

Edição em língua
portuguesa

Legislação

Índice

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

- ★ Regulamento (CE) n.º 2678/98 do Conselho, de 10 de Dezembro de 1998, que altera os Regulamentos (CE) n.º 1890/97 e (CE) n.º 1891/97 que instituem direitos *anti-dumping* e de compensação definitivos sobre as importações de salmão do Atlântico de viveiro originário da Noruega 1
- ★ Regulamento (CE) n.º 2679/98 do Conselho, de 7 de Dezembro de 1998, sobre o funcionamento do mercado interno em relação à livre circulação de mercadorias entre os Estados-membros 8
- Resolução do Conselho e dos Representantes dos Governos dos Estados-membros reunidos no Conselho, de 7 de Dezembro de 1998, relativa à livre circulação de mercadorias 10
- Regulamento (CE) n.º 2680/98 da Comissão, de 11 de Dezembro de 1998, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas 12
- Regulamento (CE) n.º 2681/98 da Comissão, de 11 de Dezembro de 1998, que fixa o preço máximo de compra e as quantidades de carne de bovino compradas em intervenção para o ducentésimo décimo quarto concurso parcial efectuado no âmbito das medidas gerais de intervenção, em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 1627/89 14
- Regulamento (CE) n.º 2682/98 da Comissão, de 11 de Dezembro de 1998, relativo às propostas apresentadas para a exportação de arroz branqueado de grãos longos com destino a certos países terceiros no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 2566/98 16
- Regulamento (CE) n.º 2683/98 da Comissão, de 11 de Dezembro de 1998, relativo às propostas apresentadas para a expedição de arroz descascado de grãos longos com destino à ilha da Reunião, no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 2563/98 17
- Regulamento (CE) n.º 2684/98 da Comissão, de 11 de Dezembro de 1998, que fixa a restituição máxima à exportação de arroz branqueado de grãos redondos, médios e longos A no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 2565/98 18

Preço: 19,50 ECU

(Continua no verso da capa)

PT

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

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

Regulamento (CE) n.º 2685/98 da Comissão, de 11 de Dezembro de 1998, que fixa a restituição máxima à exportação de arroz branqueado de grãos redondos, médios e longos A no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 2564/98.....	19
★ Regulamento (CE) n.º 2686/98 da Comissão, de 11 de Dezembro de 1998, que altera os anexos I e II do Regulamento (CEE) n.º 2377/90 do Conselho, que prevê um processo comunitário para o estabelecimento de limites máximos de resíduos de medicamentos veterinários nos alimentos de origem animal ⁽¹⁾.....	20
Regulamento (CE) n.º 2687/98 da Comissão, de 11 de Dezembro de 1998, que fixa o montante máximo de ajuda à manteiga concentrada para o 194.º concurso especial efectuado no âmbito do concurso permanente previsto no Regulamento (CEE) n.º 429/90	24
Regulamento (CE) n.º 2688/98 da Comissão, de 11 de Dezembro de 1998, que fixa os preços mínimos de venda de manteiga e os montantes máximos de ajuda à nata, à manteiga e à manteiga concentrada no que respeita ao vigésimo segundo concurso especial efectuado no âmbito do concurso permanente previsto no Regulamento (CE) n.º 2571/97.....	25
Regulamento (CE) n.º 2689/98 da Comissão, de 11 de Dezembro de 1998, que determina a quantidade disponível, para o primeiro semestre de 1999, para determinados produtos do sector do leite e dos produtos lácteos no âmbito dos regimes previstos nos acordos europeus entre a Comunidade e a República da Hungria, a República da Polónia, a República Checa, a República Eslovaca, a Bulgária e a Roménia e do regime previsto nos acordos sobre comércio livre entre a Comunidade e os países bálticos	27
★ Directiva 98/90/CE da Comissão, de 30 de Novembro de 1998, que adapta ao progresso técnico a Directiva 70/387/CEE do Conselho relativa às portas dos veículos a motor e seus reboques ⁽¹⁾	29

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

Conselho

98/709/CE, CECA, Euratom:

- | | |
|--|----|
| ★ Decisão do Conselho, de 7 de Dezembro de 1998, que altera o seu regulamento interno | 40 |
|--|----|

Comissão

98/710/CE:

- | | |
|--|----|
| ★ Decisão da Comissão, de 16 de Setembro de 1998, relativa a um processo de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho (Processo VII/AMA/11/98 — Aplicação das regras italianas de repartição do tráfego pelo sistema aeroportuário de Milão) ⁽¹⁾ [notificada com o número C(1998) 2625] | 42 |
|--|----|

98/711/CE:

- | | |
|--|----|
| ★ Decisão da Comissão, de 24 de Novembro de 1998, que altera a Decisão 97/296/CE que estabelece a lista dos países terceiros a partir dos quais é autorizada a importação de determinados produtos da pesca destinados à alimentação humana ⁽¹⁾ [notificada com o número C(1998) 3585] | 58 |
|--|----|

98/712/CE:

- * Decisão da Comissão, de 26 de Novembro de 1998, que altera certas informações da lista constante do anexo do Regulamento (CE) n.º 44/98 que estabelece, para 1998, a lista dos navios com mais de oito metros de comprimento de fora a fora autorizados a pescar linguado em determinadas zonas da Comunidade, utilizando redes de arrasto de vara em que o comprimento total das varas seja superior a nove metros [notificada com o número C(1998) 3617] 61

98/713/CE:

- * Decisão da Comissão, de 26 de Novembro de 1998, que altera certas informações da lista constante do anexo do Regulamento (CEE) n.º 55/87 que estabelece a lista dos navios com mais de oito metros de comprimento de fora a fora autorizados a utilizar redes de arrasto de vara em determinadas zonas costeiras da Comunidade ⁽¹⁾ [notificada com o número C(1998) 3618] 64

I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

REGULAMENTO (CE) N.º 2678/98 DO CONSELHO

de 10 de Dezembro de 1998

que altera os Regulamentos (CE) n.º 1890/97 e (CE) n.º 1891/97 que instituem direitos *anti-dumping* e de compensação definitivos sobre as importações de salmão do Atlântico de viveiro originário da Noruega

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 384/96 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1995, relativo à defesa contra as importações objecto de *dumping* por parte de países não membros da Comunidade Europeia ⁽¹⁾ (a seguir designado «regulamento *anti-dumping* de base») e, nomeadamente, o n.º 9 do seu artigo 8.º e o seu artigo 9.º,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 2026/97 do Conselho, de 6 de Outubro de 1997, relativo à defesa contra as importações objecto de subvenções por parte de países não membros da Comunidade Europeia ⁽²⁾ (a seguir denominado «regulamento anti-subvenções de base») e, nomeadamente, o n.º 9 do seu artigo 15.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão, após consulta do Comité Consultivo,

Considerando o seguinte:

A. MEDIDAS PROVISÓRIAS

- (1) No âmbito dos inquéritos anti-subvenção e *anti-dumping* iniciados na sequência de dois avisos distintos publicados no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* ⁽³⁾, a Comissão, através da Decisão 97/634/CE ⁽⁴⁾, aceitou os compromissos oferecidos pelo Reino da Noruega e por 190 exportadores noruegueses.

⁽¹⁾ JO L 56 de 6. 3. 1996, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 905/98 (JO L 128 de 30. 4. 1998, p. 18).

⁽²⁾ JO L 288 de 21. 10. 1997, p. 1.

⁽³⁾ JO C 235 de 31. 8. 1996, p. 18, e JO C 235 de 31. 8. 1996, p. 20.

⁽⁴⁾ JO L 267 de 30. 9. 1997, p. 81. Decisão com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2249/98 (JO L 282 de 20. 10. 1998, p. 57).

- (2) Aquando do controlo dos relatórios enviados relativos ao quarto trimestre de 1997, verificou que três exportadores noruegueses — Icelandic Freezing Plants Norway AS, Incofood AS, e Ma-vo Norge AS — haviam realizado vendas no mercado comunitário a preços inferiores ao preço mínimo fixado no compromisso, violando assim as obrigações que haviam assumido. Quando lhes foi concedida a possibilidade de corrigirem eventuais erros materiais, uma das empresas apresentou observações demonstrando que, até ao momento, havia notificado à Comissão as suas vendas a empresas a ela ligadas estabelecidas na Comunidade e não as suas vendas ao primeiro comprador independente, tal como previsto no compromisso. Estas vendas a empresas ligadas representavam a esmagadora maioria das suas vendas de exportação do produto em causa para a Comunidade.

- (3) Por conseguinte, através do Regulamento (CE) n.º 1789/98 ⁽⁵⁾, a seguir denominado «regulamento que institui direitos provisórios», a Comissão instituiu direitos *anti-dumping* e de compensação provisórios sobre as importações de salmão do Atlântico de viveiro dos códigos NC ex 0302 12 00, ex 0304 10 13, ex 0303 22 00 e ex 0304 20 13 originário da Noruega e exportado pelas três empresas acima referidas. Através do mesmo regulamento, a Comissão suprimiu as empresas em causa do anexo da Decisão 97/634/CE no qual figura a lista das empresas cujos compromissos foram aceites.

B. PROCESSO SUBSEQUENTE

- (4) Imediatamente após a instituição dos direitos provisórios, as três empresas norueguesas em causa foram informadas por escrito dos principais factos e considerações com base nos quais haviam sido instituídos direitos provisórios.

⁽⁵⁾ JO L 228 de 15. 8. 1998, p. 4.

- (5) Uma das empresas não apresentou quaisquer observações na sequência das informações comunicadas pela Comissão. Além disso, essa empresa havia previamente informado a Comissão de que em 1 de Janeiro de 1998 havia devolvido a licença de exportação emitida pelas autoridades norueguesas.
- (6) As restantes duas empresas apresentaram observações por escrito no prazo fixado no regulamento que institui os direitos provisórios e foi-lhes concedida a possibilidade de serem ouvidas pela Comissão.
- (7) Na sequência destas observações escritas, a Comissão recolheu e analisou todas as informações que considerou necessárias para efeitos de uma determinação definitiva sobre a aparente quebra dos compromissos.
- (8) No que se refere à empresa que havia comunicado as suas vendas a empresas ligadas, esta nova análise confirmou as conclusões provisórias constantes do considerando 11 do regulamento que institui os direitos provisórios. Efectivamente, apurou-se que a quase totalidade das transacções comunicadas, nos prazos previstos, no relatório relativo ao quarto trimestre de 1997, bem como nos relatórios relativos ao terceiro trimestre de 1997 e ao primeiro e segundo trimestres de 1998, se referiam, efectivamente, a vendas a empresas ligadas estabelecidas na Comunidade e não a empresas independentes, tal como especificamente previsto no compromisso. Na sequência das informações escritas que lhe foram comunicadas após a instituição dos direitos provisórios, a empresa em causa alegou que se tratava apenas de um erro na elaboração dos relatórios, tendo enviado à Comissão, em 15 de Setembro de 1998, novos relatórios relativos ao terceiro e quarto trimestres de 1997, bem como ao primeiro e segundo trimestres de 1998. A empresa alegou, paralelamente, que as vendas aos primeiros compradores independentes notificados nos novos relatórios respeitavam o preço mínimo estabelecido, pelo que não havia sido causado qualquer prejuízo à indústria comunitária.
- (9) No seu compromisso, a empresa comprometera-se a enviar à Comissão, no prazo estabelecido, um relatório confidencial contemplando todas as vendas efectuadas ao primeiro comprador independente na Comunidade. Além disso, o compromisso prevê que a não apresentação dos relatórios trimestrais no prazo estabelecido equivale, excepto em casos de força maior, a uma quebra do compromisso. Não obstante a clareza destas condições, de que tinha pleno conhecimento, a empresa em causa notificou apenas, nos prazos estabelecidos, as vendas efectuadas em condições de transferência, desrespeitando assim as suas obrigações em matéria de elaboração de relatórios. Com efeito, essas vendas não permitem tirar conclusões quanto aos preços de venda efectivamente praticados em relação aos primeiros compradores independentes, não permitindo, pois, à Comissão controlar o cumprimento do compromisso.
- (10) Tendo em conta que o desrespeito pelas obrigações explícitas em matéria de transmissão periódica de informações deve ser considerado uma quebra do compromisso, em conformidade com o n.º 7 do artigo 8.º do regulamento *anti-dumping* de base e com o n.º 7 do artigo 13.º do regulamento anti-subsídios de base, não se considerou necessário apurar se os preços de venda reais eram conformes aos preços mínimos fixados no compromisso. Efectivamente, tal teria apenas permitido demonstrar que, para além de ter quebrado o compromisso, facultando informações de uma forma que não permitia o controlo efectivo do compromisso pela Comissão, a empresa em causa poderia também não ter respeitado o preço mínimo fixado nesse compromisso.
- (11) A terceira empresa admitiu ter efectuado uma transacção a um preço inferior ao preço mínimo previsto no compromisso, que representou a totalidade das suas vendas da apresentação do produto em causa. No entanto, em relação a essa transacção, que admitiu tratar-se de uma venda especial sem lucro, o exportador alegou que o preço mínimo teria sido respeitado se a obtenção de condições de transporte imprevistas não tivesse conduzido a preços de venda excepcionalmente baixos. A empresa alegou que as mercadorias haviam sido expedidas através de um posto fronteiro diferente do por ela previsto e em quantidade insuficiente para preencher a carga total do camião, pelo que os custos de transporte mais elevados assim incorridos haviam aumentado o montante correspondente aos custos de transporte no interior da Comunidade deduzido, por quilograma do produto, do preço EDP («entregue com direitos pagos») ao primeiro comprador independente, a fim de se obter o preço fronteira comunitária.
- Para além da dificuldade de verificar tais argumentos hipotéticos, progressivamente avançados no decurso de explicações sucessivas, a quebra do compromisso resulta aparentemente do facto de o preço de venda previsto ser demasiado próximo do preço mínimo, sem prever mesmo qualquer lucro. Considerando que a obrigação de respeitar o preço mínimo está claramente prevista no compromisso, que inclui a dedução dos encargos de venda directos em caso de venda «entregue com direitos pagos», cabe à empresa em causa garantir o respeito pelo preço mínimo, independentemente das condições favoráveis obtidas em termos de transporte ou de outros factores.

C. MEDIDAS DEFINITIVAS

- (12) As partes interessadas foram informadas dos principais factos e considerações com base nos quais a Comissão tencionava confirmar a denúncia dos compromissos que havia aceiteado desses exportadores e recomendar a instituição de direitos *anti-dumping* e de compensação definitivos, bem

como a cobrança definitiva dos montantes garantes dos direitos provisórios. As partes dispuseram igualmente de um período para apresentarem as suas observações na sequência das informações comunicadas.

- (13) Após uma análise cuidadosa das observações apresentadas, concluiu-se que era conveniente instituir direitos *anti-dumping* e de compensação definitivos sobre as importações de salmão do Atlântico de viveiro originário da Noruega e exportado pelas empresas enumeradas no anexo I.
- (14) Os inquéritos que conduziram aos compromissos foram concluídos com uma determinação final da existência de *dumping* e de prejuízo pelo Regulamento (CE) n.º 1890/97⁽¹⁾ e com uma determinação final da existência de subvenções e de prejuízo pelo Regulamento (CE) n.º 1891/97⁽²⁾. Por conseguinte, nos termos do n.º 9 do artigo 8.º do regulamento *anti-dumping* de base e do n.º 9 do artigo 13.º do regulamento anti-subvenções de base, a taxa dos direitos definitivos aplicáveis às três empresas norueguesas deverá corresponder ao nível dos direitos estabelecidos nesses dois regulamentos.

D. COBRANÇA DEFINITIVA DOS DIREITOS PROVISÓRIOS

- (15) Uma vez que se concluiu que os três exportadores mencionados no anexo I do presente regulamento haviam quebrado os seus compromissos, considerou-se necessário proceder à cobrança definitiva, ao nível dos direitos definitivos, dos montantes garantes dos direitos *antidumping* e de compensação provisórios.

E. ACTUALIZAÇÃO DA LISTA DOS EXPORTADORES ISENTOS DOS DIREITOS *ANTI-DUMPING* E DE COMPENSAÇÃO

- (16) Os anexos dos Regulamentos (CE) n.º 1890/97 e (CE) n.º 1891/97, que isentam do pagamento do direito as partes neles enumeradas, devem ser alterados de modo a retirar o benefício dessa isenção às três empresas enumeradas no anexo I do presente regulamento,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

1. O Anexo do Regulamento (CE) n.º 1890/97 é substituído pelo anexo II do presente regulamento.
2. O Anexo do Regulamento (CE) n.º 1891/97 é substituído pelo anexo II do presente regulamento.

Artigo 2.º

São definitivamente cobrados os montantes garantes dos direitos *anti-dumping* e de compensação provisórios instituídos pelo Regulamento (CE) n.º 1126/98 no que respeita ao salmão do Atlântico de viveiro (com excepção do salmão selvagem), dos códigos NC ex 0302 12 00 (código Taric: 0302 22 00*19), ex 0304 10 13 (código Taric: 0304 10 13*19), ex 0303 22 00 (código Taric: 0303 22 00*19) e ex 0304 20 13 (código Taric: 0304 20 13*19) originário da Noruega e exportado pelas empresas enumeradas no anexo I do presente regulamento.

Artigo 3.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 10 de Dezembro de 1998.

Pelo Conselho

O Presidente

W. SCHÜSSEL

⁽¹⁾ JO L 267 de 30. 9. 1997, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2052/98 (JO L 264 de 29. 9. 1998, p. 17).

⁽²⁾ JO L 267 de 30. 9. 1997, p. 19. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2052/98 (JO L 264 de 29. 9. 1998, p. 17).

*ANEXO I***LISTA DAS EMPRESAS SUJEITAS A DIREITOS *ANTI-DUMPING* E DE COMPENSAÇÃO DEFINITIVOS**

Nº do compromisso	Empresa	Código adicional Taric
68	Icelandic Freezing Plants N. AS	8165
70	Incofood AS	8172
89	Ma-vo Norge AS	8190

ANEXO II

LISTA DAS EMPRESAS ABRANGIDAS PELOS COMPROMISSOS

Nº do compromisso	Designação da empresa	Código adicional Taric
1	A. Øvreskotnes AS	8095
3	Agnefest Seafood	8325
5	Alsvåg	8098
7	Aqua Export A/S	8100
8	Aqua Partner A/S	8101
11	Arctic Group International	8109
13	Artic Superior A/S	8111
14	Arne Mathiesen A/S	8112
15	A/S Aalesundfisk	8113
16	A/S Austevoll Fiskeindustri	8114
17	A/S Keco	8115
20	A/S Refsnes Fiskeindustri	8118
21	A/S West Fish Ltd	8119
22	Astor A/S	8120
23	Atlantic King Stranda A/S	8121
24	Atlantic Seafood A/S	8122
26	Borkowski & Rosnes A/S	8124
27	Brødrene Aasjord A/S	8125
28	Brødrene Eilertsen A/S	8126
30	Brødrene Remø AS	8128
31	Christiansen Partner A/S	8129
32	Clipper Seafood A/A	8130
33	Coast Seafood A/S	8131
35	Dafjord Laks A/S	8133
36	Delfa Norge A/S	8134
39	Domstein Salmon A/S	8136
41	Ecco Fisk & Delikatesse	8138
42	Edvard Johnson A/S	8139
43	Eurolaks AS	8140
44	Euronor AS	8141
46	Fiskeforsyningen AS	8143
47	Fjord Aqua Group AS	8144
48	Fjord Trading Ltd AS	8145
49	Fonn Egersund AS	8146
50	Fossen AS	8147
51	Fresh Atlantic AS	8148
52	Fresh Marine Company AS	8149
53	Fryseriet AS	8150
58	Grieg Seafood AS	8300
60	Haafa fisk AS	8302
61	Hallvard Lerøy AS	8303
62	Herøy Filetfabrikk AS	8304
64	Hirsholm Norge AS	8306
65	Hitramat & Delikatesse AS	8154
66	Hydro Seafood Sales AS	8159

Nº do compromisso	Designação da empresa	Código adicional Taric
67	Hydrotech-gruppen AS	8428
72	Inter Sea AS	8174
75	Janas AS	8177
76	Joh. H. Pettersen AS	8178
77	Johan J. Helland AS	8179
79	Karsten J. Ellingsen AS	8181
80	Kr. Kleiven & Co. AS	8182
82	Labeyrie Norge AS	8184
83	Lafjord Group AS	8185
84	Langfjord Laks AS	8186
85	Leica Fiskeprodukter	8187
86	Leonhard Products AS	8423
87	Lofoten Seafood Export AS	8188
88	Lorentz A. Lossius AS	8189
90	Marex AS	8326
92	Marine Seafood AS	8196
93	Marstein Seafood AS	8197
96	Memo Food AS	8200
98	Midsundfisk AS	8202
99	Myre Sjømat AS	8203
100	Naco Trading AS	8206
101	Namdal Salmon AS	8207
104	Nergård AS	8210
105	Nils Williksen AS	8211
107	Nisja Trading AS	8213
108	Nor-Food AS	8214
111	Nordic Group ASA	8217
112	Nordreisa Laks AS	8218
113	Norexport AS	8223
114	Norfi Produkter AS	8227
115	Norfood Group AS	8228
116	Norfra Eksport AS	8229
117	NorMan Trading Ltd AS	8230
119	Norsk Akvakultur AS	8232
120	Norsk Sjømat AS	8233
121	Northern Seafood AS	8307
122	Nortrade AS	8308
123	Norway Royal Salmon Sales AS	8309
124	Norway Royal Salmon AS	8312
126	Norway Seafoods ASA	8314
128	Norwell AS	8316
129	Notfisk Arctic AS	8234
130	Nova Sea AS	8235
134	Ok-Fish Kvalheim AS	8239
137	Pan Fish Sales AS	8242
140	Polar Seafood Norway AS	8247
141	Prilam Norvège AS	8248
142	Pundslett Fisk	8251
143	Roger AS	8253
144	Rolf Olsen Seafood AS	8254

