

Edição em língua
portuguesa

Legislação

Índice

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

Regulamento (CE) n.º 557/1999 da Comissão, de 15 de Março de 1999, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas	1
Regulamento (CE) n.º 558/1999 da Comissão, de 15 de Março de 1999, relativo ao fornecimento de produtos lácteos a título de ajuda alimentar	3
Regulamento (CE) n.º 559/1999 da Comissão, de 15 de Março de 1999, relativo ao fornecimento de ervilhas partidas a título de ajuda alimentar	6
Regulamento (CE) n.º 560/1999 da Comissão, de 15 de Março de 1999, relativo ao fornecimento de cereais a título de ajuda alimentar	9
★ Regulamento (CE) n.º 561/1999 da Comissão, de 15 de Março de 1999, relativo à abertura de um concurso permanente para a colocação à venda de azeite na posse do organismo de intervenção espanhol	13
Regulamento (CE) n.º 562/1999 da Comissão, de 15 de Março de 1999, que altera a correcção aplicável à restituição em relação aos cereais	17
Regulamento (CE) n.º 563/1999 da Comissão, de 15 de Março de 1999, que fixa os direitos de importação no sector dos cereais	19
★ Directiva 1999/10/CE da Comissão, de 8 de Março de 1999, que prevê derrogações ao disposto no artigo 7.º da Directiva 79/112/CEE do Conselho no que respeita à rotulagem dos géneros alimentícios ⁽¹⁾	22

Comissão

1999/198/CE:

- * **Decisão da Comissão, de 10 de Fevereiro de 1999, relativa a um processo de aplicação do artigo 86.º do Tratado CE (Processo IV/35.767 — IImailulaitos/ /Luftfartsverket)⁽¹⁾ [notificada com o número C(1999) 239].....** 24

1999/199/CE:

- * **Decisão da Comissão, de 10 de Fevereiro de 1999, relativa a um processo de aplicação do artigo 90.º do Tratado CE (Processo IV/35.703 — Aeroportos portugueses)⁽¹⁾ [notificada com o número C(1999) 243].....** 31

1999/200/CE:

- * **Decisão da Comissão, de 26 de Fevereiro de 1999, relativa ao pedido da República Helénica de aplicar uma taxa reduzida do IVA ao fornecimento de gás natural e electricidade em conformidade com o n.º 3, alínea b) do artigo 12.º da Directiva 77/388/CEE do Conselho [notificada com o número C(1999) 477]** 40

I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

REGULAMENTO (CE) N.º 557/1999 DA COMISSÃO
de 15 de Março de 1999
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,

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 16 de Março de 1999.

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

Feito em Bruxelas, em 15 de Março de 1999.

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.

ANEXO

do Regulamento da Comissão, de 15 de Março de 1999, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

(EUR/100 kg)

Código NC	Código países terceiros ⁽¹⁾	Valor forfetário de importação
0702 00 00	052	72,0
	204	31,8
	624	108,7
	999	70,8
0707 00 05	068	130,2
	999	130,2
0709 10 00	220	148,0
	999	148,0
0709 90 70	052	112,0
	204	154,8
	999	133,4
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	39,4
	204	47,3
	212	48,3
	600	41,3
	624	53,8
	999	46,0
0805 30 10	052	54,9
	600	56,5
	999	55,7
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	039	103,9
	064	56,2
	388	121,9
	400	82,1
	404	74,5
	508	83,8
	512	88,8
	528	101,2
	720	82,1
	999	88,3
	0808 20 50	052
388		69,8
400		49,7
512		62,1
528		71,2
624		70,7
	999	77,0

⁽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 558/1999 DA COMISSÃO
de 15 de Março de 1999
relativo ao fornecimento de produtos lácteos a título de ajuda alimentar

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1292/96 do Conselho, de 27 de Junho de 1996, relativo à política e à gestão da ajuda alimentar e das acções específicas de apoio à segurança alimentar ⁽¹⁾, e, nomeadamente, o n.º 1, alínea b), do seu artigo 24.º,

Considerando que o citado regulamento estabelece a lista dos países e organismos susceptíveis de beneficiar da ajuda comunitária e determina os critérios gerais relativos ao transporte da ajuda alimentar para lá do estádio FOB;

Considerando que, após várias decisões relativas à distribuição da ajuda alimentar, a Comissão concedeu leite em pó a certos beneficiários;

Considerando que é necessário efectuar esses fornecimentos de acordo com as regras previstas no Regulamento (CE) n.º 2519/97 da Comissão, de 16 de Dezembro de 1997, que estabelece as regras gerais de mobilização de produtos a fornecer a título do Regulamento (CE) n.º 1292/96 do Conselho para a ajuda alimentar comuni-

tária ⁽²⁾; que é necessário precisar, nomeadamente, os prazos e condições de fornecimento para determinar as despesas daí resultantes,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

A título de ajuda alimentar comunitária, realiza-se, na Comunidade, a mobilização de produtos lácteos, tendo em vista fornecimentos aos beneficiários indicados no anexo, em conformidade com o disposto no Regulamento (CE) n.º 2519/97 e com as condições constantes do anexo.

