, Niederfeldbach, Endringhausen, Lennep, Westerholt, Grenzwall, Birgden, Schneppendahl, Oberfeldbach, Hasenberg, Lüdorf, Engelsburg, Forsten, Oberlangenbach, Niederlangenbach, Karlsruhe, Sonnenschein, Buchholzen, Bornefeld e Bergisch Born.
 - f) Nas cidades de Colónia e Bona: os municípios do lado direito do rio Reno.
 - g) A cidade de Leverkusen.
 - h) O *Rheinisch-Bergische Kreis*.
 - i) O *Oberbergische Kreis*.
-

EU Book shop

Todas as publicações
da União Europeia
ao SEU alcance!



bookshop.europa.eu

Preço das assinaturas 2010 (sem IVA, portes para expedição normal incluídos)

Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	1 100 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, edição impressa + CD-ROM anual	22 línguas oficiais da UE	1 200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série L, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	770 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, CD-ROM mensal (cumulativo)	22 línguas oficiais da UE	400 EUR por ano
Suplemento do Jornal Oficial (série S), Adjudicações e Contratos Públicos, CD-ROM, duas edições por semana	Multilíngue: 23 línguas oficiais da UE	300 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série C — Concursos	Língua(s) de acordo com o concurso	50 EUR por ano

O *Jornal Oficial da União Europeia*, publicado nas línguas oficiais da União Europeia, pode ser assinado em 22 versões linguísticas. Compreende as séries L (Legislação) e C (Comunicações e Informações).

Cada versão linguística constitui uma assinatura separada.

Por força do Regulamento (CE) n.º 920/2005 do Conselho, publicado no Jornal Oficial L 156 de 18 de Junho de 2005, nos termos do qual as instituições da União Europeia não estão temporariamente vinculadas à obrigação de redigir todos os seus actos em irlandês nem a proceder à sua publicação nessa língua, os Jornais Oficiais publicados em irlandês são comercializados à parte.

A assinatura do Suplemento do Jornal Oficial (série S — Adjudicações e Contratos Públicos) reúne a totalidade das 23 versões linguísticas oficiais num CD-ROM multilíngue único.

A pedido, a assinatura do *Jornal Oficial da União Europeia* dá direito à recepção dos diversos anexos do Jornal Oficial. Os assinantes são avisados da publicação dos anexos através de um «Aviso ao leitor» inserido no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O formato CD-ROM será substituído pelo formato DVD durante o ano de 2010.

Vendas e assinaturas

As subscrições de diversas publicações periódicas pagas, como a subscrição do *Jornal Oficial da União Europeia*, estão disponíveis através da nossa rede de distribuidores comerciais, cuja lista está disponível na internet no seguinte endereço:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_pt.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferece acesso directo e gratuito ao direito da União Europeia. Este sítio permite consultar o *Jornal Oficial da União Europeia* e inclui igualmente os tratados, a legislação, a jurisprudência e os actos preparatórios da legislação.

Para mais informações sobre a União Europeia, consultar: <http://europa.eu>