Nº do compromisso	Designação da empresa	Código adicional Taric
145	Ryfisk AS	8256
146	Rørvik Fisk- og fiskematforretning AS	8257
147	Saga Lax Norge AS	8258
148	Saga Lax Nord A/S	8259
149	Salomega AS	8260
151	Sangoltgruppa AS	8262
153	Scanfood AS	8264
154	Sea Eagle Group AS	8265
155	Sea Star International AS	8266
156	Sea-Bell AS	8267
157	Seaco AS	8268
158	Seacom AS	8269
159	Seacom Nord AS	8270
160	Seafood Farmers of Norway Ltd AS	8271
161	Seanor AS	8272
162	Sekkingstad AS	8273
164	Sirena Norway AS	8275
165	Kinn Salmon AS	8276
166	Skarpsno Mat	8277
167	SL Fjordgruppen AS	8278
168	SMP Marine Produkter AS	8279
171	Stavanger Røkeri AS	8282
172	Stjernelaks AS	8283
174	Stolt Sea Farm AS	8285
175	Storm Company AS	8286
176	Superior AS	8287
177	Svenodak AS	8288
178	Terra Seafood AS	8289
180	Timar Seafood AS	8294
182	Torris Products Ltd AS	8298
183	Troll Salmon AS	8317
187	Vie de France Norway AS	8321
188	Vikenco AS	8322
189	Wannebo International AS	8323
190	West Fish Norwegian Salmon AS	8324
191	Nor-Fa Food AS	8102

REGULAMENTO (CE) N° 2679/98 DO CONSELHO

de 7 de Dezembro de 1998

sobre o funcionamento do mercado interno em relação à livre circulação de mercadorias entre os Estados-membros

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 235º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu ⁽²⁾,Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽³⁾,

- (1) Considerando que, nos termos do artigo 7ºA do Tratado, o mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual é assegurada, nomeadamente, a livre circulação das mercadorias de acordo com os artigos 30º a 36º do Tratado;
- (2) Considerando que as violações deste princípio, como as que ocorrem quando num determinado Estado-membro a livre circulação de mercadorias sofre entraves devido às acções de particulares, podem perturbar gravemente o bom funcionamento do mercado interno e causar prejuízos graves às pessoas lesadas;
- (3) Considerando que, para assegurar o cumprimento das obrigações do Tratado, nomeadamente o bom funcionamento do mercado interno, os Estados-membros deverão, por um lado, abster-se de adoptar medidas ou ter um comportamento que possa constituir um entrave ao comércio e, por outro, tomar todas as medidas necessárias e proporcionadas para facilitar a livre circulação de mercadorias no seu território;
- (4) Considerando que essas medidas não devem prejudicar o exercício dos direitos fundamentais, incluindo o direito ou a liberdade de greve;
- (5) Considerando que o presente regulamento em nada obsta a que, para dar resposta a problemas de funcionamento do mercado interno, seja necessário em certos casos, tomar medidas a nível comunitário, mas tendo em conta a aplicação do presente regulamento;
- (6) Considerando que os Estados-membros têm competência exclusiva no que se refere à manutenção da ordem pública e à salvaguarda da segurança interna, bem como para determinarem se, quando e quais as medidas necessárias e proporcio-

nadas para facilitar a livre circulação de mercadorias no seu território numa determinada situação;

- (7) Considerando que deverá existir um intercâmbio de informações rápido e adequado entre os Estados-membros e a Comissão quanto aos obstáculos à livre circulação de mercadorias;
- (8) Considerando que um Estado-membro em cujo território ocorram entraves à livre circulação de mercadorias deve tomar todas as medidas necessárias e proporcionadas para restabelecer o mais rapidamente possível a livre circulação dessas mercadorias no seu território, por forma a evitar o risco de que a perturbação ou prejuízo em questão continue, aumente ou se agrave e que possa verificar-se uma ruptura das trocas comerciais e das relações contratuais que lhe estão subjacentes; que esse Estado-membro deve informar a Comissão e, a pedido, outros Estados-membros das medidas que tomaram ou tencionam tomar para cumprir esse objectivo;
- (9) Considerando que a Comissão, em cumprimento dos seus deveres decorrentes do Tratado, deve notificar o Estado-membro em causa de que, na sua opinião, ocorreu uma violação e que o Estado-membro deverá responder a essa notificação;
- (10) Considerando que, na adopção do presente regulamento, o Tratado não prevê outros poderes de acção para além dos previstos no artigo 235º,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

Para efeitos do presente regulamento:

1. Entende-se por «entrave» um entrave à livre circulação de mercadorias entre Estados-membros, atribuível a um Estado-membro e que envolva uma acção ou omissão por parte deste, que possa constituir uma violação dos artigos 30º a 36º do Tratado e que:
 - a) Provoque uma perturbação séria à livre circulação de mercadorias por, através de meios físicos ou outros, impedir, adiar ou desviar a importação dessas mercadorias para qualquer Estado-membro, a sua exportação a partir de qualquer Estado-membro ou o seu transporte através de qualquer Estado-membro;

⁽¹⁾ JO C 10 de 15. 1. 1998, p. 14.⁽²⁾ JO C 359 de 23. 11. 1998.⁽³⁾ JO C 214 de 10. 7. 1998, p. 90.

- b) Cause um prejuízo grave às pessoas afectadas; e
 - c) Exija uma acção imediata a fim de evitar a continuação, o aumento ou o agravamento de perturbação ou prejuízo em questão.
2. Entende-se por «omissão» a situação em que as autoridades competentes de um Estado-membro, face a uma acção de um particular, se abstêm de tomar as medidas necessárias e proporcionadas dentro dos seus poderes a fim de suprimir o entrave e assegurar a livre circulação de mercadorias no seu território.

Artigo 2º

O presente regulamento não pode ser entendido como afectando de forma alguma o exercício de direitos fundamentais tal como reconhecidos nos Estados-membros, incluindo o direito ou a liberdade de greve. Estes direitos podem também incluir o direito ou a liberdade de desencadear outras acções abrangidas pelos sistemas específicos de relações laborais nos Estados-membros.

Artigo 3º

1. Quando se verificar a presença ou o risco de um entrave:
- a) Qualquer Estado-membro (independentemente de ser ou não o Estado-membro interessado) que tenha informações pertinentes transmiti-las-á imediatamente à Comissão; e
 - b) A Comissão transmitirá imediatamente essas informações aos Estados-membros, bem como todas as informações, de quaisquer outras fontes, que considere pertinentes.
2. O Estado-membro em causa responderá o mais rapidamente possível aos pedidos de informação da Comissão e de outros Estados-membros acerca da natureza do entrave ou do risco de entrave e das medidas que tomou ou se propõe tomar. As informações que os Estados-membros troquem entre si também serão comunicadas à Comissão.

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

Feito em Bruxelas, em 7 de Dezembro de 1998.

Pelo Conselho

O Presidente

J. FARNLEITNER

Artigo 4º

1. Sempre que se verifique um entrave, e sem prejuízo do disposto no artigo 2º, o Estado-membro em causa:
- a) Tomará todas as medidas necessárias e proporcionadas de forma a assegurar a livre circulação de mercadorias no território desse Estado-membro, nos termos do Tratado; e
 - b) Informará a Comissão das medidas que as suas autoridades tomaram ou tencionam tomar.
2. A Comissão transmitirá imediatamente aos outros Estados-membros as informações recebidas nos termos do nº 1, alínea b).

Artigo 5º

1. Quando a Comissão considerar que se verifica um entrave num Estado-membro, notificará-lo-á das razões que a levaram a essa conclusão e solicitar-lhe-á que tome todas as medidas necessárias e proporcionadas para o suprimir, num prazo que deverá determinar em função da urgência da situação.
2. Na determinação da sua conclusão, a Comissão terá em conta o artigo 2º.
3. A Comissão pode publicar no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* a notificação enviada ao Estado-membro em causa e transmitirá imediatamente esse texto a qualquer parte interessada que o solicite.
4. No prazo de cinco dias úteis a contar da recepção do texto, o Estado-membro:
- informará a Comissão das medidas que tomou ou tenciona tomar em execução do nº 1, ou
 - apresentará uma explicação fundamentada da inexistência de qualquer entrave que constitua uma violação dos artigos 30º a 36º do Tratado.
5. Em casos excepcionais, a Comissão pode permitir uma prorrogação do prazo referido no nº 4, se o Estado-membro apresentar um pedido devidamente fundamentado e as razões apresentadas forem consideradas aceitáveis.

**RESOLUÇÃO DO CONSELHO E DOS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS
DOS ESTADOS-MEMBROS REUNIDOS NO CONSELHO****de 7 de Dezembro de 1998****relativa à livre circulação de mercadorias**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA E OS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS DOS ESTADOS-MEMBROS DAS COMUNIDADES EUROPEIAS REUNIDOS NO CONSELHO,

SALIENTANDO o papel fulcral do Mercado Único na estratégia geral da União Europeia de promoção da competitividade, do crescimento económico e do emprego;

SALIENTANDO, também, a este respeito a importância fundamental da livre circulação de mercadorias para o bom funcionamento do Mercado Único;

RECORDANDO as obrigações dos Estados-membros para assegurar a livre circulação de mercadorias nos termos dos artigos 30º a 36º do Tratado que institui a Comunidade Europeia e reafirmando o seu pleno empenho na resolução pronta e eficaz dos problemas neste domínio;

NOTANDO que entraves graves à livre circulação de mercadorias impõem custos económicos significativos aos particulares e prejudicam os métodos modernos de distribuição e produção; notando igualmente que esses entraves suscitam fortes dúvidas quanto à credibilidade do Mercado Único, cujo bom funcionamento se tornou cada vez mais importante na perspectiva da União Económica e Monetária e do alargamento;

SALIENTANDO a necessidade de medidas rápidas e eficazes dos Estados-membros e das instituições comunitárias para fazer face a esses problemas, incluindo o recurso à cooperação administrativa;

RECORDANDO as conclusões dos conselhos europeus de Amsterdão e do Luxemburgo;

TENDO EM CONTA o Regulamento (CE) nº 2679/98 do Conselho, de 7 de Dezembro de 1998, sobre o funcionamento do mercado interno em relação à livre circulação de mercadorias entre os Estados-membros (1);

TENDO igualmente EM CONTA o acórdão do Tribunal de Justiça de 9 de Dezembro de 1997 (C 265/95), que recorda a obrigação dos Estados-membros de tomarem todas as medidas necessárias e proporcionadas ao seu alcance para assegurar a livre circulação de mercadorias;

REALÇANDO que são de excluir as intervenções que possam restringir o exercício de direitos fundamentais ou com eles interferir negativamente, incluindo o direito ou a

liberdade de greve, tal como reconhecidos nos Estados-membros,

ACORDARAM NO SEGUINTE:

1. OS ESTADOS-MEMBROS comprometem-se a fazer tudo o que está no seu poder, tendo em conta a protecção dos direitos fundamentais, incluindo o direito ou a liberdade de greve, para manter a livre circulação de mercadorias e para actuar rapidamente face às acções que possam perturbar seriamente a livre circulação de mercadorias na aceção do Regulamento (CE) nº 2679/98.

2. OS ESTADOS-MEMBROS comprometem-se a informar os seus operadores económicos sobre essas perturbações, bem como sobre os esforços para as ultrapassar.

3. OS ESTADOS-MEMBROS acordam em garantir que qualquer pessoa que tenha sido prejudicada em consequência de uma violação do Tratado provocada por um entrave na aceção do artigo 1º do Regulamento (CE) nº 2679/98 tenha possibilidades de recurso, e comprometem-se a tomar todas as medidas razoáveis e proporcionadas para informar as pessoas prejudicadas por uma tal violação do Tratado da existência desses recursos e do procedimento respectivo.

4. OS ESTADOS-MEMBROS acordam ainda em tomar as medidas necessárias, nos termos do Tratado, para assegurar que os pedidos de discussão sobre a livre circulação de mercadorias possam ser tratados rapidamente a nível das instâncias adequadas do Conselho, quando as circunstâncias o justificarem.

5. O CONSELHO regista a intenção da Comissão de impor prazos restritos para os procedimentos nos termos do artigo 169º do Tratado, nos casos que se insiram no âmbito do Regulamento (CE) nº 2679/98, e solicita à Comissão que o informe das iniciativas específicas a tomar nessa matéria.

6. OS ESTADOS-MEMBROS registam que, nos casos previstos no ponto 5, o prazo fixado pela Comissão para a apresentação de observações pode ser limitado a 5 dias úteis tal como o prazo para a resposta a um parecer fundamentado.

(1) Ver página 8 do presente Jornal Oficial.

-
7. O CONSELHO convida o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias a considerar a possibilidade de acelerar os processos no âmbito do Regulamento (CE) n.º 2679/98 e compromete-se a analisar num espírito de abertura todas as propostas de alteração do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça.
 8. O CONSELHO convida a Comissão a apresentar, no prazo de dois anos a contar da entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º 2679/98, um relatório sobre a sua aplicação.
-

REGULAMENTO (CE) N.º 2680/98 DA COMISSÃO
de 11 de Dezembro de 1998
que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço
de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

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

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 3813/92 do Conselho, de 28 de Dezembro de 1992, relativo à unidade de conta e às taxas de conversão a aplicar no âmbito da política agrícola comum ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 150/95 ⁽⁴⁾, e, nomeadamente, o n.º 3 do seu artigo 3.º,

Considerando que o Regulamento (CE) n.º 3223/94 prevê, em aplicação dos resultados das negociações comerciais multilaterais do «Uruguay Round», os critérios para a

fixação pela Comissão dos valores forfetários de importação dos países terceiros, relativamente aos produtos e períodos que especifica no seu anexo;

Considerando que, em aplicação dos supracitados critérios, os valores forfetários de importação devem ser fixados nos níveis constantes em anexo,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 12 de Dezembro de 1998.

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

Feito em Bruxelas, em 11 de Dezembro de 1998.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 337 de 24. 12. 1994, p. 66.

⁽²⁾ JO L 198 de 15. 7. 1998, p. 4.

⁽³⁾ JO L 387 de 31. 12. 1992, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 22 de 31. 1. 1995, p. 1.

ANEXO

do Regulamento da Comissão, de 11 de Dezembro de 1998, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

(ECU/100 kg)

Código NC	Código países terceiros ⁽¹⁾	Valor forfetário de importação	
0702 00 00	204	78,4	
	624	128,0	
	999	103,2	
0707 00 05	204	85,3	
	999	85,3	
0709 90 70	052	97,0	
	204	96,5	
	628	156,1	
	999	116,5	
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	39,6	
	204	45,7	
	388	45,4	
	999	43,6	
0805 20 10	204	64,8	
	999	64,8	
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	052	59,4	
	464	258,6	
	999	159,0	
0805 30 10	052	58,6	
	600	95,5	
	999	77,0	
	039	75,0	
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	060	16,5	
	064	44,1	
	400	71,3	
	404	77,9	
	999	57,0	
	0808 20 50	064	60,5
		400	65,3
720		50,7	
999		58,8	

(¹) Nomenclatura dos países fixada pelo Regulamento (CE) n.º 2317/97 da Comissão (JO L 321 de 22. 11. 1997, p. 19). O código «999» representa «outras origens».

REGULAMENTO (CE) N.º 2681/98 DA COMISSÃO

de 11 de Dezembro de 1998

que fixa o preço máximo de compra e as quantidades de carne de bovino compradas em intervenção para o ducentésimo décimo quarto concurso parcial efectuado no âmbito das medidas gerais de intervenção, em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 1627/89

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 805/68 do Conselho, de 27 de Junho de 1968, que estabelece a organização comum de mercado no sector da carne de bovino⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1633/98⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 7 do seu artigo 6.º,

Considerando que, em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 2456/93 da Comissão, de 1 de Setembro de 1993, relativo às normas de execução do Regulamento (CEE) n.º 805/68 do Conselho, no que respeita às medidas gerais e especiais de intervenção no sector da carne de bovino⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2304/98⁽⁴⁾, foi aberto um concurso, nos termos do n.º 1 do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 1627/89 da Comissão, de 9 de Junho de 1989, relativo à compra de carne de bovino por concurso⁽⁵⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2466/98⁽⁶⁾;

Considerando que, nos termos do n.º 1 do artigo 13.º do Regulamento (CEE) n.º 2456/93, deve ser fixado, para cada concurso parcial, se for caso disso, um preço máximo de compra para a qualidade R 3, tendo em conta as propostas recebidas; que, nos termos do n.º 2 do artigo 13.º, pode ser decidido não dar seguimento ao concurso; que, nos termos do artigo 14.º do mesmo regulamento, só serão aceites as propostas inferiores ou iguais ao referido preço máximo, sem, todavia, excederem o preço médio dos mercados nacional ou regional, majorado do montante referido no n.º 1;

Considerando que, após exame das propostas apresentadas no âmbito do ducentésimo décimo quarto concurso parcial e atendendo, em conformidade com o n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento (CEE) n.º 805/68, às exigências de um nível razoável de apoio ao mercado, bem como à evolução sazonal do abate, e dos preços, é conveniente não dar seguimento ao concurso para a categoria A e fixar o preço máximo de compra, bem como as quantidades que podem ser aceites para intervenção para a categoria C;

Considerando que, dada a importância das quantidades adjudicadas, é conveniente utilizar a faculdade de prorrogar o prazo de entrega dos produtos à intervenção,

prevista no n.º 2 do artigo 16.º do Regulamento (CEE) n.º 2456/93;

Considerando que o artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1103/97 do Conselho, de 17 de Junho de 1997, relativo a certas disposições respeitantes à introdução do euro⁽⁷⁾, dispõe que, a partir de 1 de Janeiro de 1999, todas as referências feitas num instrumento jurídico ao ecu são substituídas ao euro, à taxa de 1 EUR por 1 ECU,

Considerando que as medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão da Carne de Bovino,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Relativamente ao ducentésimo décimo quarto concurso parcial aberto pelo Regulamento (CEE) n.º 1627/89:

- a) Para a categoria A, não é dado seguimento ao concurso parcial;
- b) Para a categoria C:
 - o preço máximo de compra é fixado em 235,50 ecus por 100 quilogramas de carcaças ou meias-carcaças da qualidade R 3,
 - a quantidade máxima de carcaças, meias-carcaças e quartos dianteiros aceite é fixada em 2 451 toneladas.

Artigo 2.º

Em derrogação do disposto no n.º 2 do artigo 16.º do Regulamento (CEE) n.º 2456/93, o prazo de entrega dos produtos em intervenção é prorrogado por um semana, terminando em 6 de Janeiro de 1999. Todavia, nos Estados-membros em que não foi efectuada qualquer entrega no período de 24 de Dezembro de 1998 a 3 de Janeiro de 1999 ou numa fracção deste período, o prazo de entrega é prorrogado pelo número de dias correspondente.

Artigo 3.º

O presente regulamento entra em vigor em 14 de Dezembro de 1998.

⁽¹⁾ JO L 148 de 28. 6. 1968, p. 24.

⁽²⁾ JO L 210 de 28. 7. 1998, p. 17.

⁽³⁾ JO L 225 de 4. 9. 1993, p. 4.

⁽⁴⁾ JO L 288 de 27. 10. 1998, p. 3.

⁽⁵⁾ JO L 159 de 10. 6. 1989, p. 36.

⁽⁶⁾ JO L 307 de 17. 11. 1998, p. 13.

⁽⁷⁾ JO L 162 de 19. 6. 1997, p. 1.

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

Feito em Bruxelas, em 11 de Dezembro de 1998.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

REGULAMENTO (CE) N.º 2682/98 DA COMISSÃO**de 11 de Dezembro de 1998****relativo às propostas apresentadas para a exportação de arroz branqueado de grãos longos com destino a certos países terceiros no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 2566/98**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 3072/95 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1995, relativo à organização comum do mercado do arroz ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2072/98 ⁽²⁾, e nomeadamente, o n.º 3 do seu artigo 13.º,

Considerando que, pelo Regulamento (CE) n.º 2566/98 da Comissão ⁽³⁾, foi aberto um concurso para a determinação da restituição à exportação de arroz;

Considerando que nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 584/75 da Comissão ⁽⁴⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 299/95 ⁽⁵⁾, com base nas propostas apresentadas, segundo o processo previsto no artigo 22.º do Regulamento (CE) n.º 3072/95, a Comissão pode decidir não dar seguimento ao concurso;

Considerando que, tendo em conta, nomeadamente, os critérios previstos no artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º

3072/95, não é indicado que se proceda à fixação de uma restituição máxima;

Considerando que as medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão dos Cereais,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Não é dado seguimento às propostas apresentadas de 7 a 10 de Dezembro de 1998 no âmbito do concurso para a determinação da restituição à exportação de arroz branqueado de grãos longos do código NC 1006 30 67 com destino a certos países terceiros, referido no Regulamento (CE) n.º 2566/98.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 12 de Dezembro de 1998.