Considera-se que o proponente tomou conhecimento da totalidade das condições gerais e especiais aplicáveis e as aceitou. Qualquer outra condição ou reserva contida na sua proposta é considerada como não escrita.

Artigo 2.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 15 de Março de 1999.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 166 de 5. 7. 1996, p. 1.

⁽²⁾ JO L 346 de 17. 12. 1997, p. 23.

ANEXO

LOTE A

1. **Acções n.ºs:** 775/96 (A1); 451/97 (A2); 453/97 (A3); 454/97 (A4); 455/97 (A5); 460/97 (A6)
2. **Beneficiário (²):** Euronaid, PO Box 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland
tel: (31-70) 330 57 57; telefax: 364 17 01; telex: 30960 EURON NL
3. **Representante do beneficiário:** a designar pelo beneficiário
4. **País de destino:** A1: Mali; A2: Paquistão; A3: Níger A4: Zimbabué; A5: Zâmbia; A6: Madagáscar
5. **Produto a mobilizar:** leite em pó desnatado vitaminado
6. **Quantidade total (toneladas líquidas):** 330
7. **Número de lotes:** 1 em 6 partes (A1: 30 toneladas; A2: 180 toneladas; A3: 45 toneladas; A4: 30 toneladas; A5: 15 toneladas; A6: 30 toneladas)
8. **Características e qualidade do produto (³) (⁴):** ver JO C 114 de 29. 4. 1991, p. 1 (ponto I.B.1)
9. **Acondicionamento (⁵):** ver JO C 267 de 13. 9. 1996, p. 1 (pontos 6.3 A e B.2)
10. **Etiquetagem e marcação (⁶):** ver JO C 114 de 29. 4. 1991, p. 1 (ponto I.B.3)
— Língua a utilizar na marcação: A1 + A3 + A6: francês; A2 + A4 + A5: inglês
— Indicações complementares: —
11. **Modo de mobilização do produto:** mercado da Comunidade
O fabrico do leite em pó desnatado e a incorporação das vitaminas devem ser efectuados após a atribuição do fornecimento
12. **Estádio de entrega previsto:** entregue no porto de embarque
13. **Estádio de entrega alternativo:** —
14. a) **Porto de embarque:** —
b) **Endereço de carregamento:** —
15. **Porto de desembarque:** —
16. **Local de destino:** —
— porto ou armazém de trânsito: —
— via de transporte terrestre: —
17. **Período ou data-limite de entrega no estádio previsto:**
— primeiro prazo: de 19. 4 a 9. 5. 1999
— segundo prazo: de 3 a 23. 5. 1999
18. **Período ou data-limite de entrega no estádio alternativo:**
— primeiro prazo: —
— segundo prazo: —
19. **Prazo para a apresentação das propostas (às 12 horas, hora de Bruxelas):**
— primeiro prazo: 30. 3. 1999
— segundo prazo: 13. 4. 1999
20. **Montante da garantia do concurso:** 20 EUR por tonelada
21. **Endereço para o envio das propostas e das garantias de concurso (⁷):**
Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de Monsieur T. Vestergaard, Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel; Telex: 25670 AGREC B; Telefax: (32-2) 296 70 03/296 70 04 (exclusivamente)
22. **Restituição à exportação (⁸):** restituição aplicável em 10. 3. 1999, fixada pelo Regulamento (CE) n.º 312/1999 da Comissão (JO L 38 de 12. 2. 1999, p. 15)

Notas:

- (¹) Informações complementares: Andre Debongnie (Tel.: (32-2) 295 14 65),
Torben Vestergaard (Tel.: (32-2) 299 30 50).
- (²) O fornecedor contactará o beneficiário ou o seu representante, o mais rapidamente possível, com vista a determinar os documentos de expedição necessários.
- (³) O fornecedor apresentará ao beneficiário um certificado passado por uma instância oficial e que comprove que, para o produto a entregar, não foram ultrapassadas, no Estado-membro em causa, as normas em vigor relativas à radiação nuclear. O certificado de radioactividade deve indicar o teor de céσιο 134 e 137 e de iodo 131.
- (⁴) O Regulamento (CE) n.º 259/98 da Comissão (JO L 25 de 31. 1. 1998, p. 39), é aplicável no que diz respeito à restituição à exportação. A data referida no artigo 2.º do regulamento atrás citado é a referida no ponto 22 do presente anexo.
- Chama-se a atenção do fornecedor para o n.º 1, último parágrafo, do artigo 4.º do referido regulamento. A cópia do certificado será transmitida logo após a aceitação da declaração de exportação (n.º de telefax a utilizar: [(32-2) 296 20 05]).
- (⁵) O fornecedor transmite ao beneficiário o seu representante, aquando da entrega, os documentos seguintes:
- certificado sanitário, emitido por um organismo oficial, comprovativo de que o produto foi transformado em excelentes condições sanitárias controladas por pessoal técnico qualificado. O certificado deve indicar a temperatura e a duração da pasteurização, a temperatura e a duração do processo na torre de atomização e a data limite para o consumo,
 - certificado veterinário, emitido por um organismo oficial, comprovativo de que durante os 12 meses que precederam a transformação a zona de produção do leite cru esteve isenta de febre aftosa e de qualquer outra doença infecciosa ou contagiosa a notificar obrigatoriamente,
- (⁶) Em derrogação do JO C 114 de 29. 4. 1991 o ponto I.A.3.c) passa a ter a seguinte redacção: «A menção “Comunidade Europeia”».
- (⁷) A entregar em contentores de 20 pés. Condição: FCL/FCL (cada contentor deverá conter no máximo 15 toneladas *net*).
- O fornecedor suportará o custo de colocação à disposição dos contentores, empilhados, no terminal de contentores no porto de embarque. O beneficiário suportará todos os custos de carregamento subsequentes, incluindo o custo de retirar os contentores do terminal de contentores.
- O fornecedor deve apresentar ao agente receptor uma relação completa de cada contentor, especificando o número de sacas referentes a cada número de acção, tal como especificado no anúncio de concurso público.
- O fornecedor deve selar cada contentor por meio de um sistema de fecho com numeração (*ONESEAL*, *SYSKO*, *Locktainer 180* ou dispositivos similares de selagem de alta segurança), cujo número deve ser fornecido ao representante do beneficiário.
-

REGULAMENTO (CE) N.º 559/1999 DA COMISSÃO
de 15 de Março de 1999
relativo ao fornecimento de ervilhas partidas a título de ajuda alimentar

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1292/96 do Conselho, de 27 de Junho de 1996, relativo à política e à gestão da ajuda alimentar e das acções específicas de apoio à segurança alimentar⁽¹⁾, e, nomeadamente, o n.º 1, alínea b), do seu artigo 24.º,

Considerando que o citado regulamento estabelece a lista dos países e organismos susceptíveis de beneficiar da ajuda comunitária e determina os critérios gerais relativos ao transporte da ajuda alimentar para lá do estádio FOB;

Considerando que, após várias decisões relativas à distribuição da ajuda alimentar, a Comissão concedeu ervilhas partidas a certos beneficiários;

Considerando que é necessário efectuar esses fornecimentos de acordo com as regras previstas no Regulamento (CE) n.º 2519/97 da Comissão, de 16 de Dezembro de 1997, que estabelece as regras gerais de mobilização de produtos a fornecer a título do Regulamento (CE) n.º 1292/96 do Conselho para a ajuda alimentar comunitária⁽²⁾, que é necessário precisar, nomeadamente, os prazos e condições de fornecimento para determinar as despesas daí resultantes;

Considerando que, a fim de garantir a realização dos fornecimentos, é conveniente prever a possibilidade de os

proponentes mobilizarem ervilhas partidas verdes ou ervilhas partidas amarelas,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

A título da ajuda alimentar comunitária, realiza-se, na Comunidade, a mobilização de ervilhas partidas, tendo em vista fornecimentos aos beneficiários indicados no anexo, em conformidade com o disposto no Regulamento (CE) n.º 2519/97 e com as condições constantes do anexo.

As propostas dizem respeito a ervilhas partidas verdes ou ervilhas partidas amarelas. As propostas só são admissíveis se se indicar de forma precisa o tipo de ervilhas a que dizem respeito.

Considera-se que o proponente tomou conhecimento da totalidade das condições gerais e especiais aplicáveis e as aceitou. Qualquer outra condição ou reserva contida na sua proposta é considerada como não escrita.

Artigo 2.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 15 de Março de 1999.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 166 de 5. 7. 1996, p. 1.