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

Feito em Bruxelas, em 11 de Dezembro de 1998.

Pela Comissão

Franz FISCHLER

Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 329 de 30. 12. 1995, p. 18.

⁽²⁾ JO L 265 de 30. 9. 1998, p. 4.

⁽³⁾ JO L 320 de 28. 11. 1998, p. 49.

⁽⁴⁾ JO L 61 de 7. 3. 1975, p. 25.

⁽⁵⁾ JO L 35 de 15. 2. 1995, p. 8.

REGULAMENTO (CE) N.º 2683/98 DA COMISSÃO**de 11 de Dezembro de 1998****relativo às propostas apresentadas para a expedição de arroz descascado de grãos longos com destino à ilha da Reunião, no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 2563/98**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 3072/95 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1995, que estabelece a organização comum de mercado do arroz ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2072/98 ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 10.º,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 2692/89 da Comissão, de 6 de Setembro de 1989, que estabelece as regras de execução relativas às expedições de arroz para a ilha da Reunião ⁽³⁾, e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 9.º,

Considerando que o Regulamento (CE) n.º 2563/98 da Comissão ⁽⁴⁾ abriu um concurso para a determinação da subvenção à expedição de arroz com destino à ilha da Reunião;

Considerando que, nos termos do artigo 9.º do Regulamento (CEE) n.º 2692/89, a Comissão pode, com base nas propostas apresentadas e segundo o processo previsto no artigo 22.º do Regulamento (CE) n.º 3072/95, decidir não dar seguimento ao concurso;

Considerando que, tendo em conta, nomeadamente, os critérios previstos nos artigos 2.º e 3.º do Regulamento (CEE) n.º 2692/89, não é indicado proceder-se à fixação de uma subvenção máxima;

Considerando que as medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão dos Cereais,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Não é dado seguimento às propostas apresentadas de 7 a 10 de Dezembro de 1998 no âmbito do concurso para a determinação da subvenção à expedição de arroz descascado de grãos longos do código NC 1006 20 98, com destino à ilha da Reunião, a que se refere o Regulamento (CE) n.º 2563/98.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 12 de Dezembro de 1998.

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

Feito em Bruxelas, em 11 de Dezembro de 1998.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 329 de 30. 12. 1995, p. 18.

⁽²⁾ JO L 265 de 30. 9. 1998, p. 4.

⁽³⁾ JO L 29 de 7. 9. 1989, p. 8.

⁽⁴⁾ JO L 320 de 28. 11. 1998, p. 40.

REGULAMENTO (CE) N.º 2684/98 DA COMISSÃO**de 11 de Dezembro de 1998****que fixa a restituição máxima à exportação de arroz branqueado de grãos redondos, médios e longos A no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 2565/98**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 3072/95 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1995, que estabelece a organização comum do mercado do arroz ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2072/98 ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 3 do seu artigo 13.º,

Considerando que, pelo Regulamento (CE) n.º 2565/98 da Comissão ⁽³⁾ foi aberto um concurso para a determinação da restituição à exportação de arroz;

Considerando que, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 584/75 da Comissão ⁽⁴⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 299/95 ⁽⁵⁾, a Comissão pode, com base nas propostas apresentadas segundo o processo previsto no artigo 22.º do Regulamento (CE) n.º 3072/95, decidir sobre a fixação duma restituição máxima à exportação; que para esta fixação devem ser tidos em conta, nomeadamente, os critérios previstos no artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 3072/95; que o concurso será atribuído a todo o concorrente cuja proposta se situe ao nível da restituição máxima à exportação ou a um nível inferior;

Considerando que a aplicação dos critérios referidos anteriormente à situação actual do mercado do arroz em questão leva a fixar a restituição máxima à exportação no montante referido no artigo 1.º;

Considerando que as medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão dos Cereais,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

A restituição máxima à exportação de arroz branqueado de grãos redondos, médios e longos A com destino a certos países terceiros da Europa é fixada com base das propostas apresentadas, de 7 a 10 de Dezembro de 1998, em 124,00 ecus por tonelada no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 2565/98.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 12 de Dezembro de 1998.

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

Feito em Bruxelas, em 11 de Dezembro de 1998.

Pela Comissão

Franz FISCHLER

Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 329 de 30. 12. 1995, p. 18.

⁽²⁾ JO L 265 de 30. 9. 1998, p. 4.

⁽³⁾ JO L 320 de 28. 11. 1998, p. 46.

⁽⁴⁾ JO L 61 de 7. 3. 1975, p. 25.

⁽⁵⁾ JO L 35 de 15. 2. 1995, p. 8.

REGULAMENTO (CE) N.º 2685/98 DA COMISSÃO**de 11 de Dezembro de 1998****que fixa a restituição máxima à exportação de arroz branqueado de grãos redondos, médios e longos A no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 2564/98**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 3072/95 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1995, que estabelece a organização comum do mercado do arroz ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2072/98 ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 3 do seu artigo 13.º,

Considerando que, pelo Regulamento (CE) n.º 2564/98 da Comissão ⁽³⁾ foi aberto um concurso para a determinação da restituição à exportação de arroz;

Considerando que, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 584/75 da Comissão ⁽⁴⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 299/95 ⁽⁵⁾, a Comissão pode, com base nas propostas apresentadas segundo o processo previsto no artigo 22.º do Regulamento (CE) n.º 3072/95, decidir sobre a fixação duma restituição máxima à exportação; que para esta fixação devem ser tidos em conta, nomeadamente, os critérios previstos no artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 3072/95; que o concurso será atribuído a todo o concorrente cuja proposta se situe ao nível da restituição máxima à exportação ou a um nível inferior;

Considerando que a aplicação dos critérios referidos anteriormente à situação actual do mercado do arroz em questão leva a fixar a restituição máxima à exportação no montante referido no artigo 1.º;

Considerando que as medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão dos Cereais,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

A restituição máxima à exportação de arroz branqueado de grãos redondos, médios e longos A com destino a certos países terceiros é fixada com base das propostas apresentadas, de 7 a 10 de Dezembro de 1998, em 130,00 ecus por tonelada no âmbito do concurso referido no Regulamento (CE) n.º 2564/98.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 12 de Dezembro de 1998.

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

Feito em Bruxelas, em 11 de Dezembro de 1998.

Pela Comissão

Franz FISCHLER

Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 329 de 30. 12. 1995, p. 18.

⁽²⁾ JO L 265 de 30. 9. 1998, p. 4.

⁽³⁾ JO L 320 de 28. 11. 1998, p. 43.

⁽⁴⁾ JO L 61 de 7. 3. 1975, p. 25.

⁽⁵⁾ JO L 35 de 15. 2. 1995, p. 8.

REGULAMENTO (CE) Nº 2686/98 DA COMISSÃO

de 11 de Dezembro de 1998

que altera os anexos I e II do Regulamento (CEE) nº 2377/90 do Conselho, que prevê um processo comunitário para o estabelecimento de limites máximos de resíduos de medicamentos veterinários nos alimentos de origem animal

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) nº 2377/90 do Conselho, de 26 de Junho de 1990, que prevê um processo comunitário para o estabelecimento de limites máximos de resíduos de medicamentos veterinários em alimentos de origem animal⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 2560/98 da Comissão⁽²⁾, e, nomeadamente, os seus artigos 6º, 7º e 8º,

Considerando que, em conformidade com o Regulamento (CEE) nº 2377/90, devem ser estabelecidos progressivamente limites máximos de resíduos para todas as substâncias farmacologicamente activas utilizadas, na Comunidade, em medicamentos veterinários destinados a animais produtores de alimentos para consumo humano;

Considerando que os limites máximos de resíduos só devem ser estabelecidos após análise, pelo Comité dos Medicamentos Veterinários, de todas as informações pertinentes relativas à segurança dos resíduos da substância em questão para a saúde do consumidor de alimentos de origem animal e à influência dos resíduos na transformação dos alimentos;

Considerando que, no estabelecimento de limites máximos de resíduos de medicamentos veterinários em alimentos de origem animal, é necessário indicar a espécie animal em que os referidos resíduos podem estar presentes, os teores admitidos nos diferentes tecidos a analisar provenientes do animal tratado (tecido alvo), assim como a natureza do resíduo relevante para a monitorização e controlo dos resíduos (resíduo marcador);

Considerando que, para facilitar o controlo de resíduos previsto na legislação comunitária sobre a matéria, devem normalmente fixar-se limites máximos de resíduos no fígado e no rim; que, todavia, muitas vezes estes órgãos são retirados das carcaças transaccionadas a nível internacional e que, por conseguinte, é conveniente estabelecer também limites máximos de resíduos nos tecidos muscular e adiposo;

Considerando que, no caso de medicamentos veterinários destinados a ser administrados a aves poedeiras, animais produtores de leite ou abelhas produtoras de mel, devem também ser estabelecidos limites máximos de resíduos nos ovos, leite e mel;

Considerando que flumetrina deve ser inserido no anexo I do Regulamento (CEE) nº 2377/90;

Considerando que oleato de oleílo, glucoheptonato de cálcio, calcium gluconoglucoheptonat, gluconolactato de cálcio, glutanato de cálcio, gluconato de níquel, sulfato de níquel, hipofosfito de sódio, bacitracina, bronopol, álcool de cetosteáril, menadiona, fitomenadiona, 2-pirrolidona, sulfato de cetosteáril de sódio, alcoóis de lã, *lespedeza capitata*, *majoranae herba*, *medicago sativa extractum*, *sinapis nigrae semen* e flumetrina devem ser inseridos no anexo II do Regulamento (CEE) nº 2377/90;Considerando que é conveniente admitir um prazo de sessenta dias, antes da entrada em vigor no presente regulamento, para que os Estados-membros possam proceder às necessárias alterações às autorizações de introdução no mercado dos medicamentos veterinários em questão, concedidas no abrigo da Directiva 81/851/CEE do Conselho⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 93/40/CEE⁽⁴⁾, para tomarem em consideração as disposições do presente regulamento.

Considerando que as medidas previstas no presente regulamento estão de acordo com o parecer do Comité Permanente dos Medicamentos Veterinários,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

Os anexos I e II do Regulamento (CEE) nº 2377/90 são alterados nos termos do anexo do presente regulamento.

*Artigo 2º*O presente regulamento entra em vigor no sexagésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.⁽¹⁾ JO L 224 de 18. 8. 1990, p. 1.⁽²⁾ JO L 320 de 28. 11. 1998, p. 28.⁽³⁾ JO L 317 de 6. 11. 1981, p. 1.⁽⁴⁾ JO L 214 de 24. 8. 1993, p. 31.

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

Feito em Bruxelas, em 11 de Dezembro de 1998.

Pela Comissão
Martin BANGEMANN
Membro da Comissão

ANEXO

A. O anexo I do Regulamento (CE) n.º 2377/90 é alterado da seguinte forma:

2. Agentes antiparasitários
- 2.2. Agentes activos contra os ectoparasitas
- 2.2.3. Piretroides

Substâncias(s) farmacologicamente activa(s)	Resíduo marcador	Espécie animal	LMR	Tecidos alvo	Observações
«Flumetrina	Flumetrina (soma dos isómeros trans-Z)	Bovinos	10 µg/kg 150 µg/kg 20 µg/kg 10 µg/kg 30 µg/kg	Músculo Tecido adiposo Fígado Rim Leite»	

B. O anexo II do Regulamento (CE) n.º 2377/90 é alterado da seguinte forma:

1. Compostos químicos inorgânicos

Substância(s) farmacologicamente activa(s)	Espécie animal	Observações
«Glucoheptonato de cálcio	Todas as espécies destinadas a produção de alimentos	
Kalcium gluconoglucoheptonat	Todas as espécies destinadas a produção de alimentos	
Cluconolactato de cálcio	Todas as espécies destinadas a produção de alimentos	
Glutamato de cálcio	Todas as espécies destinadas a produção de alimentos	
Gluconato de níquel	Todas as espécies destinadas a produção de alimentos	
Sulfato de níquel	Todas as espécies destinadas a produção de alimentos	
Hipofosfito de sódio	Todas as espécies destinadas a produção de alimentos»	

2. Compostos orgânicos

Substância(s) farmacologicamente activa(s)	Espécie animal	Observações
«2-Pirrolidona	Todas as espécies destinadas a produção de alimentos	Por via parenteral em doses de até 40 mg por kg de peso corporal
Bacitracina	Bovinos	Exclusivamente para uso intramamário em vacas em lactação e para todos os tecidos excepto leite
Bronopol	Salmonídeos	Exclusivamente para uso em ovos fecundados de peixes reprodutores
Álcool de cetosteáril	Todas as espécies destinadas a produção de alimentos	
Flumetrina	Abelhas	
Menadiona	Todas as espécies destinadas a produção de alimentos	
Oleato de oleílo	Todas as espécies destinadas a produção de alimentos	Exclusivamente para uso tópico
Fitomenadiona	Todas as espécies destinadas a produção de alimentos	
Sulfato de cetosteáril de sódio	Todas as espécies destinadas a produção de alimentos	Exclusivamente para uso tópico
Alcoóis de lã	Todas as espécies destinadas a produção de alimentos	Exclusivamente para uso tópico»

6. Substâncias de origem vegetal

Substância(s) farmacologicamente activa(s)	Espécie animal	Observações
« <i>Lespedeza capitata</i>	Todas as espécies destinadas a produção de alimentos	
<i>Majoranae herba</i>	Todas as espécies destinadas a produção de alimentos	
<i>Medicago sativa extractum</i>	Todas as espécies destinadas a produção de alimentos	Exclusivamente para uso tópico
<i>Sinapis nigrae semen</i>	Todas as espécies destinadas a produção de alimentos»	

REGULAMENTO (CE) N.º 2687/98 DA COMISSÃO**de 11 de Dezembro de 1998****que fixa o montante máximo de ajuda à manteiga concentrada para o 194.º concurso especial efectuado no âmbito do concurso permanente previsto no Regulamento (CEE) n.º 429/90**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 804/68 do Conselho, de 27 de Junho de 1968, relativo à organização comum de mercado no sector do leite e dos produtos lácteos⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1587/96⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 3 do seu artigo 7.ºA,

Considerando que, em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 429/90 da Comissão, de 20 de Fevereiro de 1990, relativo à concessão por concurso de uma ajuda à manteiga concentrada destinada ao consumo directo na Comunidade⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 417/98⁽⁴⁾, os organismos de intervenção efectuam um concurso permanente com vista à concessão de uma ajuda à manteiga concentrada; que o artigo 6.º do referido regulamento prevê que, atendendo às propostas recebidas para cada concurso especial, seja fixado um montante máximo da ajuda para a manteiga concentrada com teor mínimo de matéria gorda de 96 % ou decidido não dar seguimento ao concurso; que o montante da garantia de destino deve ser fixado em conformidade;

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

Feito em Bruxelas, em 11 de Dezembro de 1998.

Considerando que convém fixar, em função das ofertas recebidas, o montante máximo da ajuda ao referido a seguir e determinar em consequência a garantia de destino;

Considerando que as medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão do Leite e dos Produtos Lácteos,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Para o 194.º concurso especial no âmbito do concurso permanente previsto pelo Regulamento (CEE) n.º 429/90, o montante da garantia de destino são fixados do seguinte modo:

- montante máximo da ajuda: 134 ecus por 100 quilogramas,
- garantia de destino: 148 ecus por 100 quilogramas.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 12 de Dezembro de 1998.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 148 de 28. 6. 1968, p. 13.

⁽²⁾ JO L 206 de 16. 8. 1996, p. 21.

⁽³⁾ JO L 45 de 21. 2. 1990, p. 8.

⁽⁴⁾ JO L 52 de 21. 2. 1998, p. 18.

REGULAMENTO (CE) N.º 2688/98 DA COMISSÃO

de 11 de Dezembro de 1998

que fixa os preços mínimos de venda de manteiga e os montantes máximos de ajuda à nata, à manteiga e à manteiga concentrada no que respeita ao vigésimo segundo concurso especial efectuado no âmbito do concurso permanente previsto no Regulamento (CE) n.º 2571/97

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 804/68 do Conselho, de 27 de Junho de 1968, relativo à organização comum de mercado no sector do leite e dos produtos lácteos⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1587/96⁽²⁾, e, nomeadamente, os n.ºs 3 e 6 do seu artigo 6.º e o n.º 3 do seu artigo 12.º, Considerando que, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2571/97 da Comissão, de 15 de Dezembro de 1997, relativo à venda a preço reduzido de manteiga e à concessão de uma ajuda à nata, à manteiga e à manteiga concentrada destinadas ao fabrico de produtos de pasteleria, de gelados alimentares e de outros produtos alimentares⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1982/98⁽⁴⁾, os organismos de intervenção procedem, por concurso, à venda de certas quantidades de manteiga que detêm e à concessão de uma ajuda à nata, à manteiga e à manteiga concentradas; que o artigo 18.º do citado regulamento dispõe que, tendo em conta as propostas recebidas para cada concurso especial, é fixado um preço mínimo de venda da manteiga, bem como um montante máximo da ajuda para a nata, a manteiga e a

manteiga concentrada, que podem ser diferenciados segundo o destino, o teor de matéria gorda de manteiga e a via de utilização, ou é decidido não dar seguimento ao concurso; que o ou os montantes das garantias de transformação devem ser fixados em conformidade;

Considerando que as medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão do Leite e dos Produtos Lácteos,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Em relação ao vigésimo segundo concurso especial no âmbito do concurso permanente previsto pelo Regulamento (CE) n.º 2571/97, o montante máximo das ajudas, bem como os montantes das garantias de transformação, são fixados como indicado no quadro constante do anexo.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 12 de Dezembro de 1998.

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

Feito em Bruxelas, em 11 de Dezembro de 1998.

Pela Comissão

Franz FISCHLER

Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 148 de 28. 6. 1968, p. 13.

⁽²⁾ JO L 206 de 16. 8. 1996, p. 21.

⁽³⁾ JO L 350 de 20. 12. 1997, p. 3.

⁽⁴⁾ JO L 256 de 18. 9. 1998, p. 9.

ANEXO

do regulamento da Comissão, de 11 de Dezembro de 1998, que fixa os preços mínimos de venda da manteiga e os montantes máximos de ajuda à nata, à manteiga e à manteiga concentrada no que respeita ao vigésimo segundo concurso especial efectuado no âmbito do concurso permanente previsto no Regulamento (CE) n.º 2571/97

(ECU/100 kg)

Fórmula			A		B	
Via de utilização			Com marcadores	Sem marcadores	Com marcadores	Sem marcadores
Preço mínimo de venda	Manteiga ≥ 82 %	Em natureza	—	—	—	—
		Concentrada	—	—	—	—
Garantia de transformação		Em natureza	—	—	—	—
		Concentrada	—	—	—	—
Montante máximo da ajuda	Manteiga ≥ 82 %		109	105	—	105
	Manteiga < 82 %		104	100	104	—
	Manteiga concentrada		134	130	134	130
	Nata		—	—	46	44
Garantia de transformação	Manteiga		120	—	120	—
	Manteiga concentrada		148	—	148	—
	Nata		—	—	51	—

REGULAMENTO (CE) N.º 2689/98 DA COMISSÃO**de 11 de Dezembro de 1998**

que determina a quantidade disponível, para o primeiro semestre de 1999, para determinados produtos do sector do leite e dos produtos lácteos no âmbito dos regimes previstos nos acordos europeus entre a Comunidade e a República da Hungria, a República da Polónia, a República Checa, a República Eslovaca, a Bulgária e a Roménia e do regime previsto nos acordos sobre comércio livre entre a Comunidade e os países bálticos

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 2508/97 da Comissão, de 15 de Dezembro de 1997, que estabelece as regras de execução, no sector do leite e dos produtos lácteos, dos regimes previstos nos acordos europeus entre a Comunidade e a República da Hungria, a República da Polónia, a República Checa, a República Eslovaca, a Bulgária e a Roménia, do regime previsto nos acordos sobre comércio livre entre a Comunidade e os países bálticos e do regime previsto no acordo provisório entre a Comunidade e a Eslovénia e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 584/92, (CE) n.º 1588/94, (CE) n.º 1713/95 e (CE) n.º 455/97⁽¹⁾, e, nomeadamente, o n.º 4 do seu artigo 4.º, Considerando que, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1620/98 da Comissão⁽²⁾, que determina a medida em que podem ser aceites os pedidos de licenças de importação, apresentados em Julho de 1998, para determinados produtos do sector do leite e dos produtos lácteos, no âmbito do regime previsto no acordo intercalar concluído

pela Comunidade com a República da Eslovénia, os pedidos de licença de importação, apresentados para os produtos referidos no Regulamento (CE) n.º 2508/97, disseram respeito, quanto a determinados produtos, a quantidades inferiores às disponíveis; que é conveniente, por conseguinte, determinar, relativamente a cada produto em questão, a quantidade disponível para o período compreendido entre 1 de Janeiro e 30 de Junho de 1999,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

A quantidade disponível para o período compreendido entre 1 de Janeiro e 30 de Junho de 1999, nos termos do Regulamento (CE) n.º 2508/97, é indicada em anexo.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 12 de Dezembro de 1998.

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

Feito em Bruxelas, em 11 de Dezembro de 1998.

Pela Comissão

Franz FISCHLER

Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 345 de 16. 12. 1997, p. 31.

⁽²⁾ JO L 209 de 25. 7. 1998, p. 38.

ANEXO

Quantidades disponíveis para o período de 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1999

País	Polónia			República Checa			República Eslovaca			Hungria		
Códigos NC	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50 0405 10 90 0405 20 90	0406	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50	0406	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50	0406	0402 10	0406 90 29	0406
Em toneladas	2 875	1 197,5	3 220	1 325,1	575	942,7	692,8	345	842,2	172,5	200	1 150,5

País	República da Estónia			República da Letónia				República da Lituânia			
Códigos NC	0402 10 19 0402 21 19	0405 10 11 0405 10 19	0406	0402 10 19 0402 21 19	0405 10	0406	ex 0402 29	0402 10 19 0402 21 19	0405 10 11 0405 10 19	0406	0402 99 11
Em toneladas	1 725	1 010,7	920	1 437,5	517,5	790,2	230	2 012,5	690	904,2	260

País	Roménia	Bulgária
Códigos NC	0406	0406
Em toneladas	1 659	5 060

DIRECTIVA 98/90/CE DA COMISSÃO

de 30 de Novembro de 1998

que adapta ao progresso técnico a Directiva 70/387/CEE do Conselho relativa às portas dos veículos a motor e seus reboques

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à homologação dos veículos a motor e seus reboques⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/14/CE da Comissão⁽²⁾ e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 13.º,Tendo em conta a Directiva 70/387/CEE do Conselho, de 27 de Julho de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes às portas dos veículos a motor e seus reboques⁽³⁾, com a redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão da Dinamarca, da Irlanda e do Reino Unido, e, nomeadamente, o seu artigo 3.º,

Considerando que a Directiva 70/387/CEE é uma das directivas específicas do processo de homologação CE estabelecido pela Directiva 70/156/CEE; que, por conseguinte, as disposições da Directiva 70/156/CEE respeitantes aos sistemas, componentes e unidades técnicas dos veículos são aplicáveis à referida directiva;

Considerando que é possível adaptar mais a Directiva 70/387/CEE ao progresso técnico através da melhoria da segurança dos passageiros de alguns veículos pesados de mercadorias no funcionamento do acesso ao habitáculo do condutor e à saída deste;

Considerando que, nomeadamente, o n.º 4 do artigo 3.º e o n.º 3 do artigo 4.º da Directiva 70/156/CEE determinam que cada directiva específica seja acompanhada de uma ficha de informações que inclua os pontos relevantes do anexo I daquela directiva e de um certificado de homologação baseado no seu anexo VI, a fim de facilitar a informação dessa homologação;

Considerando que é necessário, com vista à aplicação prática da Directiva 70/387/CEE, assegurar disposições uniformes em todos os Estados-membros;

Considerando que as disposições da presente directiva estão em conformidade com o parecer do Comité para a Adaptação ao Progresso Técnico estabelecido pela Directiva 70/156/CEE,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A Directiva 70/387/CEE é alterada como segue:

1. A parte final do artigo 1.º passa a ter a seguinte redacção:
«... carris, dos tractores agrícolas e florestais e de todas as máquinas móveis.».
2. Os Anexos são alterados de acordo com o anexo da presente directiva.

Artigo 2.º

1. A partir de 1 de Janeiro de 1999, os Estados-membros não podem, por motivos relacionados com as portas:

- recusar a homologação CE ou a homologação de âmbito nacional a um modelo de veículo, nem
- proibir a matrícula, venda ou entrada em circulação de veículos,

se os veículos satisfizerem os requisitos da Directiva 70/387/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva.

2. A partir de 1 de Outubro de 2000, os Estados-membros:

- deixam de poder conceder a homologação CE, e
- podem recusar a homologação de âmbito nacional, a um novo modelo de veículo, por motivos relacionados com as portas, se não forem satisfeitos os requisitos da Directiva 70/387/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva.

Artigo 3.º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva até 31 de Dezembro de 1998. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

As disposições adoptadas pelos Estados-membros devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades da referência são adoptadas pelos Estados-membros.

2. Os Estados-membros comunicarão à Comissão o texto das principais disposições de direito nacional que adoptarem no domínio regulado pela presente directiva.

⁽¹⁾ JO L 42 de 23. 2. 1970, p. 1.⁽²⁾ JO L 91 de 25. 3. 1998, p. 1.⁽³⁾ JO L 176 de 10. 8. 1970, p. 5.

Artigo 4.º

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

Artigo 5.º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 30 de Novembro de 1998.

Pela Comissão
Martin BANGEMANN
Membro da Comissão

ANEXO

1. É inserida uma lista de anexos entre os artigos e o anexo I da Directiva 70/387/CEE com a seguinte redacção:

«LISTA DE ANEXOS

1. *ANEXO I:* Âmbito, definições, requisitos gerais, pedido de homologação CE, homologação CE, modificação de modelos e alterações das homologações, conformidade da produção.
- Apêndice 1:* Ficha de informações.
- Apêndice 2:* Certificado de homologação.
2. *ANEXO II:* Requisitos de construção e montagem e ensaios de resistência.
3. *ANEXO III:* Requisitos relativos ao acesso às portas do habitáculo do condutor, e à respectiva saída, de veículos da categoria N₂ de massa máxima superior a 7,5 toneladas e da categoria N₃*.

2. O anexo I passa a ter a seguinte redacção:

«Anexo I

ÂMBITO, DEFINIÇÕES, REQUISITOS GERAIS, PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO CE, HOMOLOGAÇÃO CE, MODIFICAÇÃO DE MODELOS E ALTERAÇÕES DAS HOMOLOGAÇÕES, CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

1. ÂMBITO

- 1.1. A presente directiva aplica-se às portas dos veículos a motor das categorias M₁ e N⁽¹⁾.

2. DEFINIÇÕES

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

- 2.1. “Homologação de um veículo”, a homologação de um modelo de veículo no que diz respeito às suas portas e às características a elas aplicáveis.
- 2.2. “Modelo de veículo”, veículos que não diferem essencialmente entre si no que diz respeito às seguintes características principais:
- projecto e características de resistência dos fechos e charneiras no que diz respeito aos veículos mencionados no anexo II,
 - requisitos de construção e de montagem dos estribos e degraus no que diz respeito aos veículos não abrangidos pelo anexo III,
 - posição e características geométricas dos degraus de acesso e das pegas no que diz respeito aos veículos mencionados no anexo III,

desde que estas características tenham relação com os requisitos da presente directiva.

3. REQUISITOS GERAIS

3.1. Projecto

- 3.1.1. As características do projecto do veículo devem permitir entrar e sair com perfeita segurança.

- 3.1.2. Considera-se que os veículos da categoria N₂ de massa máxima superior a 7,5 toneladas e N₃ satisfazem os requisitos acima mencionados se satisfizerem as prescrições do anexo III.

(¹) Conforme definidas na parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE.

- 3.2. Portas, entradas e saídas
- 3.2.1. As portas, entradas e saídas devem ser tais que possam ser utilizadas facilmente e sem perigo.
- 3.3. Portas e fechos
- 3.3.1. As portas e fechos devem ser concebidos de modo tal que possa ser evitado qualquer ruído irritante ao fechar.
- 3.3.2. Os fechos das portas devem ser concebidos de modo a impedir que as portas se abram acidentalmente.
- 3.4. Fechos e charneiras (requisitos de construção e montagem)
- 3.4.1. As charneiras das portas montadas em charneiras (com excepção das portas dobráveis), quando montadas nos lados dos veículos, devem ser fixadas à aresta frontal das portas no sentido do movimento para a frente. No caso de portas duplas, estes requisitos aplicam-se à parte da porta que abre primeiro; deve ser possível fixar a outra parte da porta.
- 3.4.2. Os fechos e as charneiras das portas laterais dos veículos da categoria M_1 devem satisfazer os requisitos do anexo II da presente directiva.
- 3.5. Estribos e degraus (requisitos de construção e montagem)
- 3.5.1. O cubo, as jantes e outras partes da roda não devem ser consideradas como sendo estribos nem degraus para efeitos do disposto na presente directiva, excepto quando razões relacionadas com a construção ou a utilização impedirem a montagem de estribos ou degraus noutras partes do veículo.
- 3.5.2. Nos veículos das categorias M_1 , N_1 e N_2 de massa máxima não superior a 7,5 toneladas, se a entrada para o habitáculo estiver a mais de 600 mm acima do solo, o veículo deve ter um ou mais estribos ou degraus.
- 3.5.2.1. Todavia, no que diz respeito aos veículos todo-o-terreno, conforme definidos na parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE, tal distância ao solo pode ser aumentada para 700 mm.
- 3.5.2.2. Os estribos ou degraus devem ser construídos de modo a impedir o risco de escorregamento.
4. PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO CE
- 4.1. O pedido de homologação CE de um modelo de veículo no que diz respeito às portas deve ser apresentado pelo fabricante do veículo.
- 4.2. No apêndice 1, figura o modelo de ficha de informações.
- 4.3. Deve ser apresentado ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação um veículo representativo do modelo a homologar.
5. HOMOLOGAÇÃO CE
- 5.1. Se os requisitos relevantes forem satisfeitos, deve ser concedida a homologação CE em conformidade com o n.º 3 do artigo 4.º da Directiva 70/156/CEE.
- 5.2. No apêndice 2 figura um modelo do certificado de homologação.
- 5.3. A cada modelo de veículo homologado deve ser atribuído um número de homologação conforme com o anexo VII da Directiva 70/156/CEE. Um Estado-membro não pode atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo.
6. MODIFICAÇÃO DE MODELOS E ALTERAÇÕES DAS HOMOLOGAÇÕES
- 6.1. No caso de modificações do modelo homologado nos termos da presente directiva, aplicam-se as disposições do artigo 5.º da Directiva 70/156/CEE.
7. CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO
- 7.1. As medidas destinadas a garantir a conformidade da produção devem ser tomadas de acordo com o disposto no artigo 10.º da Directiva 70/156/CEE.

*Apêndice 1***FICHA DE INFORMAÇÕES Nº...**

nos termos do anexo I da Directiva 70/156/CEE do Conselho (*), relativa à homologação CE de um veículo no que diz respeito às portas (Directiva 70/387/CEE com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva .../.../CE)

As seguintes informações, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e incluir um índice. Se houver desenhos, devem ser fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente, em formato A4 ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, estas devem ter o pormenor suficiente.

No caso de os sistemas, componentes ou unidades técnicas possuírem controlos electrónicos, fornecer as informações relevantes relacionadas com o seu desempenho.

0. GENERALIDADES

0.1. Marca (firma do fabricante):

0.2. Modelo:

0.3. Meios de identificação do modelo, se marcada no veículo (b):

0.3.1. Localização dessa marcação:

0.4. Categoria do veículo (c):

0.5. Nome e morada do fabricante:.....

0.8. Morada(s) da(s) linha(s) de montagem:

1. CONSTITUIÇÃO GERAL DO VEÍCULO

1.1. Fotografias e/ou desenhos de um veículo representativo:.....

9. CARROÇARIA

9.2. Materiais e tipos de construção:.....

9.3. Portas dos ocupantes, fechos e dobradiças:.....

9.3.1. Configuração e número de portas:

9.3.1.1. Dimensões, sentido de abertura e ângulo máximo de abertura:

9.3.2. Desenho dos fechos e dobradiças e da respectiva posição nas portas:

9.3.3. Descrição técnica dos fechos e dobradiças:

9.3.4. Pormenores (incluindo dimensões) das entradas, degraus e manípulos necessários (quando aplicável):

(*) Os números dos pontos e notas de pé-de-página utilizados nesta ficha de informações correspondem aos do anexo I da Directiva 70/156/CEE. Os pontos não relevantes para efeitos da presente directiva são omitidos.

Informações adicionais no caso de veículos todo-o-terreno

- 1.3. Número de eixos e rodas:
- 1.3.3. Eixos motores (número, posição, interligação):
- 2.4.1. Para o quadro sem carroçaria:
- 2.4.1.4.1. Ângulo de ataque (na):
- 2.4.1.5.1. Ângulo de fuga (nb):
- 2.4.1.6. Distância ao solo (conforme definida no ponto 4.5 da parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE):
- 2.4.1.6.1. Entre os eixos:
- 2.4.1.6.2. Sob o(s) eixo(s) da frente:
- 2.4.1.6.3. Sob o(s) eixo(s) da retaguarda:
- 2.4.1.7. Ângulo de rampa (nc):
- 2.4.2. Para o quadro com carroçaria:
- 2.4.2.4.1. Ângulo de ataque (na):
- 2.4.2.5.1. Ângulo de fuga (nb):
- 2.4.2.6. Distância ao solo (conforme definida no ponto 4.5 da parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE)
- 2.4.2.6.1. Entre os eixos:
- 2.4.2.6.2. Sob o(s) eixo(s) da frente:
- 2.4.2.6.3. sob o(s) eixo(s) da retaguarda:
- 2.4.2.7. Ângulo de rampa (nc):
- 2.15. Capacidade de arranque em subida (veículo a solo):
- 4.9. Bloqueio do diferencial: sim/não/opcional (!)

(!) Riscar o que não interessa.

Apêndice 2

MODELO

[formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO CE

Carimbo da autoridade administrativa

Comunicação relativa a:

- homologação ⁽¹⁾
- extensão da homologação ⁽¹⁾
- recusa da homologação ⁽¹⁾
- revogação da homologação ⁽¹⁾

de um modelo/tipo de veículo/componente/unidade técnica ⁽¹⁾ no que diz respeito à Directiva 70/387/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva .../.../CE.

Número de homologação:

Razão da extensão:

SECÇÃO I

- 0.1. Marca (firma do fabricante):
- 0.2. Modelo/tipo
- 0.3. Meios de identificação do modelo/tipo, se marcada no veículo/componente/unidade técnica ⁽¹⁾ ⁽²⁾:.....
 - 0.3.1. Localização dessa marcação:
- 0.4. Categoria do veículo ⁽¹⁾ ⁽³⁾:
- 0.5. Nome e morada do fabricante:
- 0.7. No caso de componentes e unidades técnicas, localização e método de fixação da marca de homologação CE:
- 0.8. Morada(s) da(s) linha(s) de montagem:

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

⁽²⁾ Se os meios de identificação do modelo/tipo contiverem caracteres não relevantes para a descrição dos modelos/tipos de veículo, componente ou unidade técnica abrangidos por este certificado de homologação, tais caracteres devem ser representados na documentação por meio do símbolo “?” (por exemplo: ABC??123??).

⁽³⁾ Conforme definida na parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE.

SECÇÃO II

1. Informações adicionais (se aplicável): ver adenda.
2. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios:
3. Data do relatório de ensaio:.....
4. Número do relatório de ensaio:
5. Eventuais observações: ver adenda.
6. Local:
7. Data:
8. Assinatura:
9. Está anexado o índice do processo de homologação, que está arquivado pela autoridade de homologante e pode ser obtido a pedido.

Adenda ao certificado de homologação CE n.º...

relativo à homologação de um veículo no que diz respeito à Directiva 70/387/CEE com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva .../.../CE

1. Informações adicionais.
 - 1.1. Configuração(ões) das portas dos ocupantes:
 - 1.2. Método de abertura:
 - 1.3. Método de abertura dos fechos:
 5. Observações:
-
-

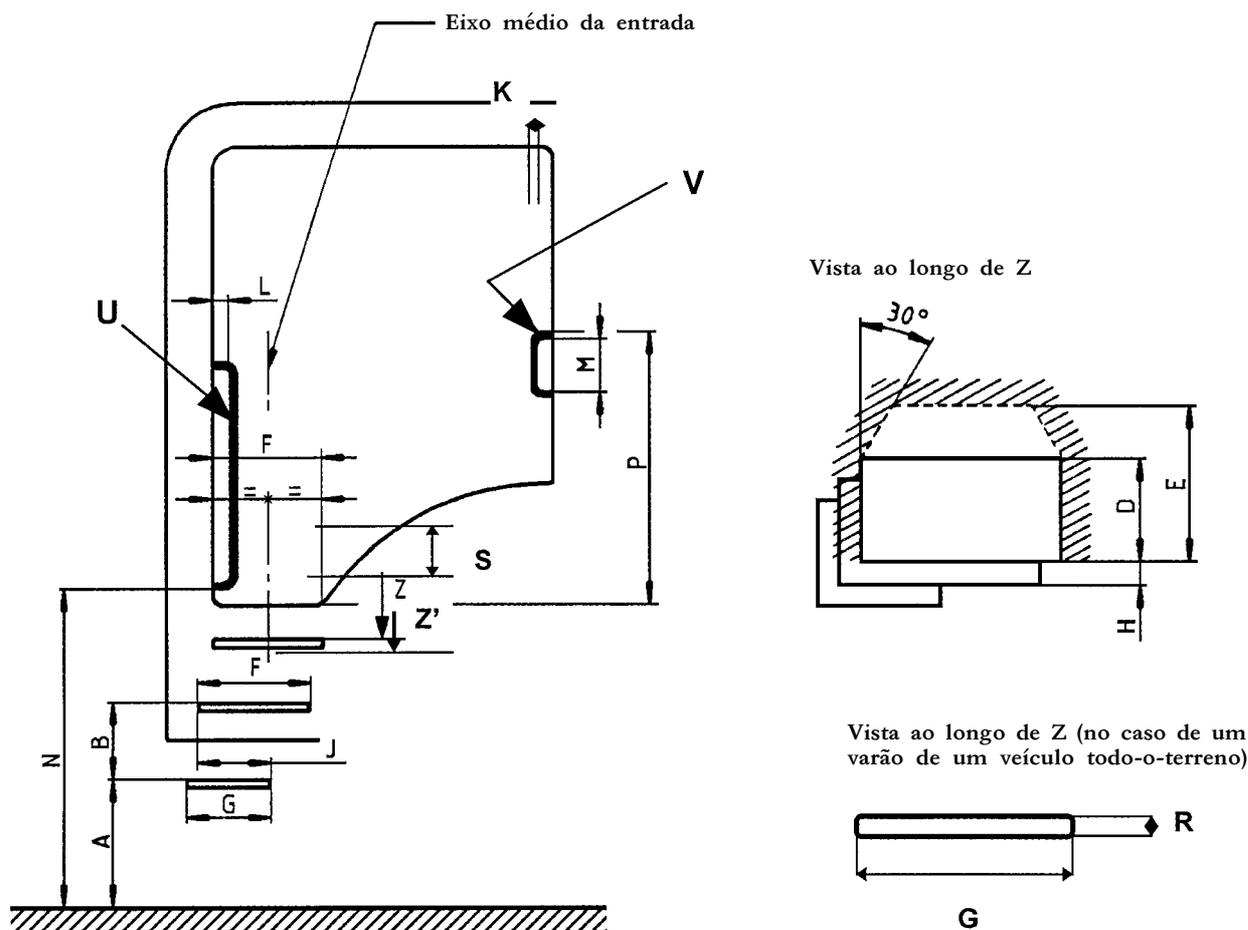
3. O anexo II é alterado como segue:
- a) No título é substituída a expressão «VEÍCULOS PARTICULARES» por «VEÍCULOS DA CATEGORIA M₁»;
 - b) No ponto 1.1 do anexo II, é substituída a expressão «da presente directiva» pela expressão «do presente anexo».
4. É aditado um novo anexo III com a seguinte redacção:

«Anexo III

REQUISITOS RELATIVOS AO ACESSO ÀS PORTAS DO HABITÁCULO DO CONDUTOR, E À RESPECTIVA SAÍDA, DE VEÍCULOS DA CATEGORIA N₂ DE MASSA MÁXIMA SUPERIOR A 7,5 TONELADAS E DA CATEGORIA N₃

1. Degraus de acesso ao habitáculo do condutor (ver figura)
- 1.1. A distância (A) do solo à superfície superior do degrau mais baixo, medida com o veículo em ordem de marcha numa superfície horizontal e plana, não deve ser superior a 600 mm.
- 1.1.1. Todavia, no que diz respeito aos veículos todo-o-terreno, conforme definidos na parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE, tal distância (A) pode ser aumentada para 700 mm.
- 1.2. A distância (B) entre as superfícies superiores do(s) degraus não deve ser superior a 400 mm. A distância vertical entre dois degraus seguidos não deve variar mais do que 50 mm.
- 1.2.1. Todavia, no que diz respeito aos veículos todo-o-terreno (ver 1.1.1), este último valor pode ser aumentado para 100 mm.
- 1.3. Além disso, devem ser satisfeitas as seguintes especificações geométricas mínimas:
- | | |
|---|--------|
| — profundidade do degrau (D): | 80 mm |
| — espaço livre do degrau (E) (inclui a profundidade do degrau): | 150 mm |
| — largura do degrau (F): | 300 mm |
| — largura do degrau mais baixo (G): | 200 mm |
| — altura do degrau (S): | 120 mm |
| — desalinhamento transversal entre degraus (H): | 0 mm |
| — sobreposição longitudinal (J): | 200 mm |
- 1.3.1. Todavia, no que diz respeito aos veículos todo-o-terreno (ver 1.1.1), o valor F pode ser reduzido para 200 mm.
- 1.4. O degrau mais baixo pode ser concebido como um varão, se tal for necessário por razões relacionadas com a construção ou a utilização e no caso dos veículos todo-o-terreno (ver 1.1.1). Nestes casos, a profundidade do varão (R) deve ser pelo menos 20 mm.
- 1.4.1. Não são admitidos varões de secção transversal redonda.
- 1.5. Ao sair do habitáculo do condutor, a posição do degrau mais acima deve ser encontrada com facilidade.
- 1.6. A superfície superior dos degraus deve ser não escorregadia. Além disso, os degraus expostos ao tempo e à sujidade durante a condução devem ter uma capacidade de escoamento adequada (superfície drenante).
2. Acesso a pegas para o habitáculo do condutor (ver figura)
- 2.1. Para o acesso ao habitáculo do condutor, devem existir um ou mais corrimões e pegas adequados ou outros dispositivos equivalentes.
- 2.1.1. O(s) corrimão(ões) ou pegas ou dispositivos equivalentes devem ser posicionados de modo tal que possam ser facilmente agarrados e não obstruam o acesso.
- 2.1.2. Pode-se admitir uma descontinuidade máxima de 100 mm na área de agarramento dos corrimões ou das pegas ou dispositivos equivalentes (por exemplo, fixação intermédia).
- 2.1.3. No caso de um acesso com mais de dois degraus, os corrimões, pegas ou dispositivos equivalentes devem estar localizados de modo a que uma pessoa se possa apoiar simultaneamente em três pontos (com duas mãos e um pé ou com dois pés e um mão).