⁽²⁾ JO L 346 de 17. 12. 1997, p. 23.

ANEXO

LOTES A e B

1. **Acções n.ºs:** 464/97 (A); 470/97 (B)
2. **Beneficiário** (²): Euranaid, PO Box 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland tel.: (31-70) 33 05 757; telefax: 36 41 701; telex: 30960 EURON NL
3. **Representante do beneficiário:** a designar pelo beneficiário
4. **País de destino:** Haiti
5. **Produto a mobilizar** (⁶): ervilhas partidas
6. **Quantidade total (toneladas líquidas):** 720
7. **Número de lotes:** 2 (A: 360 toneladas; B: 360 toneladas)
8. **Características e qualidade do produto** (³) (⁴) (⁷): —
9. **Acondicionamento** (⁵) (⁸): ver JO C 267 de 13. 9. 1996, p. 1 [pontos 2.1.A.1.a), 2a) e B.4] ou [pontos 4.0.A.1.c), 2.c) e B.4]
10. **Etiquetagem e marcação** (⁶): ver JO C 114 de 29. 4. 1991, p. 1 (ponto IV.A.3)
 - Língua a utilizar na marcação: francês
 - Indicações complementares: —
11. **Modo de mobilização do produto:** mercado da Comunidade
O produto deve provir da Comunidade
12. **Estádio de entrega previsto:** entregue no porto de embarque
13. **Estádio de entrega alternativo:** —
14. a) **Porto de embarque:** —
b) **Endereço de carregamento:** —
15. **Porto de desembarque:** —
16. **Local de destino:** —
 - porto ou armazém de trânsito: —
 - via de transporte terrestre: —
17. **Período ou data-limite de entrega no estádio previsto:**
 - primeiro prazo: A: de 19. 4 a 9. 5. 1999; de 17. 5 a 6. 6. 1999
 - segundo prazo: A: de 3 a 23. 5. 1999; B: de 31. 5 a 20. 6. 1999
18. **Período ou data-limite de entrega no estádio alternativo:**
 - primeiro prazo: —
 - segundo prazo: —
19. **Prazo para a apresentação das propostas (às 12 horas, hora de Bruxelas):**
 - primeiro prazo: 30. 3. 1999
 - segundo prazo: 13. 4. 1999
20. **Montante da garantia do concurso:** 5 EUR por tonelada
21. **Endereço para o envio das propostas e das garantias de concurso** (¹):
Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard, Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, rue de la Loi/Wets-
straat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel [telex: 25670 AGREC B; fax: (32-2) 296 70 03/296 70 04 (exclusiva-
mente)]
22. **Restituição à exportação:** —

Notas:

- (¹) Informações complementares: André Debongnie [Tel.: (32-2) 295 14 65],
Torben Vestergaard [Tel.: (32-2) 299 30 50].
- (²) O fornecedor contactará o beneficiário ou o seu representante, o mais rapidamente possível, com vista a determinar os documentos de expedição necessários.
- (³) O fornecedor apresentará ao beneficiário um certificado passado por uma instância oficial e que comprove que, para o produto a entregar, não foram ultrapassadas, no Estado-membro em causa, as normas em vigor relativas à radiação nuclear. O certificado de radioactividade deve indicar o teor de cézio 134 e 137 e de iodo 131.
- (⁴) O fornecedor transmite ao beneficiário ou seu representante, aquando da entrega, o documento seguinte:
— certificado fitossanitário,
- (⁵) Com vista a uma eventual reensacagem, o fornecedor deverá fornecer 2 % de sacos vazios, da mesma qualidade dos que contêm a mercadoria, com a inscrição seguida de um «R» maiúsculo.
- (⁶) Em derrogação do JO C 114 de 29. 4. 1991, o ponto IV.A.3.c) passa a ter a seguinte redacção: «A menção “Comunidade Europeia”, e o ponto IV.A.3.b) passa a ter a seguinte redacção: «Ervilhas partidas».
- (⁷) As propostas só são admissíveis se se indicar de forma precisa o tipo de ervilhas a que dizem respeito.
- (⁸) Ervilhas amarelas ou verdes (*Pisum sativum*) destinadas à alimentação humana, de colheita mais recente. As ervilhas não devem ser coradas artificialmente. As ervilhas partidas devem ser tratadas com vapor durante pelo menos dois minutos ou fumigadas (⁹) e satisfazer as seguintes condições:
— humidade: máximo 15 %,
— impurezas: máximo 0,1 %,
— fragmentos: máximo 10 % (entende-se por fragmentos as partes de ervilha que passam através de um peneiro com orifícios circulares de 5 mm de diâmetro),
— percentagem de cor diferente ou descorados: máximo 1,5 % (ervilhas amarelas), máximo 15 % (ervilhas verdes),
— tempo de cozedura: máximo 45 minutos (após demolha de 12 horas) ou máximo 60 minutos (sem demolha).
- (⁹) A entregar em contentores de 20 pés. Condição: FCL/FCL.
O fornecedor suportará os custos de colocação à disposição dos contentores, empilhados, no terminal de contentores no porto de embarque. O beneficiário suportará todos os custos de carregamento subsequentes, incluindo no curso de retirar os contentores do terminal de contentores.
O fornecedor deve apresentar ao agente receptor uma relação completa de cada contentor, especificando o número de sacas referentes a cada número de acção, tal como especificado no anúncio de concurso.
O fornecedor deve selar cada contentor por meio de um sistema de fecho com numeração (ONESEAL, SYSKO, *Locktainer 180 seal* ou dispositivos similares de selagem de alta segurança), cujo número deve ser fornecido ao representante do beneficiário.

(⁹) O adjudicatário transmite ao beneficiário ou seu representante aquando da entrega um certificado de fumigação.

REGULAMENTO (CE) N.º 560/1999 DA COMISSÃO
de 15 de Março de 1999
relativo ao fornecimento de cereais a título de ajuda alimentar

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1292/96 do Conselho, de 27 de Junho de 1996, relativo à política e à gestão da ajuda alimentar e das acções específicas de apoio à segurança alimentar ⁽¹⁾, e, nomeadamente, o n.º 1, alínea b), do seu artigo 24.º,

Considerando que o citado regulamento estabelece a lista dos países e organismos susceptíveis de beneficiar da ajuda comunitária e determina os critérios gerais relativos ao transporte da ajuda alimentar para lá do estádio FOB;

Considerando que, após várias decisões relativas à distribuição da ajuda alimentar, a Comissão concedeu cereais a certos beneficiários;

Considerando que é necessário efectuar esses fornecimentos de acordo com as regras previstas no Regulamento (CE) n.º 2519/97 da Comissão, de 16 de Dezembro de 1997, que estabelece as regras gerais de mobilização de produtos a fornecer a título do Regulamento (CE) n.º 1292/96 do Conselho para a ajuda alimentar comuni-

tária ⁽²⁾; que é necessário precisar, nomeadamente, os prazos e condições de fornecimento para determinar as despesas daí resultantes,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

A título da ajuda alimentar comunitária, realiza-se, na Comunidade, a mobilização de cereais, tendo em vista fornecimentos aos beneficiários indicados no anexo, em conformidade com o disposto no Regulamento (CE) n.º 2519/97 e com as condições constantes do anexo.

Considera-se que o proponente tomou conhecimento da totalidade das condições gerais e especiais aplicáveis e as aceitou. Qualquer outra condição ou reserva contida na sua proposta é considerada como não escrita.

Artigo 2.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 15 de Março de 1999.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 166 de 5. 7. 1996, p. 1.

⁽²⁾ JO L 346 de 17. 12. 1997, p. 23.

ANEXO

LOTE A

1. **Acções n.ºs:** 461/97 (A1); 472/97 (A2)
2. **Beneficiário** (?): Euronaid, PO Box 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland
tel.: (31-70) 33 05 757; telefax: 36 41 701; telex: 30960 EURON NL
3. **Representante do beneficiário:** a designar pelo beneficiário
4. **País de destino:** A1: Madagáscar; A2: Haiti;
5. **Produto a mobilizar:** farinha de trigo mole
6. **Quantidade total (toneladas líquidas):** 300
7. **Número de lotes:** 1 em 2 partes (A1: 40 toneladas; A2: 260 toneladas)
8. **Características e qualidade do produto** (3) (4): ver JO C 114 de 29. 4. 1991, p. 1 [ponto II.B.1.a)]
9. **Acondicionamento** (7) (8): ver JO C 267 de 13. 9. 1996, p. 1 (pontos 2.2 A 1.d, 2.d e B.4)
10. **Etiquetagem e marcação** (6): ver JO C 114 de 29. 4. 1991, p. 1 (ponto II.B.3)
 - língua a utilizar na marcação: francês
 - indicações complementares: —
11. **Modo de mobilização do produto:** mercado da Comunidade
12. **Estádio de entrega previsto:** entregue no porto de embarque
13. **Estádio de entrega alternativo:** —
14. a) **Porto de embarque:** —
b) **Endereço de carregamento:** —
15. **Porto de desembarque:** —
16. **Local de destino:** —
 - porto ou armazém de trânsito: —
 - via de transporte terrestre: —
17. **Período ou data-limite de entrega no estádio previsto:**
 - primeiro prazo: de 19. 4 a 9. 5. 1999
 - segundo prazo: de 3 a 23. 5. 1999
18. **Período ou data-limite de entrega no estádio alternativo:**
 - primeiro prazo: —
 - segundo prazo: —
19. **Prazo para a apresentação das propostas (às 12 horas, hora de Bruxelas):**
 - primeiro prazo: 30. 3. 1999
 - segundo prazo: 13. 4. 1999
20. **Montante da garantia do concurso:** 5 EUR por tonelada
21. **Endereço para o envio das propostas e das garantias de concurso** (1):
Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de Monsieur T. Vestergaard, Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel; [telex: 25670 AGREC B; telefax: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (exclusivamente)]
22. **Restituição à exportação** (4): restituição aplicável em 26. 3. 1999, fixada pelo Regulamento (CE) n.º 429/1999 da Comissão (JO L 52 de 27. 2. 1999, p. 16)