- 2.1.4. Excepto no caso de uma escada, a concepção e o posicionamento dos corrimões, pegas ou dispositivos equivalentes devem ser tais que os operadores sejam encorajados a descer virados para a cabina.
- 2.1.5. O volante pode ser considerado como pega.
- 2.2. A altura (N) da aresta inferior de pelo menos um corrimão ou pega ou dispositivo equivalente, medida a partir do solo com o veículo em ordem de marcha sobre uma superfície horizontal e plana, não deve ser superior a 1 850 mm.
- 2.2.1. Todavia, no que diz respeito aos veículos todo-o-terreno (ver 1.1.1), tal distância N pode ser aumentada para 1 950 mm.
- 2.2.2. Se o piso do habitáculo do condutor tiver uma altura a partir do solo superior a "N", essa altura deve ser considerada como "N".
- 2.2.3. Além disso, a distância mínima "P" da aresta superior do(s) corrimão(ões) ou pegas ou dispositivos equivalentes a partir do degrau mais alto (piso do habitáculo do condutor) deve ser:
- corrimão(ões) ou pegas ou dispositivos equivalentes, (U) 650 mm,
 - corrimão(ões) ou pegas ou dispositivos equivalentes (V) 550 mm.
- 2.3. Devem ser satisfeitas as seguintes especificações geométricas:
- dimensão de agarramento (K): 16 mm mínimo
38 mm máximo,
 - comprimento (M): 150 mm mínimo,
 - folga em relação a componentes do veículo (L): 40 mm estando a porta aberta com o ângulo mínimo.



figura

3. No caso de o habitáculo do condutor ter um piso inclinado, as medições necessárias serão efectuadas a partir de um plano horizontal que passa por um ponto dado pela intersecção da aresta frontal do piso com um plano vertical que passa pelo centro do degrau imediatamente abaixo e é perpendicular ao plano longitudinal médio do veículo.»
-

II

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

CONSELHO

DECISÃO DO CONSELHO
de 7 de Dezembro de 1998
que altera o seu regulamento interno

(98/709/CE, CECA, Euratom)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 3 do seu artigo 151.º,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço e, nomeadamente, o n.º 3 do seu artigo 30.º,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia da Energia Atómica e, nomeadamente, o n.º 3 do seu artigo 121.º,

Considerando que é necessário introduzir alterações no regulamento interno do Conselho (1);

Considerando que o Banco Central Europeu dispõe de um poder de iniciativa no processo de decisão comunitário nas condições previstas no Tratado que institui a Comunidade Europeia;

Considerando que a ordem pela qual é exercida a Presidência do Conselho pelos Estados-membros é estabelecida pelo Conselho;

Considerando que é conveniente prever um procedimento escrito simplificado para a consulta, pelo Conselho, de outras instituições ou órgãos,

DECIDE:

Artigo 1.º

O regulamento interno do Conselho é alterado do seguinte modo:

(1) Decisão 93/662/CE (JO L 304 de 10. 12. 1993, p. 1). Decisão alterada pela Decisão 95/24/CE, Euratom, CECA (JO L 31 de 10. 2. 1995 p. 14).

a) O n.º 2 do artigo 4.º passa a ter a seguinte redacção:

«2. A Comissão é convidada a participar nas reuniões do Conselho. O mesmo se aplica ao Banco Central Europeu, nos casos em que este exerça o seu direito de iniciativa. Contudo, o Conselho pode decidir deliberar sem a presença da Comissão ou do Banco Central Europeu.»;

b) O n.º 2 do artigo 7.º passa a ter a seguinte redacção:

«2. Os membros do Conselho votam pela ordem dos Estados-membros estabelecida no artigo 27.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço (CECA), do artigo 146.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia (CE) e do artigo 116.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia da Energia Atómica (CEEA), começando pelo membro que, segundo essa ordem, se segue ao que exerce a Presidência.»;

c) Ao n.º 4 do artigo 8.º é aditado o seguinte parágrafo:

«O Conselho pode igualmente, por iniciativa da Presidência e para efeitos de consulta de outras instituições ou órgãos, aplicar o procedimento escrito simplificado sempre que essa consulta seja necessária por força do direito comunitário. Nesses casos, considera-se que a decisão de consulta fica adoptada no termo do prazo estabelecido pela Presidência em função da urgência, salvo objecção de um membro do Conselho.».

Artigo 2º

A presente decisão entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Feito em Bruxelas, em 7 de Dezembro de 1998.

Pelo Conselho

O Presidente

W. SCHÜSSEL

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 16 de Setembro de 1998

relativa a um processo de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho
(Processo VII/AMA/11/98 — Aplicação das regras italianas de repartição do tráfego
pelo sistema aeroportuário de Milão)

[notificada com o número C(1998) 2625]

(Apenas faz fé o texto em língua italiana)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(98/710/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas intracomunitárias⁽¹⁾, alterado pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia e, nomeadamente, o n.º 3 do seu artigo 8.º,

Após consulta do comité consultivo instituído ao abrigo do artigo 11.º do referido regulamento,

Considerando:

FACTOS

I

- (1) Em 16 de Fevereiro de 1998, as transportadoras aéreas British Airways, Iberia, Lufthansa, Olympic Airways, Sabena, Scandinavian Airlines System e TAP Air Portugal solicitaram conjuntamente à Comissão a adopção de uma decisão destinada a:
 - i) declarar a incompatibilidade das regras de repartição do tráfego adoptadas pelas autoridades italianas para o sistema aeroportuário de Milão («regras italianas») com a legislação comunitária, especialmente com o Regulamento (CEE) n.º 2408/92,
 - ii) instar as autoridades italianas a não aplicar tais regras e a adoptar outras regras inteiramente compatíveis com a legislação comunitária.
- (2) Em 15 de Abril de 1998, a Air France informou a Comissão da sua decisão de se associar às transportadoras acima mencionadas na sua acção contra as regras italianas.
- (3) Em 22 de Abril de 1998, essas transportadoras apresentaram um pedido adicional à Comissão solicitando-lhe a adopção de uma solução intercalar antes de qualquer outra decisão sobre o mérito das regras italianas por forma a garantir que tais regras não entrarão em vigor enquanto o aeroporto de Malpensa não for dotado das ligações de transporte adequadas.

⁽¹⁾ JO L 240 de 24. 8. 1992, p. 8.

- (4) Em 27 de Maio de 1998, a Austrian Airlines apresentou um pedido separado à Comissão com o mesmo objecto dos pedidos inicial e suplementar das transportadoras autoras da denúncia e com base nos mesmos fundamentos.

II

- (5) O sistema aeroportuário de Milão inclui os aeroportos de Linate, Malpensa e Orio al Serio (Bérgamo). A maior parte do tráfego internacional intracomunitário e doméstico concentra-se no aeroporto de Linate, situado a 10 km do centro da cidade. Este aeroporto enfrenta sérios problemas de capacidade, tendo servido 14,2 milhões de passageiros em 1997 apesar da sua capacidade máxima ser estimada em 8 milhões. O aeroporto de Malpensa, situado a 53 km do centro da cidade, concentra todos os voos intercontinentais uma vez que estes não podem ser realizados no aeroporto de Linate devido a condicionamentos operacionais. Realizam-se poucos voos intracomunitários a partir desse aeroporto pelo facto de os passageiros preferirem o aeroporto de Linate uma vez que este se situa perto do centro da cidade. Por conseguinte, em 1997, o aeroporto de Malpensa recebeu apenas 3,9 milhões de passageiros sendo a sua capacidade máxima estimada em 6 milhões. O aeroporto de Orio al Serio, situado aproximadamente a 50 km do centro da cidade e próximo de Bérgamo, é utilizado principalmente para tráfego de carga e de aviões afretados apesar de um número limitado de serviços regulares de transporte de passageiros ser igualmente prestado nesse aeroporto.
- (6) Até agora, o tráfego tem sido distribuído entre esses aeroportos de acordo com os critérios do mercado, tendo em conta os condicionamentos operacionais acima referidos, o que resultou numa utilização ineficaz da capacidade aeroportuária existente, sendo o aeroporto de Linate sobreutilizado e o aeroporto de Malpensa subutilizado. Além disso, nenhum dos aeroportos do sistema conseguiu desenvolver-se como uma grande plataforma de correspondência para voos nacionais, internacionais e intercontinentais. Na verdade, a Alitalia utilizou o aeroporto de Roma-Fiumicino como plataforma de correspondência. Consequentemente, a oferta de serviços aéreos a partir do sistema aeroportuário de Milão, principalmente em termos de serviços intercontinentais, não está claramente adaptada à procura, sendo os passageiros frequentemente obrigados a transitar por aeroportos que funcionam como plataformas de correspondência, tais como os aeroportos de Roma, Londres, Frankfurt e Paris. Além disso, a capacidade existente não conseguirá fazer face ao volume de tráfego previsto a curto prazo e que, para o ano 2000, está estimado em 20 milhões de passageiros e 300 000 toneladas de mercadorias. Consequentemente, é claro que a actual estrutura e organização do sistema aeroportuário de Milão não se adequa às necessidades da zona que serve, nomeadamente, a cidade de Milão e todo o norte de Itália que representa a terceira maior zona na Comunidade em termos de população e de actividade económica.
- (7) Consequentemente, as autoridades italianas decidiram reorganizar o sistema aeroportuário de Milão por forma a criar uma plataforma de correspondência em Malpensa e a fornecer uma capacidade aeroportuária suficiente para o futuro. Esse objectivo deverá ser alcançado através da ampliação e modernização do aeroporto de Malpensa, conhecido como projecto Malpensa 2000. Esse projecto constitui um dos 14 projectos prioritários da Rede Transeuropeia de Transporte ao abrigo da Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁽¹⁾, sendo financeiramente apoiado pela Comunidade, pelo Fundo Europeu de Investimento e pelo Banco Europeu de Investimento (BEI). Em 1990, iniciou-se a construção de um novo terminal. Em 1998, entrará em funcionamento a primeira área com uma capacidade anual de 12 milhões de passageiros (adicional à capacidade existente de 6 milhões) e o terminal será finalizado em 2000. Nessa altura, a capacidade global do aeroporto (terminal existente e novo) será de 24 milhões de passageiros.
- (8) As disposições financeiras que regem o novo aeroporto de Malpensa implicam a concentração do tráfego nesse aeroporto, o que envolve necessariamente uma transferência do tráfego do aeroporto de Linate. No entanto, as forças do mercado não poderão, de *per se*, garantir tal transferência uma vez que os passageiros preferem utilizar Linate devido à sua proximidade do centro da cidade. Por conseguinte, as autoridades italianas decidiram

(1) JO L 228 de 9. 9. 1996, p. 1.

adoptar regras vinculativas de distribuição de tráfego destinadas a assegurar uma transferência substancial do tráfego de Linate para Malpensa. A este respeito, vale a pena referir que o BEI condicionou a sua assistência à adopção, pelas autoridades italianas, de regras de distribuição de tráfego que resultem numa transferência substancial do tráfego de Linate para Malpensa.

- (9) Em 1 de Julho de 1994, as autoridades italianas aprovaram o Decreto-Lei n.º 428, mais tarde adoptado como Lei n.º 505, de 8 de Agosto de 1994, e cujo n.º 2 do artigo 3.º conferia competências ao Ministério dos Transportes para concentrar o tráfego aéreo no aeroporto de Malpensa a tempo, tendo em vista a liberalização dos serviços de transporte aéreo europeus cuja finalização estava prevista para 1 de Abril de 1997. Com base nesse facto e tendo em vista a prossecução daquele objectivo, o Ministro dos Transportes italiano adoptou, em 5 de Julho de 1996, o Decreto n.º 46-T que fixa as regras de repartição do tráfego para o sistema aeroportuário de Milão enunciadas nos pontos 9.1, 9.2 e 9.3.
- 9.1. O n.º 1 do artigo 1.º prevê que, a partir da data de entrada em funcionamento das estruturas prioritárias em Malpensa 2000 (primeira área do novo terminal) que será fixada através de um decreto posterior, todos os serviços regulares e não regulares em rotas aéreas intercontinentais e intracomunitárias (incluindo as rotas aéreas domésticas ou internacionais intracomunitárias) serão explorados com partida e destino ao aeroporto de Malpensa.
- 9.2. O n.º 2 do artigo 1.º prevê a possibilidade de os mesmos serviços serem igualmente explorados com destino e partida do aeroporto de Orio al Serio.
- 9.3. Os n.ºs 3 e 4 do artigo 1.º determinam que o aeroporto de Linate só pode ser utilizado para a aviação geral e para a prestação de serviços aéreos directos em rotas que servem Milão e cujo volume anual total de passageiros tenha sido igual ou superior a 2 milhões no ano anterior à data acima referida de entrada em funcionamento das estruturas prioritárias ou tenha alcançado uma média anual de 1,75 milhões no período de três anos anterior à mesma data.
- (10) Em 13 de Outubro de 1997, o Governo italiano adoptou o Decreto n.º 70-T cujo n.º 1 do artigo 1.º determina que as estruturas prioritárias mencionadas no Decreto n.º 46-T entrarão em funcionamento em 25 de Outubro de 1998. Essa data foi fixada sem qualquer informação ou consulta prévias da Comissão.
- (11) Decorre dos Decretos n.ºs 46-T e 70-T que, de 25 de Outubro de 1998 em diante, todos os serviços aéreos com partida e destino a Milão deverão ser explorados a partir do aeroporto de Malpensa ou de Orio al Serio, à excepção dos serviços gerais de aviação e de transporte aéreo que respeitem os limites de tráfego fixados no n.º 4 do artigo 1.º do Decreto n.º 46-T.
- (12) Na prática, a única rota que respeita tais limites é a rota Milão-Roma. Por conseguinte, nenhum outro serviço de transporte será autorizado no aeroporto de Linate.
- (13) Entre Julho de 1997 e Outubro de 1997, estabeleceram-se contactos entre as transportadoras autoras da denúncia (à excepção da Austrian Airlines) e as autoridades italianas. As transportadoras indicaram que consideravam os critérios e o calendário fixado pelas regras italianas incompatíveis com o direito comunitário. As autoridades italianas não levaram em linha de conta os argumentos apresentados pelas transportadoras e confirmaram os critérios e o calendário das regras de repartição do tráfego.
- (14) Os pedidos formalmente apresentados pelas transportadoras acima mencionadas (doravante designadas «transportadoras») dirigem-se contra os critérios e contra o calendário fixado no Decreto n.º 46-T e no Decreto n.º 70-T.
- (15) As transportadoras fundamentam a denúncia das regras italianas apresentada à Comissão com os argumentos que constam dos pontos 15.1. e 15.2.

III

15.1. As regras italianas violam o n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92.

As transportadoras chamaram a atenção para o facto de o n.º 1 do artigo 3.º desse regulamento estabelecer um princípio geral de liberdade de acesso e de a Comissão ter considerado, na sua Decisão 95/259/CE⁽¹⁾ (sistema aeroportuário de Paris) que esse princípio abrange o direito de escolher entre diferentes aeroportos pertencentes a um sistema aeroportuário. No entanto, esse direito continua subordinado à possibilidade de as autoridades italianas distribuírem o tráfego entre os aeroportos de um sistema aeroportuário nos termos do n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 que prevê que esse direito deve ser exercido sem discriminação baseada na nacionalidade ou na identidade das transportadoras aéreas. As transportadoras referem a Decisão 93/347/CEE da Comissão⁽²⁾ (Viva Air) que determina que, à semelhança de qualquer outra excepção ao princípio geral da liberdade de acesso prevista no n.º 1 do artigo 3.º, as restrições introduzidas pelos Estados-membros com base no n.º 1 do artigo 8.º devem respeitar critérios transparentes, objectivos, coerentes e não discriminatórios. Segundo as transportadoras, verificam-se duas diferentes infracções:

15.1.1. Em primeiro lugar, as transportadoras aéreas referem o facto de as regras italianas serem discriminatórias na prática porque favorecem a Alitalia. A este respeito, citam a Decisão 95/259/CE na qual a Comissão estabelece que o princípio da não discriminação é igualmente oponível a qualquer medida que, apesar de não fazer uma referência explícita à nacionalidade da transportadora ou à sua identidade, produz, ainda que indirectamente, um efeito discriminatório na prática.

A aplicação das regras italianas resultará na exploração exclusiva da rota Milão-Roma a partir de Linate. Esta rota é actualmente explorada por várias transportadoras aéreas comunitárias, incluindo a Alitalia. Esta transportadora explora, a partir de Milão, uma média de 28 voos diários com destino a Roma onde se encontra a plataforma de correspondência da sua rede. Actualmente, a Alitalia explora serviços directos de longo curso apenas para um número limitado de destinos (Nova Iorque, Los Angeles, Miami, Tóquio, Osaka e Pequim) a partir de Malpensa, uma vez que a maioria dos seus serviços fora do EEE são explorados a partir do aeroporto de Roma-Fiumicino. A abertura de Malpensa 2000 não significará o fim de Roma-Fiumicino como plataforma de correspondência para os serviços de médio e de longo curso da Alitalia.

O projecto de programa dessa transportadora para a época de Inverno de 1998/1999 prevê o aumento considerável de serviços para destinos situados fora do EEE a partir de Malpensa em detrimento de Roma. No entanto, Roma continuará a servir, em exclusividade, vários destinos e um número ainda maior de destinos será repartido entre Roma e Malpensa (por exemplo, em determinados dias da semana os voos partirão de um aeroporto e noutras dias do outro). Desta forma, a Alitalia pode continuar a recorrer significativamente à sua plataforma de correspondência de Roma que poderá servir a partir de Linate, ao passo que as transportadoras aéreas comunitárias não italianas deixarão de poder servir as respectivas plataformas de correspondência a partir de Linate porque terão que explorar esses serviços a partir de Malpensa.

Malpensa é um aeroporto muito menos prático do que Linate devido à sua localização geográfica. A duração da viagem de automóvel entre o centro da cidade de Milão e Malpensa é de 50 a 70 minutos e entre aquela e Linate é de 15 a 20 minutos. Por enquanto, não existe ligação ferroviária a nenhum desses aeroportos e o custo de uma corrida de táxi para Malpensa (67 ecus) é mais de quatro vezes superior ao de uma corrida para Linate (15 ecus).

Por conseguinte, a Alitalia beneficiará de uma vantagem competitiva relativamente às transportadoras comunitárias não italianas no que respeita à prestação de serviços de transporte aéreo de longo e médio curso através da sua

⁽¹⁾ JO L 162 de 13. 7. 1995, p. 25.

⁽²⁾ JO L 140 de 11. 6. 1993, p. 51.

plataforma de correspondência. Noutros termos, os passageiros dos voos de longo ou médio curso, em proveniência de Milão, com trânsito por uma plataforma de correspondência preferirão voar através da plataforma da Alitalia em vez das plataformas das outras transportadoras comunitárias.

Neste contexto, as transportadoras argumentam que o principal objectivo dos Decretos n.ºs 46-T e 70-T não consiste na repartição do tráfego entre os aeroportos que integram o sistema aeroportuário de Milão mas sim na concessão de uma vantagem competitiva à Alitalia.

Além disso, as transportadoras consideram que a discriminação que, tal como acima explicado, decorre da localização do aeroporto de Malpensa, é reforçada pelo facto desse aeroporto não ser servido pelas ligações adequadas de transporte ao centro da cidade no momento da transferência dos serviços. Nenhuma das ligações de transporte entre o centro da cidade e o aeroporto estará inteiramente funcional em 25 de Outubro de 1998, estimando-se que mais 11 milhões de passageiros por ano venham a utilizar o aeroporto.

Em especial, segundo as transportadoras, a ligação ferroviária não estará à disposição dos passageiros antes do final de 1999.

É necessário finalizar grandes obras na auto-estrada A8 Milão-Lagos que será a única estrada de elevada capacidade e qualidade a servir o aeroporto de Malpensa. Essa auto-estrada já se encontra bastante congestionada. As obras a realizar envolvem a construção de uma via de emergência e enquanto as obras não estiverem completas, o que se prevê venha a ter lugar em Dezembro do ano 2000, a capacidade da auto-estrada ainda será mais reduzida. De qualquer forma, apesar de as obras projectadas melhorarem de certo modo a capacidade da auto-estrada, esta manter-se-á insuficiente para fazer face ao aumento do tráfego gerado pela transferência de 11 milhões de passageiros de Linate para Malpensa.

Além disso, como, por razões de ordem administrativa, os taxistas de Milão apenas serão autorizados a transportar passageiros da cidade para o aeroporto e não do aeroporto para a cidade, a tarifa de uma viagem de ida para o aeroporto será calculada com base numa viagem de ida e volta, o que resultará numa tarifa extremamente elevada (67,66 ecus).

A inexistência de ligações adequadas de transporte reforçará o carácter pouco prático do aeroporto de Malpensa comparativamente com o aeroporto de Linate e, por conseguinte, o efeito discriminatório das regras italianas.

- 15.1.2. Em segundo lugar, as transportadoras aéreas chamam a atenção para o facto de as regras italianas não serem proporcionais ao objectivo pretendido pelas autoridades italianas. A este respeito, indicam que a Comissão, na sua Decisão 94/290/CE ⁽¹⁾ [TAT — Paris (Orly) — Londres], considerou que as regras de distribuição de tráfego aéreo adoptadas pelas autoridades francesas violavam o princípio da proporcionalidade porque o resultado pretendido podia ser alcançado através da aplicação de medidas mais flexíveis e menos prejudiciais ao comércio intracomunitário.

Os objectivos prosseguidos pelas regras italianas consistem na concentração do tráfego aéreo no aeroporto de Malpensa por forma a promover este aeroporto como a plataforma intercontinental de correspondência para o Norte de Itália, mantendo simultaneamente em funcionamento o aeroporto de Linate. O décimo primeiro considerando do Decreto n.º 46-T estabelece que o aeroporto de Linate deverá, de qualquer forma, manter-se em funcionamento uma vez que, em termos do aumento de tráfego previsto, seria contrário à lógica económica privar a região de uma capacidade existente num sector como o do transporte aéreo.

⁽¹⁾ JO L 127 de 19. 5. 1994, p. 22.

A transferência de tráfego prevista pelas regras italianas resultará, por um lado, na subutilização do aeroporto de Linate (apenas 2 milhões de passageiros utilizarão este aeroporto cuja capacidade máxima pode atingir 8 milhões) e, por outro, na colocação de problemas de capacidade, a médio prazo, ao aeroporto de Malpensa. Segundo o presidente da Società per Azioni Esercizi Aeroportuali (SEA), a empresa que gere os aeroportos de Milão, é provável que nos próximos anos Malpensa se depare com problemas de saturação e que uma parte dos voos tenha que ser novamente transferida para Linate.

Por conseguinte, as transportadoras consideram as regras italianas desproporcionadas devido ao facto de os objectivos pretendidos poderem ser alcançados sem discriminações e com uma utilização mais racional da capacidade aeroportuária, evitando quer a utilização insuficiente de Linate quer o congestionamento em Malpensa. Neste contexto, todas as transportadoras aéreas comunitárias deveriam ser autorizadas a operar serviços a partir do aeroporto de Linate com destino às respectivas plataformas de correspondência.

- 15.2. As regras italianas são contrárias à Decisão 97/789/CE da Comissão ⁽¹⁾ relativa ao auxílio concedido pela Itália à Alitalia. A discriminação resultante da aplicação das regras italianas constitui uma violação da condição imposta pelo n.º 4 do artigo 1.º da decisão acima referida com o objectivo de garantir a compatibilidade do auxílio com o mercado comum. O n.º 4 do artigo 1.º estabelece que o auxílio é considerado compatível com o mercado comum se a Itália cumprir o seu compromisso «de não privilegiar de forma alguma a Alitalia relativamente às outras companhias comunitárias, nomeadamente em matéria de atribuição de direitos de tráfego (incluindo para países terceiros do Espaço Económico Europeu), de distribuição de faixas horárias, de assistência em escala e de acesso às instalações aeroportuárias, na medida em que um tratamento preferencial seria contrário ao direito comunitário».

IV

- (16) Para permitir uma análise completa do presente caso nos termos do procedimento previsto no n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 e para salvaguardar os direitos da defesa, a Comissão transmitiu, em 3 de Março de 1998, o pedido apresentado pelas transportadoras às autoridades italianas, tendo-as convidado a apresentar as suas observações no prazo de um mês a contar dessa data.
- (17) As autoridades italianas responderam em 1 de Abril de 1998 com uma nota dirigida à Comissão onde apresentaram as observações que se resumem nos pontos 17.1 a 17.4.
- 17.1. A política aeroportuária dos Estados-membros é da competência de cada Estado-membro. Por conseguinte, e de acordo com a Decisão 95/259/CE, os Estados-membros deverão ser livres de decidir a que aeroporto atribuir prioridade com o objectivo de desenvolver um sistema aeroportuário.

Neste contexto, as autoridades italianas indicam que a actual estrutura do sistema aeroportuário de Milão não oferece a capacidade suficiente para satisfazer a procura de serviços de transporte gerada por Milão e pela respectiva zona. A manutenção dessa estrutura não permitirá ao sistema aeroportuário de Milão desenvolver-se como ponto de conexão internacional tal como previsto no âmbito da política comum dos transportes europeia. Por este motivo, a Comunidade incluiu o projecto Malpensa 2000 na sua lista de projectos prioritários para a Rede Transeuropeia de Transporte. O êxito desse projecto implica a concentração do tráfego aéreo no aeroporto de Malpensa. A este respeito, o Banco Europeu de Investimento concordou com o financiamento de parte do projecto na condição da concentração de tráfego no aeroporto de Malpensa ser real na data de entrada em funcionamento das suas estruturas prioritárias. Com base nestes elementos, as autoridades italianas adoptaram os Decretos n.ºs 46-T e 70-T que se destinam claramente à realização de tal concentração. Nesse contexto, o aeroporto de Linate, na sua qualidade de aeroporto complementar e secundário, destinar-se-á ao tráfego específico, continuando a constituir um recurso útil no caso dessa capacidade se revelar insuficiente no futuro.

⁽¹⁾ JO L 322 de 25. 11. 1997, p. 44.

17.2. No que respeita ao efeito discriminatório das regras em apreço, as autoridades italianas consideram que não existe qualquer discriminação uma vez que o acesso à rota Milão-Roma está aberto a todas as transportadoras da Comunidade de acordo com as regras comunitárias aplicáveis. Actualmente, essa rota é explorada por duas transportadoras a partir de Linate (Alitalia e Air One) e duas a partir de Malpensa (Alitalia e Meridiana).

A concentração do tráfego em Malpensa permitirá às transportadoras aéreas comunitárias obter acesso, a partir desse aeroporto, a todos os aeroportos comunitários, incluindo os aeroportos italianos. Por conseguinte, os direitos de cabotagem, assim como as quinta, sexta e sétima liberdades serão livremente acessíveis através do aeroporto de Malpensa.

O facto de essa rota constituir a única rota que satisfaz os limites fixados no Decreto nº 46-T, em si, não provoca qualquer discriminação.

17.2.1. A fixação de limites muito elevados destina-se a fazer com que, no aeroporto de Linate, apenas sejam exploradas as rotas aéreas mais frequentadas essencialmente utilizadas por passageiros que se deslocam «de ponto a ponto» e que exigem mais frequências de voos. Trata-se justamente do caso da rota Milão-Roma, a mais frequentada em Itália e com a maior percentagem de passageiros de classe executiva em deslocações «de ponto a ponto». Em termos de volume de tráfego, esta rota ultrapassa largamente todas as outras rotas aéreas exploradas a partir de Milão, o que justifica que lhe seja concedido um tratamento diferente. Além disso, a rota Milão-Roma não constitui uma rota de alimentação da plataforma de correspondência da Alitalia em Roma-Fiumicino, o que é comprovado pelo facto de os serviços serem explorados durante todo o dia e não apenas em função das faixas horárias dos poucos voos de longo curso explorados pela Alitalia a partir de Roma-Fiumicino.

17.2.2. O efeito discriminatório das regras não pode ser avaliado com base na situação actual. A política da Alitalia consiste claramente no desenvolvimento de operações de correspondência em Malpensa. Por conseguinte, a Alitalia e as outras transportadoras oferecerão novos serviços directos a partir de Milão que não são actualmente acessíveis. Esses serviços serão prestados a partir do aeroporto de Malpensa. Consequentemente, os passageiros deixarão de ser obrigados a transitar por plataformas de correspondência situadas noutros pontos da Comunidade para chegarem ao seu destino final.

17.2.3. De qualquer forma, para os utilizadores, Malpensa é mais prático do que Linate. As obras nas infra-estruturas de acesso realizaram-se de acordo com o calendário anunciado pelas autoridades italianas. Na verdade, considerou-se sempre que as condições necessárias para a transferência consistiam na finalização da SS336 (a ligação rodoviária entre o terminal existente e o novo terminal) que estará terminada em 25 de Outubro de 1998. O sistema rodoviário existente é inteiramente adequado ao volume de tráfego que deverá ser transferido para Malpensa. A este respeito, é necessário considerar toda a zona de atracção do aeroporto de Malpensa e não apenas a cidade de Milão. Desta forma, o número de passageiros para os quais a localização geográfica de Malpensa é mais favorável do que Linate equivale aproximadamente ao número de passageiros para os quais a afirmação contrária é verdadeira. No que respeita ao problema do custo excessivo do transporte de táxi, a região da Lombardia propôs a regulamentação das tarifas por forma a mantê-las a níveis aceitáveis.

17.3. No que se refere ao princípio da proporcionalidade, as autoridades italianas consideram que as regras de distribuição de tráfego são necessárias para alcançar o objectivo de criar uma plataforma de correspondência em Malpensa e de manter o aeroporto de Linate como aeroporto suplementar.

Os limites elevados permitirão reservar Linate apenas para as rotas cujo nível de tráfego justifique a exploração de serviços a partir de Linate e de Malpensa. Na verdade, Linate será utilizado exclusivamente para rotas cujo tráfego predominante é «de ponto a ponto», devendo satisfazer a procura dos passageiros da classe executiva e

dos passageiros pendulares. A subutilização de Linate justificar-se-á para alcançar o objectivo de criar uma plataforma de correspondência operacional em Malpensa; este objectivo implica que o maior número possível de serviços de pequeno e médio curso seja integrado nos de longo curso por forma a garantir que a plataforma de correspondência de Malpensa seja efectivamente alimentada por passageiros provenientes de diversos pontos na Comunidade (por exemplo Londres, Bruxelas, Lisboa, Frankfurt, Copenhaga, Roma, Palermo, Veneza, Pantelleria, etc. .). Da mesma forma, será igualmente possível alimentar outras plataformas de correspondência europeias a partir de Roma, Milão e de outros centros regionais italianos.

De facto, qualquer outra consideração discriminaria negativamente a plataforma de correspondência de Malpensa.

- 17.4. No que se refere à violação das condições impostas pela Decisão 97/789/CE, as autoridades italianas consideram que tal referência não é relevante já que a sua adopção ocorreu após a aprovação das regras italianas, não fazendo qualquer referência a estas últimas.

V

- (18) A Comissão encontrou-se com as transportadoras em 10 de Maio de 1998. Estas salientaram a urgência do caso, uma vez que a atribuição das faixas horárias para os aeroportos de Milão deveria ser decidida no âmbito da 102ª conferência da IATA sobre a coordenação dos horários convocada para Junho de 1998, em Montreal.
- (19) Por ocasião das duas reuniões realizadas em Bruxelas em 9 e 19 de Junho de 1998 e por carta de 25 de Junho de 1998, a Comissão comunicou formalmente às autoridades italianas a sua posição sobre o caso em apreço baseando-se nos factos do seu conhecimento, resumindo os motivos pelos quais duvidava da compatibilidade das regras italianas com o n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92. A Comissão referiu que as regras italianas pareciam provocar, na prática, uma discriminação a favor da Alitalia, tendo igualmente indicado que, de qualquer forma, tais regras não são proporcionais ao objectivo pretendido. Ambas as questões estavam intrinsecamente ligadas à relação existente entre o estado de adiantamento previsto das infra-estruturas de acesso a Malpensa e o volume de tráfego a transferir para esse aeroporto. Consequentemente, as autoridades italianas foram convidadas a alterar as regras por forma a assegurar a total compatibilidade com o direito comunitário.
- (20) Por cartas de 2 e 15 de Julho de 1998, as autoridades italianas comunicaram à Comissão que não estavam dispostas a considerar qualquer alteração das regras e formularam as observações apresentadas nos pontos 20.1 a 20.4.
- 20.1. As autoridades italianas reafirmaram que os critérios adoptados no Decreto n.º 46-T para a repartição do tráfego pelo sistema aeroportuário de Milão não envolvem qualquer discriminação a favor da Alitalia. Não obstante, para tranquilizar a Comissão a esse respeito, as autoridades italianas mencionaram a possibilidade de preverem condições para a exploração da rota Milão-Roma a partir do aeroporto de Linate que impeçam, de facto, a alimentação da plataforma de correspondência da Alitalia em Roma-Fiumicino. Para esse efeito, a rota seria reservada a serviços de vaivém, com restrições em matéria de registo de bagagem e sem *check-in* para outros destinos (ou seja, em Linate não seria emitido o cartão de embarque para o voo de ligação em Roma-Fiumicino).
- 20.2. Os critérios consagrados no Decreto n.º 46-T foram apresentados à Comissão nas várias reuniões do «grupo Christophersen», responsável pelo acompanhamento do projecto que tiveram lugar entre 1994 e 1997. Nessa altura, a Comissão não levantou qualquer problema relativamente à compatibilidade das regras com o direito comunitário. A Comissão foi igualmente mantida ao corrente dos vários calendários das obras da infra-estrutura de acesso.

- 20.3. No decurso das várias reuniões acima mencionadas, apenas duas infra-estruturas de acesso foram consideradas «mínimas mas suficientes» para garantir a transferência do tráfego para Malpensa: a SS336 e a auto-estrada A8 modernizada. Além disso, a Comissão foi sempre mantida ao corrente do calendário de finalização das várias obras das infra-estruturas de acesso ao aeroporto.
- 20.4. A posição manifestada pela Comissão ameaça a concretização do projecto de criação de uma plataforma de correspondência inteiramente viável e operacional em Malpensa. Por conseguinte, ameaça a viabilidade de um projecto de interesse comum que é um dos projectos prioritários das redes transeuropeias.
- (21) Por ocasião da última reunião realizada em Bruxelas em 24 de Julho de 1998, as autoridades italianas apresentaram à Comissão informações actualizadas sobre os progressos das obras das infra-estruturas de acesso ao aeroporto de Malpensa. A Comissão informou as autoridades italianas que não considerava adequada a solução de impor condições equiparáveis à prestação de um serviço de vaivém na rota Milão (Linate)-Roma(Fiumicino). Tais condições que, de qualquer forma, não fazem parte das regras de repartição do tráfego em apreço na presente decisão, não eliminam a possibilidade de alimentar a plataforma de correspondência de Fiumicino. Ainda que fosse possível vencer a resistência provável dos utilizadores e das companhias aéreas e introduzir tais regras, a proibição do registo de bagagem e, sobretudo, do *check-in* para outros destinos seria difícil de aplicar e não impediria a transferência dos passageiros transportando apenas bagagem de mão. De qualquer forma, essa solução não resolveria o problema da desproporção das regras relativamente ao seu objectivo.

APRECIACÃO JURÍDICA

VI

- (22) No que se refere à questão da repartição do tráfego entre os aeroportos pertencentes a um sistema aeroportuário, a Comissão detém os poderes que lhe foram conferidos pelo n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 que estipula o seguinte:
- «A pedido de um Estado-membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão analisará a aplicação dos n.ºs 1 e 2 e, no prazo de um mês a contar da data de recepção do pedido, decidirá, após consulta ao comité referido no artigo 11.º, se o Estado-membro em causa pode continuar a aplicar a medida.»
- (23) Perante as denúncias apresentadas pelas transportadoras, a Comissão considera necessário prevalecer-se dessas competências para decidir se a Itália pode aplicar ao sistema aeroportuário de Milão as regras de repartição do tráfego aéreo previstas no Decreto n.º 46-T e no Decreto n.º 70-T por força das quais, de 25 de Outubro de 1998 em diante, todos os serviços de transporte aéreo deverão ser explorados no aeroporto de Malpensa, à excepção dos serviços que respeitem limites específicos, os quais podem continuar a ser explorados no aeroporto de Linate⁽¹⁾. A Comissão procede por iniciativa própria, tal como expressamente previsto no n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 e a sua análise não se limita, de forma alguma, à denúncia nem à situação das suas autoras.
- (24) A este respeito, o facto de os serviços da Comissão não terem feito qualquer observação quanto à compatibilidade das regras italianas com o direito comunitário aquando das reuniões realizadas no âmbito do grupo Christophersen não pode ser considerado uma antecipação da posição formal da Comissão nesta matéria. A Comissão recorda que o objecto de tais reuniões que, de qualquer forma, envolveram outros participantes além dos representantes dos seus serviços, consistia no acompanhamento geral do projecto Malpensa 2000 e não na análise pormenorizada da compatibilidade das regras italianas com o direito

⁽¹⁾ Apesar de continuar a ser possível o acesso ao aeroporto de Bérgamo, a localização distante desse aeroporto e a inexistência de acessos adequados e de infra-estruturas técnicas tornam este aeroporto ainda menos atractivo do que Linate.

comunitário. Além disso, os serviços da Comissão já insistiam, nessa fase, na necessidade de, na altura da transferência, existirem infra-estruturas de acesso operacionais adequadas. Por outro lado, a Comissão nunca foi consultada sobre o calendário de aplicação das medidas em causa. Perante essas circunstâncias, as autoridades italianas não podiam legitimamente esperar que a Comissão considerasse as regras italianas contestadas conformes com o direito comunitário. De qualquer forma, o objecto da presente decisão consiste, em especial, na aplicação das regras italianas no caso de o acesso terrestre a Malpensa não ser adequado.

VII

(25) O princípio da liberdade de explorar serviços aéreos na Comunidade previsto no n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 permite às transportadoras aéreas comunitárias operarem em qualquer aeroporto pertencente a um sistema aeroportuário de acordo com as suas próprias decisões comerciais. Por conseguinte, a liberdade de acesso ao mercado inclui geralmente o direito de escolher entre os diferentes aeroportos de um sistema aeroportuário. A Comissão considera que tal direito constitui um elemento essencial do processo de liberalização uma vez que, na maior parte dos casos, os aeroportos que pertencem a um sistema aeroportuário não são igualmente atractivos em termos económicos, tal como consta das Decisões 93/347/CEE e 95/259/CE⁽¹⁾.

(26) No entanto, os Estados-membros podem restringir a liberdade acima referida com base no n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 que determina:

«O presente regulamento não afecta o direito de um Estado-membro regular, sem discriminação baseada na nacionalidade ou na identidade da transportadora aérea, a repartição do tráfego entre os aeroportos pertencentes a um sistema aeroportuário.»

(27) Tal como a Comissão já teve oportunidade de referir nas Decisões 95/259/CE e 94/290/CE⁽²⁾, qualquer restrição adoptada ao abrigo de tal disposição deve respeitar os princípios referidos nos pontos 27.1 e 27.2.

27.1. O princípio da não discriminação, tal como expressamente referido no n.º 1 do artigo 8.º

Esse princípio proíbe não só qualquer forma de discriminação baseada na nacionalidade, reflectindo assim o princípio consagrado no artigo 6.º do Tratado, mas também qualquer forma de discriminação baseada na identidade da transportadora aérea. Ao adoptar o Regulamento (CEE) n.º 2408/92, o Conselho considerou que a ausência de discriminação com base na nacionalidade da transportadora não era suficiente, tendo em conta a estrutura do transporte aéreo na Comunidade, para garantir o funcionamento satisfatório do mercado interno no transporte aéreo civil e o cumprimento do princípio do livre acesso ao mercado estabelecido no n.º 1 do artigo 3.º do mesmo regulamento. Consequentemente, o Conselho acrescentou o princípio da não discriminação com base na identidade das transportadoras aéreas, expressamente referido no Acórdão do Tribunal de Primeira Instância das Comunidades Europeias no processo Air Inter⁽³⁾.