LOTES B, C

1. **Acções n.ºs:** 468//97 (B); 471/97 (C)
2. **Beneficiário (²):** Euronaid, PO Box 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland
tel.: (31-70) 33 05 757; telefax: 36 41 701; telex: 30960 EURON NL
3. **Representante do beneficiário:** a designar pelo beneficiário
4. **País de destino:** Haiti
5. **Produto a mobilizar:** arroz branqueado (códigos de produto 1006 30 92 9900 ou 1006 30 94 9900 ou 1006 30 96 9900 ou 1006 30 98 9900)
6. **Quantidade total (toneladas líquidas):** 1 120
7. **Número de lotes:** 2 (B: 560 toneladas; C: 560 toneladas)
8. **Características e qualidade do produto (³) (⁴):** ver JO C 114 de 29. 4. 1991, p. 1 [ponto II.A.1.f)]
9. **Acondicionamento (⁵) (⁶):** ver JO C 267 de 13. 9. 1996, p. 1 [pontos 1.0 A 1.c), 2.c) e B.6]
10. **Etiquetagem e marcação (⁶):** ver JO C 114 de 29. 4. 1991, p. 1 (ponto II.A.3)
 - Língua a utilizar na marcação: francês;
 - Indicações complementares: —
11. **Modo de mobilização do produto:** mercado da Comunidade
12. **Estádio de entrega previsto:** entregue no porto de embarque
13. **Estádio de entrega alternativo:** —
14. a) **Porto de embarque:** —
b) **Endereço de carregamento:** —
15. **Porto de desembarque:** —
16. **Local de destino:** —
 - porto ou armazém de trânsito: —
 - via de transporte terrestre: —
17. **Período ou data-limite de entrega no estádio previsto:**
 - primeiro prazo: B: de 19. 4 a 9. 5. 1999; C: de 17. 5 a 6. 6. 1999
 - segundo prazo: B: de 3 a 23. 5. 1999; C: de 31. 5 a 20. 6. 1999
18. **Período ou data-limite de entrega no estádio alternativo:**
 - primeiro prazo: —
 - segundo prazo: —
19. **Prazo para a apresentação das propostas (às 12 horas, hora de Bruxelas):**
 - primeiro prazo: 30. 3. 1999
 - segundo prazo: 13. 4. 1999
20. **Montante da garantia do concurso:** 5 EUR por tonelada
21. **Endereço para o envio das propostas e das garantias de concurso (¹):**
Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de Monsieur T. Vestergaard, Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel; [telex: 25670 AGREC B; telefax: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (exclusivamente)]
22. **Restituição à exportação (⁴):** restituição aplicável em 26. 3. 1999, fixada pelo Regulamento (CE) n.º 429/1999 da Comissão (JO L 52 de 27. 2. 1999, p. 16)

Notas:

- (¹) Informações complementares: André Debongnie [tel.: (32-2) 295 14 65],
Torben Vestergaard [tel.: (32-2) 299 30 50].
- (²) O fornecedor contactará o beneficiário ou o seu representante, o mais rapidamente possível, com vista a determinar os documentos de expedição necessários.
- (³) O fornecedor apresentará ao beneficiário um certificado passado por uma instância oficial e que comprove que, para o produto a entregar, não foram ultrapassadas, no Estado-membro em causa, as normas em vigor relativas à radiação nuclear. O certificado de radioactividade deve indicar o teor de céσιο 134 e 137 e de iodo 131.
- (⁴) O Regulamento (CE) n.º 259/98 da Comissão (JO L 25 de 31. 1. 1998, p. 39) é aplicável no que diz respeito à restituição à exportação. A data referida no artigo 2.º do regulamento atrás citado é a referida no ponto 22 do presente anexo.
- Chama-se a atenção do fornecedor para o n.º 1, último parágrafo, do artigo 4.º do referido regulamento. A cópia do certificado será transmitida logo após a aceitação da declaração de exportação [n.º de telefax a utilizar: (32-2)296 20 05].
- (⁵) O fornecedor transmite ao beneficiário ou seu representante, aquando da entrega, os documentos seguintes:
- certificado fitossanitário
 - certificado de fumigação. Antes do embarque, os cereais/derivados de cereais serão fumigados com fosforeto de magnésio (mínimo: 2g/m³) durante um período mínimo de 5 (cinco) dias entre a aplicação do fumigante e o processo de evacuação. O correspondente certificado deve ser apresentado no momento do embarque.
- (⁶) Em derrogação do JO C 114 do 29. 4. 1991, o ponto II.A.3.c) ou II.B.3.c) passa a ter a seguinte redacção: «A menção “Comunidade Europeia”».
- (⁷) Com vista a uma eventual reensacagem, o adjudicatário deverá fornecer 2 % de sacos vazios, da mesma qualidade dos que contêm a mercadoria, com a inscrição seguida de um «R» maiúsculo.
- (⁸) A entregar em contentores de 20 pés. Condição: FCL/FCL.
- O fornecedor suportará o custo de colocação à disposição dos contentores, empilhados, no terminal de contentores no porto de embarque. O beneficiário suportará todos os custos de carregamento subsequentes, incluindo o custo de retirar os contentores do terminal de contentores.
- O fornecedor deve apresentar ao agente receptor uma relação completa de cada contentor, especificando o número de sacos referentes a cada número de acção, tal como especificado no anúncio de concurso.
- O fornecedor deve selar cada contentor por meio de um sistema de fecho com numeração (*ONESEAL SYSKO, Locktainer 180* ou dispositivos similares de selagem de alta segurança), cujo número deve ser fornecido ao representante do beneficiário.
-

REGULAMENTO (CE) N.º 561/1999 DA COMISSÃO

de 15 de Março de 1999

relativo à abertura de um concurso permanente para a colocação à venda de azeite na posse do organismo de intervenção espanhol

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1638/98 do Conselho, de 20 de Julho de 1998 ⁽¹⁾, que altera o Regulamento n.º 136/66/CEE que estabelece uma organização comum de mercado no sector das matérias gordas, e, nomeadamente o n.º 1 do seu artigo 3.º,Considerando que o artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 2754/78 do Conselho ⁽²⁾, alterado pelo Regulamento (CEE) n.º 2203/90 ⁽³⁾, prevê que a colocação à venda de azeite na posse de organismos de intervenção se efectue por concurso;Considerando que, em execução do n.º 1 do artigo 12.º do Regulamento n.º 136/66/CEE do Conselho ⁽⁴⁾ com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1638/98 em vigor até 31 de Outubro de 1998, o organismo de intervenção espanhol possui actualmente certas quantidades de azeite;Considerando que o Regulamento (CEE) n.º 2960/77 da Comissão ⁽⁵⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º 3818/85 ⁽⁶⁾, fixou as condições de venda por concurso no mercado da Comunidade e para a exportação de azeite; que a situação do mercado do azeite é actualmente favorável à venda de uma parte do azeite em questão;

Considerando que a situação actual do mercado de azeite virgem não directamente comestível se caracteriza por disponibilidades reduzidas em relação à procura; que, para assegurar ao maior número de operadores um abastecimento mínimo para as suas necessidades imediatas, é conveniente prever que cada operador não possa apresentar propostas senão para uma quantidade máxima;

Considerando que, a fim de assegurar a regularidade das operações e os seus controlos, devem ser estabelecidas regras especiais;

Considerando que, para o efeito, devem os Estados-membros prever todas as medidas complementares, compatíveis com as disposições em vigor, a fim de assegurar a boa execução da acção prevista e a informação da Comissão;

Considerando que é, por conseguinte, conveniente completar o dispositivo de controlo com a possibilidade de uma colheita de amostras contraditória;

Considerando que as medidas previstas pelo presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão das Matérias Gordas,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

1. O organismo de intervenção espanhol, Fondo Español de Garantía Agraria, a seguir denominado «FEGA», abre um concurso em conformidade com as disposições do presente regulamento e do Regulamento (CEE) n.º 2960/77, tendo em vista a venda no mercado da Comunidade das seguintes quantidades de azeite:

- 20 000 toneladas de azeite virgem,
- 55 000 toneladas de azeite virgem lampante.