27.2. Os princípios gerais que regulam a liberdade de prestação de serviços, tal como enunciados no Acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias⁽⁴⁾.

No Regulamento (CEE) n.º 2408/92, o Conselho fixou, em cumprimento do n.º 2 do artigo 84.º do Tratado, as regras pormenorizadas relativas à aplicação dos princípios constantes dos artigos 59.º e 62.º do Tratado ao sector, do transporte aéreo,

⁽¹⁾ Nas páginas 54-55 e 30, respectivamente.

⁽²⁾ Nas páginas 30-31 e 28 a 31, respectivamente.

⁽³⁾ Processo T-260/94, Air Inter/Comissão Colectânea 1997, p. II-997, ponto 112.

⁽⁴⁾ Ver, nomeadamente, o acórdão de 25 de Julho de 1991, no Processo C-288/89, Collectieve Antenne Voorziening Gouda, Colectânea 1991, p. I-4007, pontos 10 a 15.

harmonizando assim todas as questões relativas ao acesso ao mercado das transportadoras aéreas titulares de licenças emitidas na Comunidade. Consequentemente, é necessário recorrer directamente a esses princípios que, além disso, foram objecto de uma comunicação da Comissão ⁽¹⁾ que interpreta as disposições do Regulamento (CEE) n.º 2408/92.

Os princípios que regulam a liberdade de prestação de serviços ultrapassam a mera proibição de discriminações com base na nacionalidade ou na identidade da transportadora. As medidas nacionais que restringem essa liberdade são inaceitáveis, mesmo que se apliquem sem discriminações, se não forem justificadas por exigências imperiosas de interesse público ou se o mesmo resultado puder ser alcançado através da aplicação de regras menos restritivas, de acordo com o princípio da proporcionalidade.

VIII

- (28) No caso em apreço, a verificação, por iniciativa própria da Comissão, da compatibilidade das regras italianas com as disposições previstas no n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 envolve a apreciação da compatibilidade dessas regras com o princípio da não discriminação e com o princípio da proporcionalidade.

O princípio da não discriminação

- (29) A Comissão considera que os critérios fixados no Decreto n.º 46-T com base no volume de tráfego são critérios objectivos que não distinguem as transportadoras em função da sua nacionalidade ou identidade uma vez que se aplicam da mesma forma a todas as transportadoras aéreas comunitárias. O simples facto desses critérios serem satisfeitos apenas pela rota Milão-Roma não parece, por si só, constituir uma discriminação nos termos do n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 uma vez que todas as transportadoras aéreas comunitárias têm livre acesso a essa rota.
- (30) No entanto, tal como já referido pela Comissão na Decisão 95/259/CE ⁽²⁾, o princípio da não discriminação definido no n.º 1 do artigo 8.º exclui qualquer medida que, mesmo que não faça referência explícita à nacionalidade ou à identidade da transportadora, produza, ainda que indirectamente, efeitos discriminatórios na prática.
- (31) Para determinar se os critérios fixados no Decreto n.º 46-T produzem efeitos discriminatórios na prática, é necessário examinar os efeitos produzidos pela sua aplicação a partir de 25 de Outubro de 1998 tal como previsto no Decreto n.º 70-T.
- (32) A este respeito, a Comissão regista o facto de a exploração de redes de sistemas radiais se ter tornado uma característica comum a todas as transportadoras aéreas comunitárias. As redes dessas transportadoras têm a sua base em aeroportos que funcionam como plataformas de correspondência e, devido à antiga divisão da Comunidade em vários mercados fechados e à existência de restrições regulamentares à prestação de serviços aéreos entre a Comunidade e os países não abrangidos pelo EEE, situam-se sempre no Estado-membro em que as transportadoras se encontram estabelecidas. Por enquanto, entre as transportadoras de maiores dimensões que exploram redes de sistemas radiais contam-se a Air France (em Paris-Charles de Gaulle), a Alitalia (em Roma-Fiumicino), a British Airways (em Londres-Heathrow e Londres-Gatwick), a Iberia (em Madrid-Barajas), a Lufthansa (em Frankfurt), a KLM (em Amesterdão-Schipol), a Sabena (em Bruxelas) e a SAS (em Copenhaga-Karlstup). O sistema radial permite às transportadoras cobrir de forma mais completa o mercado do transporte aéreo comunitário através da prestação de serviços entre quaisquer aeroportos comunitários servidos a partir do aeroporto que funciona como plataforma de correspondência sem terem que suportar os investimentos que os serviços directos implicam. O sistema radial permite igualmente a prestação de serviços entre qualquer aeroporto comunitário servido a partir do aeroporto que funciona como plataforma de correspondência e os aeroportos situados em países terceiros, fornecendo, por conseguinte, uma alternativa à proibição de prestação de serviços directos fixada em acordos bilaterais celebrados entre os Estados-membros e países terceiros.
- (33) Apesar de o sistema radial ter aumentado a concorrência entre as transportadoras aéreas acima mencionadas, nem sempre lhes permitiu concorrer entre si numa determinada rota.

⁽¹⁾ JO C 334 de 9. 12. 1993, p. 3.

⁽²⁾ P. 32

Regra geral, os serviços indirectos não são substituíveis por serviços directos devido à diferença substancial em termos de duração da viagem, nível do serviço (uma escala envolvendo uma mudança de avião é menos atractiva para os utilizadores do que um serviço directo) e preço (os serviços indirectos são mais acessíveis do que os serviços directos). Como tal, a concorrência numa rota específica entre serviços directos e indirectos é muito limitada. Pelo contrário, os serviços indirectos prestados através de plataformas de correspondência são frequentemente substituíveis, apesar de esta afirmação não ser válida no que respeita a todos os serviços indirectos existentes. A este respeito, é necessário ter em conta a localização geográfica das plataformas de correspondência, principalmente se o ponto de destino se situa na Europa.

- (34) No caso em apreço, as informações ao dispor da Comissão permitem afirmar que, por enquanto, a Alitalia e as outras transportadoras comunitárias concorrem entre si para a prestação de serviços aéreos a partir de Milão com destino a alguns aeroportos situados principalmente fora do EEE (por exemplo Los Angeles, Dubai, Rio de Janeiro, etc. .) através das respectivas plataformas de correspondência que, no caso da Alitalia, é Roma-Fiumicino⁽¹⁾. Por conseguinte, a Comissão não pode aceitar a afirmação das autoridades italianas segundo a qual a rota Milão-Roma não desempenha o papel de rota de alimentação da plataforma de correspondência da Alitalia em Roma-Fiumicino⁽²⁾.
- (35) A Comissão considera que a intenção da Alitalia de realizar, progressivamente, de 25 de Outubro de 1998 em diante, operações de correspondência no aeroporto de Malpensa não conseguirá modificar a situação. É verdade que o aumento da oferta de serviços directos a partir de Malpensa pode reduzir o incentivo dos passageiros a utilizarem serviços indirectos⁽³⁾. No entanto, todos os elementos apontam no sentido de que as operações da Alitalia se repartem e continuarão a repartir entre duas plataformas de correspondência: Roma-Fiumicino e Milão-Malpensa. Esse facto constitui um dos princípios do plano de reestruturação da Alitalia, tal como notificado pelas autoridades italianas à Comissão de acordo com as regras relativas aos auxílios estatais. Na Decisão 97/789/CE refere-se que as autoridades italianas chamaram a atenção para a validade económica e financeira de uma estratégia baseada numa rede com duas plataformas de correspondência declarando que Roma-Fiumicino deveria ser considerada a plataforma mediterrânica, mantendo, simultaneamente, uma forte componente intercontinental. Além disso, a estratégia das plataformas de correspondência constitui a base do acordo celebrado com a KLM. Apesar de o projecto de programa da Alitalia para o Inverno de 1998/1999 prever o aumento considerável dos serviços para destinos situados fora do EEE a partir de Malpensa em detrimento de Roma, vários destinos continuarão a ser servidos exclusivamente a partir de Roma e um número ainda maior será repartido alternadamente entre Roma e Malpensa (por exemplo, em determinados dias da semana os voos partirão de um aeroporto e noutros dias do outro).

(1) Em 1997, voaram de Milão para outro aeroporto via Amesterdão, Frankfurt, Paris, Londres, Madrid e Roma 846 100 passageiros. 24,5 % desses passageiros voaram via Roma, 21,4 % via Londres, 17,4 % via Frankfurt e 15,1 % via Amesterdão. Desse total:

- 73 399 passageiros voaram com destino a aeroportos europeus (voos não domésticos). 27,3 % desses passageiros voaram via Frankfurt, 24,4 % via Amesterdão, 21,3 % via Londres e 13,5 % via Roma.
- 169 626 passageiros voaram com destino a um aeroporto situado na América do Norte. 33,4 % desses passageiros voaram via Londres, 25,7 % via Amesterdão, 13,4 % via Roma e 11 % via Paris.
- 130 552 passageiros voaram com destino a um aeroporto situado na América do Sul. 41 % desses passageiros voaram via Madrid, 22 % via Roma, 16 % via Amesterdão e 7,8 % via Paris.
- 255 998 passageiros voaram com destino a um aeroporto situado no Extremo Oriente. 32,2 % desses passageiros voaram via Londres, 22,2 % via Frankfurt, 18,3 % via Roma e 15,2 % via Amesterdão.
- 71 282 passageiros voaram com destino a um aeroporto situado em África. 65 % desses passageiros voaram via Roma, 12 % via Paris, 10 % via Frankfurt e 6,7 % via Londres.

(2) Em 1997, 16,4 % dos passageiros que voaram entre Milão e Roma (Fiumicino) apanharam voos de ligação que partiram desse aeroporto, o que representou um volume de 207 750 passageiros dos quais apenas 15 % apanharam voos de ligação domésticos ou europeus, ao passo que 85 % apanharam voos de ligação intercontinentais. Estes passageiros representam uma fonte de rendimentos proporcionalmente superior devido ao segmento de longo curso.

(3) Apesar de alguns passageiros, principalmente os mais susceptíveis à variação dos preços, poderem continuar a preferir utilizar serviços de ligação prestados através de outras plataformas de correspondência, mesmo que a Alitalia ofereça um voo directo para um destino específico apenas a partir de Malpensa. É provável que, devido à facilidade de acesso a Linate, esses passageiros prefiram voar a partir de Linate para Roma para aí apanharem, por exemplo, um voo de ligação de outra companhia aérea com um preço mais acessível do que o do serviço directo da Alitalia, em vez de voarem a partir de Malpensa para uma plataforma de correspondência na Comunidade.

Além disso, mesmo partindo do princípio de que o projecto de programa da Alitalia para o Inverno de 1998/1999 é definitivo, não existem indicações sobre o desenvolvimento relativo de Malpensa e dos serviços baseados em Roma nas próximas épocas; tendo em conta o aumento de actividade em Malpensa, é pouco provável que Fiumicino deixe de ser utilizado como plataforma de correspondência podendo, pelo contrário, ganhar mais importância à medida que aumentar o congestionamento de Malpensa.

Por conseguinte, é evidente que a Alitalia ainda depende bastante da sua plataforma de correspondência de Roma que poderá continuar a alimentar a partir de Linate, ao passo que outras transportadoras aéreas comunitárias não italianas deixarão de poder servir as respectivas plataformas de correspondência a partir desse aeroporto já que deverão explorar os seus serviços a partir de Malpensa.

- (36) O facto de, por força das regras italianas, apenas a rota Milão-Roma continuar a ser explorada no aeroporto de Linate implica que, a partir de 25 de Outubro de 1998, a Alitalia será a única transportadora comunitária que, de Milão, poderá aceder à sua plataforma de correspondência de Roma-Fiumicino quer a partir do aeroporto de Linate quer do aeroporto de Malpensa. Todas as outras transportadoras comunitárias acima mencionadas apenas poderão aceder às respectivas plataformas de correspondência a partir do aeroporto de Malpensa.
- (37) O aeroporto de Linate situa-se 10 km a sudeste do centro da cidade de Milão. A maior parte dos aeroportos comunitários que servem cidades de dimensões semelhantes ou superiores não se encontram situados tão próximo do centro da cidade. Devido à sua localização privilegiada, o aeroporto beneficia quer da rede da infra-estrutura de transportes que liga todas as principais zonas da bacia do norte da Itália à cidade de Milão quer da rede da infra-estrutura de transportes da própria cidade. Uma rede completa de auto-estradas liga Milão a Turim, Bérgamo e Veneza (A4), Varese (A8), Génova (A7) e Bolonha (A1). Esta rede é completada por uma estrada de circunvalação interna e externa, servindo esta última o aeroporto de Linate. Por conseguinte, o aeroporto é facilmente acessível quer a partir da bacia do norte da Itália quer da cidade de Milão. A curta distância entre Linate e o centro da cidade torna supérfluo um serviço ferroviário.
- (38) O aeroporto de Malpensa situa-se 53 km a noroeste do centro da cidade de Milão. Nenhum outro aeroporto comunitário que sirva uma cidade de dimensões semelhantes ou superiores está localizado tão longe do centro da cidade. Devido a esta localização, o aeroporto só pode beneficiar parcialmente da rede da infra-estrutura de transportes que liga a bacia do norte da Itália à cidade de Milão e de rede de infra-estrutura de transporte da cidade. Na verdade, o aeroporto só é acessível pela auto-estrada A8 que estabelece a ligação entre Milão e Varese. No entanto, essa auto-estrada não é dotada de um acesso directo ao aeroporto de Malpensa. A ligação da auto-estrada ao aeroporto é assegurada pela estrada SS336. Por enquanto, não existe uma ligação directa às outras auto-estradas que servem Milão. Além disso, apesar de o aeroporto se situar tão longe de Milão, actualmente não existe qualquer serviço ferroviário directo.
- (39) Consequentemente, é claro que as condições de acesso ao aeroporto de Malpensa, por enquanto, não são equivalentes às do aeroporto de Linate. Por conseguinte, estes aeroportos não são igualmente atractivos.
- (40) A partir de 25 de Outubro de 1998, esta situação manter-se-á inalterada, podendo inclusivamente piorar uma vez que as infra-estruturas de acesso consideradas necessárias para a transferência de tráfego não estarão finalizadas. Essas infra-estruturas foram claramente identificadas por ocasião da reunião do Grupo Christophersen para o acompanhamento do projecto Malpensa 2000, de 27 de Outubro de 1997, e incluem os elementos referidos nos pontos 40.1, 40.2 e 40.3.

40.1. Um prolongamento da estrada SS336.

Actualmente, a estrada SS336 que estabelece a ligação entre a auto-estrada A8 e o aeroporto acaba no terminal Norte, não se prolongando até ao novo terminal.

40.2. Uma modernização da auto-estrada A8.

Esta auto-estrada encontra-se actualmente bastante congestionada. A situação piorará com a transferência do tráfego provocada pela entrada em vigor das regras italianas contestadas. As obras de modernização que a seguir se mencionam destinam-se a aumentar a capacidade da auto-estrada:

- construção de uma via adicional em cada faixa,
- construção de uma via de emergência,
- aumento da capacidade das cabines de portagem.

40.3. Um serviço ferroviário directo operacional de Milão para o aeroporto.

- (41) De acordo com as informações transmitidas pelas autoridades italianas, enquanto o prolongamento da estrada SS336 deverá estar concluído até 25 de Outubro de 1998, as obras de modernização da auto-estrada A8 não estarão finalizadas até Dezembro de 2000 (até agora, só foi construída a via adicional) e, provavelmente, o serviço ferroviário directo não estará operacional até Maio de 1999. Este serviço será provisório (dois comboios por hora para uma viagem de 39 minutos). O serviço ferroviário completo («Malpensa Express»: quatro comboios por hora para uma viagem de 30 minutos) só estará disponível em 2001. Não foi assumido um compromisso formal pelas autoridades italianas sobre o respeito desse calendário.
- (42) Por conseguinte, o nível das infra-estruturas de acesso ao aeroporto de Malpensa disponíveis a partir de 25 de Outubro de 1998 não será compatível com o tráfego que o aeroporto terá que gerir como resultado, por um lado, da transferência de tráfego de Linate e, por outro, do crescimento do mercado. Com base nas informações ao dispor da Comissão, parece que será esta a situação pelo menos até Dezembro de 2000, altura em que se prevê que todas as infra-estruturas acima mencionadas estejam concluídas.
- (43) No entanto, mesmo quando essas infra-estruturas estiverem construídas, o nível não será necessariamente suficiente para compensar a desvantagem decorrente da localização geográfica do aeroporto em relação a Linate. A este respeito, será necessário ter em conta quer a existência de várias ligações de transporte quer a qualidade das mesmas.
- (44) Tendo em conta as diferenças existentes entre o aeroporto de Linate e o aeroporto de Malpensa relativamente às condições de acesso, a Comissão entende que esses aeroportos não serão comparáveis do ponto de vista do interesse que apresentam para os utilizadores enquanto o nível das infra-estruturas de acesso a Malpensa não compensar a desvantagem que a localização geográfica representa para esse aeroporto comparado com o de Linate.
- (45) Tendo em conta os elementos acima apresentados, bem como a concorrência entre a Alitalia e as outras transportadoras aéreas comunitárias, os critérios fixados no Decreto n.º 46-T proporcionarão uma vantagem competitiva à Alitalia, reservando-lhe o aeroporto de Linate para servir a sua plataforma de correspondência de Roma-Fiumicino, ao passo que as restantes transportadoras aéreas comunitárias serão obrigadas a servir as respectivas plataformas de correspondência a partir do aeroporto de Malpensa. Esta vantagem competitiva existirá enquanto o aeroporto de Malpensa não beneficiar de um nível de infra-estruturas de acesso suficiente para melhorar a presente situação que provoca a relutância dos consumidores relativamente à utilização desse aeroporto.
- (46) Por conseguinte, a Comissão considera que a aplicação dos critérios fixados no Decreto n.º 46-T a partir de 25 de Outubro de 1998 por força do Decreto n.º 70-T produzirá, na prática, efeitos discriminatórios a favor da Alitalia. Consequentemente, a aplicação dos critérios fixados no Decreto n.º 46-T a partir de 25 de Outubro de 1998, tal como previsto no Decreto n.º 70-T, não é compatível com o princípio da não discriminação com base na identidade da transportadora comunitária, de acordo com o n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92.

O princípio da proporcionalidade

- (47) O projecto Malpensa 2000 destina-se a criar uma plataforma de correspondência inteiramente operacional e viável nesse aeroporto através da ampliação e modernização das instalações existentes no aeroporto de Malpensa. As regras italianas contribuem para esse objectivo assegurando que será transferido do aeroporto de Linate para o aeroporto de

Malpensa um volume suficiente de tráfego que garanta a viabilidade da plataforma de correspondência. O n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 reconhece expressamente a legitimidade de uma política activa de planeamento aeroportuário que deve, contudo, satisfazer os princípios gerais de direito comunitário e, em especial, o terceiro pacote de medidas para a liberalização do transporte aéreo (veja-se a Decisão 95/259/CE, página 31).

- (48) De acordo com as regras italianas, as transportadoras aéreas deixarão de poder escolher o aeroporto de Linate para a exploração das rotas aéreas que não cumpram os limites específicos. Na prática, estas regras aplicar-se-ão a todas as rotas aéreas, à excepção da rota Milão-Roma. Consequentemente, tais regras restringirão a liberdade de prestar serviços aéreos na Comunidade com partida e destino a Milão. Mesmo que tais regras não fossem consideradas discriminatórias, de acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça (em especial, veja-se o acórdão acima referido de 25 de Julho de 1991) «a aplicação das regulamentações nacionais aos prestadores estabelecidos noutros Estados-membros deve ser destinada a garantir a realização do objectivo por eles visado e não ultrapassar o que é necessário para que o mesmo seja alcançado; noutros termos, é necessário que o mesmo resultado não possa ser obtido através de normas menos restritivas» (fundamento 15 do acórdão).
- (49) A este respeito a Comissão regista que não foi provado que a criação de uma plataforma de correspondência operacional e viável e o êxito do projecto das redes transeuropeias justificam a necessidade de adoptar as regras restritivas em apreço. Aliás, os factores constantes dos pontos 49.1 e 49.2 parecem provar exactamente o contrário:
- 49.1. A viabilidade operacional do projecto Malpensa 2000 (incluindo a exploração de todos os voos no calendário previsto, bem como o requisito prévio do acesso em condições normais dos passageiros a esses voos) não implica necessariamente a transferência completa, até 25 de Outubro de 1998, do volume de tráfego previsto nas regras italianas. A aplicação dos critérios previstos nessas regras resultará numa transferência de tráfego estimada de 11,7 milhões de passageiros ao passo que no aeroporto de Linate se manterão apenas 2,5 milhões de passageiros.
- A viabilidade operacional da plataforma de correspondência de Malpensa implica a transferência de um volume de tráfego compatível com o nível das instalações do aeroporto e das infra-estruturas de acesso. Caso contrário, o desenvolvimento futuro e a possibilidade de o aeroporto de Malpensa se tornar uma plataforma de correspondência bem sucedida na Comunidade poderiam ser ameaçados. Conforme acima referido, as infra-estruturas necessárias de acesso ao aeroporto não estarão concluídas em 25 de Outubro de 1998. Por conseguinte, nessa data, as infra-estruturas de acesso existentes não serão compatíveis com o volume de tráfego transferido. Parece que será esta a situação pelo menos até Dezembro de 2000, altura em que, segundo as informações transmitidas pelas autoridades italianas, se prevê que a modernização da auto-estrada A8 esteja terminada e que um serviço ferroviário provisório esteja operacional, a menos que o volume de tráfego do aeroporto registado nessa ocasião exija ulteriores melhoramentos das infra-estruturas de acesso.
- 49.2. As disposições financeiras do projecto Malpensa 2000 não implicam que a transferência de tráfego do aeroporto de Linate para o aeroporto de Malpensa esteja concluída em 25 de Outubro de 1998. Na verdade, de acordo com o contrato celebrado entre o BEI e a SEA para o financiamento do projecto, a concentração do tráfego de Linate em Malpensa deve estar concluída, o mais tardar, em 31 de Dezembro de 2000.
- (50) Tendo em conta todos os elementos acima referidos, a Comissão entende que não é possível considerar que a criação de uma plataforma de correspondência inteiramente viável e operacional implica a transferência de 11,7 milhões de passageiros de 25 de Outubro de 1998 em diante. Um adiamento da transferência ou a transferência gradual desse volume a partir de 25 de Outubro de 1998 adequar-se-ia melhor a esse objectivo, diminuindo igualmente os efeitos sobre a liberdade de prestação de serviços aéreos com partida e destino a Milão. Por conseguinte, as regras italianas não são indispensáveis para assegurar o objectivo prosseguido pelas autoridades italianas que poderia ser alcançado através da aplicação de regras menos restritivas no que se refere à liberdade de prestação de serviços aéreos.

- (51) Por fim, as autoridades italianas justificaram igualmente a imposição de limites elevados ao tráfego autorizado a manter-se em Linate, indicando que apenas o cumprimento de tais níveis poderia justificar as actividades das companhias aéreas em Malpensa e em Linate e que tal medida seria aplicável a rotas em que o tráfego é predominantemente «ponto a ponto».

Na verdade, se um dos objectivos do Decreto n.º 46-T consistia em manter em Linate rotas em que o tráfego é predominantemente «ponto a ponto» (o que parece ser a intenção, uma vez que o décimo segundo considerando refere-se «em especial» a serviços entre Milão e Roma), o decreto não pode ser considerado adequado à realização desse mesmo objectivo, pois impõe restrições desnecessárias em todas as rotas que não Milão-Roma, excluindo-as de Linate.

Além disso, a imposição de restrições que resultam numa redução imediata e drástica de actividades em Linate, traduzindo-se na passagem de 14,2 milhões de passageiros por ano em 1997 para 2,5 milhões depois da entrada em vigor das novas medidas, não parece constituir a forma adequada de alcançar o objectivo indicado no décimo primeiro considerando do preâmbulo do decreto, nos termos do qual o aeroporto de Linate deverá, de qualquer forma, manter-se em funcionamento.

- (52) Por conseguinte, a Comissão considera que as regras de repartição do tráfego fixadas no Decreto n.º 46-T e no Decreto n.º 70-T não são compatíveis com o princípio da proporcionalidade.

Conclusão

- (53) Em conclusão, a Comissão considera que as regras de repartição do tráfego fixadas nos Decretos n.ºs 46-T e 70-T não são compatíveis com o n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 na medida em que a sua aplicação viola o princípio da não discriminação e o princípio da proporcionalidade. Por conseguinte, é adequado decidir, nos termos do n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, que a Itália não pode aplicar essas regras.
- (54) Esta decisão não põe de forma alguma em causa o direito de a Itália prosseguir uma política aeroportuária activa e, mais especificamente, o objectivo de criar uma plataforma de correspondência inteiramente viável e operacional no aeroporto de Malpensa. No entanto, as regras de repartição do tráfego necessárias para a prossecução desse objectivo devem ser conformes com os princípios do direito comunitário, tal como acima referidos.
- (55) Esta decisão também não é incompatível com o facto de o projecto Malpensa 2000 constituir um projecto de interesse comum e de ter sido identificado como um projecto prioritário no âmbito das redes transeuropeias. A este respeito, a Comissão recorda que as acções dos Estados-membros em apoio dos projectos prioritários no âmbito das redes transeuropeias ou destinados a criar as condições para alcançar os objectivos prosseguidos por tais projectos devem ser inteiramente compatíveis com o direito comunitário,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Itália não pode aplicar as regras de repartição do tráfego ao sistema aeroportuário de Milão fixadas no Decreto n.º 46-T de 5 de Julho de 1996 e no Decreto n.º 70-T de 13 de Outubro de 1997.

Artigo 2.º

A República Italiana é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 16 de Setembro de 1998.

Pela Comissão

Neil KINNOCK

Membro da Comissão

DECISÃO DA COMISSÃO

de 24 de Novembro de 1998

que altera a Decisão 97/296/CE que estabelece a lista dos países terceiros a partir dos quais é autorizada a importação de determinados produtos da pesca destinados à alimentação humana*[notificada com o número C(1998) 3585]*

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(98/711/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Decisão 95/408/CE do Conselho, de 22 de Junho de 1995, relativa às regras de elaboração, por um período transitório, de listas provisórias de estabelecimentos de países terceiros dos quais os Estados-membros são autorizados a importar determinados produtos de origem animal, produtos da pesca e moluscos bivalves vivos ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 98/603/CE ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 2.º e o seu artigo 7.º,Considerando que a Decisão 97/296/CE da Comissão de 22 de Abril de 1997 ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 98/573/CE ⁽⁴⁾, estabelece a lista dos países e territórios dos quais é autorizada a importação de produtos da pesca destinados à alimentação humana; que a parte I do anexo I enumera os nomes dos países e territórios que são objecto de uma decisão específica e a parte II os nomes dos que cumprem as condições do n.º 2 do artigo 2.º da Decisão 95/408/CE; que o anexo II enumera os nomes dos países e territórios dos quais é autorizada a importação até 31 de Janeiro de 1999, nas condições estipuladas no n.º 7 do artigo 11.º da Directiva 91/493/CEE do Conselho ⁽⁵⁾;Considerando que as Decisões 98/695/CE ⁽⁶⁾ e 98/675/CE ⁽⁷⁾ da Comissão estabelecem as condições espe-

ciais de importação dos produtos da pesca e da aquicultura originários, respectivamente, do México e da Estónia;

Considerando que é, por conseguinte, necessário aditar o México e a Estónia à parte I da lista do anexo I relativa aos países e territórios dos quais é autorizada a importação de produtos da pesca destinados à alimentação humana;

Considerando que as medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Veterinário Permanente,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os anexos I e II da Decisão 97/296/CE são substituídos pelos anexos I e II da presente decisão.

Artigo 2.º

Os Estados-membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 24 de Novembro de 1998.

Pela Comissão

Franz FISCHLER

Membro da Comissão⁽¹⁾ JO L 243 de 11. 10. 1995, p. 17.⁽²⁾ JO L 289 de 28. 10. 1998, p. 36.⁽³⁾ JO L 122 de 14. 5. 1997, p. 21.⁽⁴⁾ JO L 277 de 14. 10. 1998, p. 49.⁽⁵⁾ JO L 268 de 24. 9. 1991, p. 15.⁽⁶⁾ JO L 332 de 8. 12. 1998, p. 9.⁽⁷⁾ JO L 317 de 26. 11. 1998, p. 42.

ANEXO I

Lista dos países e territórios dos quais é autorizada a importação de produtos da pesca, independentemente da sua forma, destinados à alimentação humana

I. Países e territórios que são objecto de uma decisão específica com base na Directiva 91/493/CEE do Conselho

AL	ALBÂNIA	FO	FAROÉ	MY	MALÁSIA
AR	ARGENTINA	GH	GANÁ	NG	NIGÉRIA
AU	AUSTRÁLIA	GM	GÂMBIA	NZ	NOVA ZELÂNDIA
BD	BANGLADECHE	GT	GUATEMALA	PE	PERU
BR	BRASIL	ID	INDONÉSIA	PH	FILIPINAS
CA	CANADÁ	IN	ÍNDIA	RU	RÚSSIA
CI	COSTA DO MARFIM	JP	JAPÃO	SG	SINGAPURA
CL	CHILE	KR	COREIA DO SUL	SN	SENEGAL
CO	COLÓMBIA	MA	MARROCOS	TH	TAILÂNDIA
CU	CUBA	MG	MADAGÁSCAR	TN	TUNÍSIA
EC	EQUADOR	MR	MAURITÂNIA	TW	TAIWAN
EE	ESTÓNIA	MV	MALDIVAS	TZ	TANZÂNIA
FK	ILHAS FALKLAND	MX	MÉXICO	UY	URUGUAI
				ZA	ÁFRICA DO SUL

II. Países e territórios que cumprem as condições do n.º 2 do artigo 2.º da Decisão 95/408/CE do Conselho

BJ	BENIN	HZ	CROÁCIA	PG	PAPUÁSIA-NOVA GUINÉ
BZ	BELIZE	HU	HUNGRIA ⁽¹⁾	PK	PAQUISTÃO
CH	SUÍÇA	IL	ISRAEL	PL	POLÓNIA
CM	CAMARÕES	JM	JAMAICA	SC	SEICHELES
CN	CHINA	KZ	CAZAQUISTÃO ⁽²⁾	SI	ESLOVÉNIA
CR	COSTA RICA	LT	LITUÂNIA	SR	SURINAME
CV	CABO VERDE	LV	LETÓNIA	TG	TOGO
CZ	REPÚBLICA CHECA	MT	MALTA	TR	TURQUIA
FJ	ILHAS FIJI	MU	MAURÍCIA	UG	UGANDA
GL	GRONELÂNDIA	NA	NAMÍBIA	US	ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA
GN	GUINÉ CONACRI	NI	NICARÁGUA	VE	VENEZUELA
HK	HONG KONG	PA	PANAMÁ	VN	VIETNAME
HN	HONDURAS				

⁽¹⁾ Importação autorizada apenas no que respeita ao caviar.

⁽²⁾ Importação autorizada apenas no que respeita aos animais vivos destinados ao consumo humano.

ANEXO II

Lista dos países e territórios dos quais é autorizada a importação de produtos da pesca destinados à alimentação humana até 31 de Janeiro de 1999, nas condições estipuladas no n.º 7 do artigo 11.º da Directiva 91/493/CEE

AO	ANGOLA
AZ	AZERBAIJÃO ⁽¹⁾
BG	BULGÁRIA
BS	BAAMAS
CG	CONGO BRAZZAVILLE
DZ	ARGÉLIA
EG	EGIPTO
ER	ERITREIA
GA	GABÃO
GW	GUINÉ-BISSAU
IR	IRÃO
KE	QUÊNIA
LC	SANTA LÚCIA
LK	SRI LANCA
MK	ARJM
MM	MIANMAR
MZ	MOÇAMBIQUE
RO	ROMÉLIA
SB	ILHAS SALOMÃO ⁽²⁾
SH	SANTA HELENA
ZW	ZIMBABUÉ

⁽¹⁾ Importação autorizada apenas no que respeita ao caviar.

⁽²⁾ Importação autorizada apenas da Solomon Taiyo Limited.

DECISÃO DA COMISSÃO

de 26 de Novembro de 1998

que altera certas informações da lista constante do anexo do Regulamento (CE) n.º 44/98 que estabelece, para 1998, a lista dos navios com mais de oito metros de comprimento de fora a fora autorizados a pescar linguado em determinadas zonas da Comunidade, utilizando redes de arrasto de vara em que o comprimento total das varas seja superior a nove metros

[notificada com o número C(1998) 3617]

(98/712/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 894/97 do Conselho, de 29 de Abril de 1997, que prevê determinadas medidas técnicas de conservação dos recursos da pesca ⁽¹⁾,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 3554/90 da Comissão, de 10 de Dezembro de 1990, que estabelece as regras de composição da lista dos navios com mais de oito metros de comprimento de fora a fora autorizados a pescar linguado em determinadas zonas da Comunidade, utilizando redes de arrasto de vara em que o comprimento total das varas seja superior a nove metros ⁽²⁾, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 3407/93 ⁽³⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 2.º,

Considerando que o Regulamento (CE) n.º 44/98 da Comissão ⁽⁴⁾ estabelece, para 1998, a lista dos navios com mais de oito metros de comprimento de fora a fora autorizados a pescar linguado em determinadas zonas da Comunidade, utilizando redes de arrasto de vara em que o comprimento total das varas seja superior a nove metros, prevista no n.º 3, alínea c), do artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 894/97;

Considerando que as autoridades dos Estados-membros em causa solicitaram alterações das informações constantes da referida lista; que os pedidos contêm todas as informações que justificam os pedidos a título do artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 3554/90; que o exame dessas informações revela a sua conformidade com a disposição supramencionada e que é, pois, necessário alterar as informações constantes da lista,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

As informações da lista constante do anexo do Regulamento (CE) n.º 44/98 são alteradas em conformidade com o anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

Os Estados-membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 26 de Novembro de 1998.

Pela Comissão

Emma BONINO

Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 132 de 23. 5. 1997, p. 1.

⁽²⁾ JO L 346 de 11. 12. 1990, p. 11.

⁽³⁾ JO L 310 de 14. 12. 1993, p. 19.

⁽⁴⁾ JO L 5 de 9. 1. 1998, p. 24.

ANEXO — BILAG — ANHANG — ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ — ANNEX — ANNEXE — ALLEGATO — BIJLAGE — ANEXO — LIITE — BILAGA

A. Datos que se retiran de la lista — Oplysninger, der skal slettes i listen — Aus der Liste herauszunehmende Angaben — Στοιχεία που διαγράφονται από τον κατάλογο — Information to be deleted from the list — Renseignements à retirer de la liste — Dati da togliere dall'elenco — Inlichtingen te schrappen uit de lijst — Informações a retirar da lista — Luettelosta poistettavat tiedot — Uppgifter som skall tas bort från förteckningen

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN

Z	211	Christoph	OPIC	Zeebrugge	221
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	107

DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA / DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK

HV	89	Helga-Vera	5QEV	Havneby	168
----	----	------------	------	---------	-----

ALEMANIA / TYSKLAND / DEUTSCHLAND / ΓΕΡΜΑΝΙΑ / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA / DUITSLAND / ALEMANHA / SAKSA / TYSKLAND

SC	43	Horns Riff	DIZA	Büsum	220
CUX	17	Osteriff	DDGE	Cuxhaven	146
DOR	5	Stör	DFAT	Dorum	165
FED	2	Sirius		Fedderwardsiel	147
GRE	18	Capella	DITL	Greetsiel	221
GRE	28	Vorwärts	DCDN	Greetsiel	110
HAR	3	Sperber	DCVF	Greetsiel	146
HAR	14	Georg Albrecht	DCBU	Harlesiel	180
SH	9	Glaube	DMIY	Heiligenhafen	220

B. Datos que se añaden a la lista — Oplysninger, der skal anføres i listen — In die Liste hinzuzufügende Angaben — Στοιχεία που προστίθενται στον κατάλογο — Information to be added to the list — Renseignements à ajouter à la liste — Dati da aggiungere all'elenco — Inlichtingen toe te voegen aan de lijst — Informações a aditar à lista — Luetteloon lisättävät tiedot — Uppgifter som skall läggas till i förteckningen

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN

O	211	Zeester	OPIC	Oostende	216
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	221

DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA / DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK

HV	42	Janni	OU7573	Havneby	165
----	----	-------	--------	---------	-----

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

ALEMANIA / TYSKLAND / DEUTSCHLAND / GERMANIA / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA /
DUITSLAND / ALEMANHA / SAKSA / TYSKLAND

ACC	11	Tina	DCDN	Accumersiel	110
CUX	17	Osteriff	DDGE	Cuxhaven	210
HAR	3	Sperber	DCVF	Harlesiel	146
LIST	2	Stör	DFAT	List	165
SH	9	Glaube	DMJY	Heiligenhafen	220
SM	18	Capella	DITL	Maasholm	221
ST	21	Maria	DJED	Tönning	220

DECISÃO DA COMISSÃO

de 26 de Novembro de 1998

que altera certas informações da lista constante do anexo do Regulamento (CEE) n.º 55/87 que estabelece a lista dos navios com mais de oito metros de comprimento de fora a fora autorizados a utilizar redes de arrasto de vara em determinadas zonas costeiras da Comunidade

[notificada com o número C(1998) 3618]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(98/713/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 894/97 do Conselho, de 29 de Abril de 1997, que prevê determinadas medidas técnicas de conservação dos recursos da pesca ⁽¹⁾,Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 55/87 da Comissão, de 30 de Dezembro de 1986, que estabelece a lista dos navios com mais de oito metros de comprimento de fora a fora autorizados a utilizar redes de arrasto de vara em determinadas zonas costeiras da Comunidade ⁽²⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 3410/93 ⁽³⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 3.º,

Considerando que as autoridades dos Estados-membros em causa solicitaram alterações das informações constantes da lista prevista no n.º 3, alínea b), do artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 894/97; que esses pedidos contêm todas as informações que justificam os pedidos a título do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 55/87; que o exame das informações revela a sua conformidade com a referida disposição e que é, em consequência, necessário alterar as

informações da lista constante do anexo do regulamento em causa,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

As informações da lista constante do anexo do Regulamento (CEE) n.º 55/87 são alteradas em conformidade com o anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

Os Estados-membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 26 de Novembro de 1998.

Pela Comissão

Emma BONINO

Membro da Comissão⁽¹⁾ JO L 132 de 23. 5. 1997, p. 1.⁽²⁾ JO L 8 de 10. 1. 1987, p. 1.⁽³⁾ JO L 310 de 14. 12. 1993, p. 27.

ANEXO — BILAG — ANHANG — ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ — ANNEX — ANNEXE — ALLEGATO — BIJLAGE — ANEXO — LIITE — BILAGA

A. Datos que se retiran de la lista — Oplysninger, der skal slettes i listen — Aus der Liste herauszunehmende Angaben — Στοιχεία που διαγράφονται από τον κατάλογο — Information to be deleted from the list — Renseignements à retirer de la liste — Dati da togliere dall'elenco — Inlichtingen te schrappen uit de lijst — Informações a retirar da lista — Luettelosta poistettavat tiedot — Uppgifter som skall tas bort från förteckningen

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN

Z	211	Christoph	OPIC	Zeebrugge	221
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	107

DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA / DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK

E	428	Christina	XP3312	Esbjerg	161
HV	89	Helga-Vera	5QEV	Havneby	168

ALEMANIA / TYSKLAND / DEUTSCHLAND / ΓΕΡΜΑΝΙΑ / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA / DUTSRLAND / ALEMANHA / SAKSA / TYSKLAND

ACC	11	Helene	DJDR	Accumersiel	183
BRA	8	Jade	DDJD	Brake	220
BÜS	15	Paloma	DJET	Büsum	74
DOR	5	Stör	DFAT	Dorum	165
FED	2	Sirius		Fedderwardsiel	147
FRI	3	Holsatia	DIST	Friedrichskoog	151
GRE	18	Capella	DITL	Greetsiel	221
GRE	28	Vorwärts	DCDN	Greetsiel	110
HAR	14	Georg Albrecht	DCBU	Harlesiel	180
NG	7	Silvia	DFLJ	Emden	221
SC	43	Horns Riff	DIZA	Büsum	220
SH	9	Glaube	DMIY	Heiligenhafen	220
SH	13	Hoffnung	DLYD	Heiligenhafen	147

B. Datos que se añaden a la lista — Oplysninger, der skal anføres i listen — In die Liste hinzuzufügende Angaben — Στοιχεία που προστίθενται στον κατάλογο — Information to be added to the list — Renseignements à ajouter à la liste — Dati da aggiungere all'elenco — Inlichtingen toe te voegen aan de lijst — Informações a aditar à lista — Luetteloon lisättävät tiedot — Uppgifter som skall läggas till i förteckningen

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN

O	211	Zeester	OPIC	Oostende	216
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	221

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA /
DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK

HV	42	Janni	OU7573	Havneby	165
RI	75	Connie Vinther	OYFH	Hvide Sande	220

ALEMANIA / TYSKLAND / DEUTSCHLAND / ΓΕΡΜΑΝΙΑ / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA /
DUITSLAND / ALEMANHA / SAKSA / TYSKLAND

ACC	11	Tina	DCDN	Accumersiel	110
BRA	8	Jade	DDID	Brake	220
LIST	2	Stör	DFAT	List	165
NG	7	Anna	DFLJ	Emden	221
NG	15	Aaltje Visser	DFRA	Emden	220
SB	16	Hoffnung	DLYD	Burgstaaken	147
SH	9	Glaube	DMJY	Heiligenhafen	220
SM	18	Capella	DITL	Maasholm	221
ST	16	Yasmin	DJDR	Tönning	183
ST	21	Maria	DJED	Tönning	220

PAÍSES BAJOS / NEDERLANDENE / NIEDERLANDE / ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ / NETHERLANDS / PAYS-BAS /
PAESI BASSI / NEDERLAND / PAÍSES BAIXOS / ALANKOMAAT / NEDERLÄNDERNA

ZK	19	Solea		Ulrum-Zoutkamp	79
ZK	24	Soltkamp		Ulrum-Zoutkamp	198