Estas quantidades serão colocadas à venda através de cinco concursos, à razão de cerca de um quinto por concurso, a que eventualmente serão adicionadas as quantidades não vendidas durante o concurso anterior.

2. Em derrogação do n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 2960/77, o FEGA é autorizado, no caso de a quantidade de azeite contido num recipiente exceder 500 toneladas, a constituir diversos lotes apenas com uma parte desse azeite.

Artigo 2.º

A publicação do concurso tem lugar no dia 23 de Março de 1999.

Os lotes de azeite colocados à venda, bem como o seu lugar de armazenagem, são fixados pelo FEGA na sua sede, calle Beneficencia, 8, E-28004 Madrid.

⁽¹⁾ JO L 210 de 28. 7. 1998, p. 32.

⁽²⁾ JO L 331 de 28. 11. 1978, p. 13.

⁽³⁾ JO L 201 de 31. 7. 1990, p. 5.

⁽⁴⁾ JO 172 de 30. 9. 1966, p. 3025/66.

⁽⁵⁾ JO L 348 de 30. 12. 1977, p. 46.

⁽⁶⁾ JO L 368 de 31. 12. 1985, p. 20.

Uma cópia do concurso acima referido será transmitida, sem demora, à Comissão.

Artigo 3.º

As propostas devem chegar ao FEGA, na sua sede, calle Beneficiencia, 8, E-28004 Madrid, o mais tardar às 14 horas (hora local):

- em 7 de Abril de 1999,
- em 5 de Maio de 1999,
- em 9 de Junho de 1999,
- em 7 de Julho de 1999,
- em 21 de Julho de 1999.

A proposta só é admissível se for apresentada por uma pessoa física ou moral que exerça uma actividade no sector do azeite e que, à data de 31 de Dezembro de 1998, esteja inscrita nessa qualidade num registo público de um Estado-membro.

Além disso, cada proponente só pode apresentar propostas para uma quantidade máxima de 500 toneladas para azeite virgem e de 1 000 toneladas para azeite virgem lampante.

Artigo 4.º

1. No respeitante ao azeite virgem lampante, as propostas serão feitas em relação ao azeite de 3 graus de acidez.

2. Sempre que o azeite adjudicado tenha um grau de acidez diferente daquele em relação ao qual foi feita a proposta, o preço a pagar é igual ao preço proposto, aumentado ou diminuído em conformidade com a tabela seguinte:

- até 3 graus de acidez:
aumento de 0,32 EUR em relação a cada décimo de grau de acidez a menos, relativamente a 3 graus,
- mais de 3 graus de acidez:
diminuição de 0,32 EUR em relação a cada décimo de grau de acidez a mais, relativamente a 3 graus.

Artigo 5.º

O mais tardar dois dias após o termo do prazo previsto para a apresentação das propostas, o FEGA transmitirá à Comissão uma lista anónima indicando o preço mais elevado recebido em relação a cada lote posto à venda.

Artigo 6.º

O preço mínimo de venda para 100 quilogramas de azeite será fixado, segundo o processo previsto no artigo 38.º do Regulamento n.º 136/66/CEE, com base nas propostas recebidas, o mais tardar no décimo dia útil após o termo de cada prazo previsto para a apresentação das propostas. A decisão fixando o preço mínimo de venda será notificada, sem demora, ao Estado-membro em questão.

Artigo 7.º

Sem prejuízo do disposto no artigo 10.º do presente regulamento, a venda de azeite será efectuada pelo FEGA o mais tardar no quinto dia útil após o dia da notificação da decisão referida no artigo 6.º O FEGA comunicará aos organismos armazenadores a lista de lotes não atribuídos.

Artigo 8.º

A caução referida no artigo 7.º do Regulamento (CEE) n.º 2960/77 é fixada em 18 EUR por 100 quilogramas.

Artigo 9.º

A indemnização de armazenagem, referida no artigo 15.º do Regulamento (CEE) n.º 2960/77 é igual a 3 EUR por 100 quilogramas.

Artigo 10.º

Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 11.º o Regulamento (CEE) n.º 2960/77, antes do levantamento do lote adjudicado, o organismo de intervenção, o adjudicatário e o organismo armazenador procederão à colheita de uma amostra contraditória e à análise da mesma de acordo com os métodos previstos nos n.ºs 4.º e 5.º do artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 3472/85 da Comissão (1).

O organismo de intervenção deve dispor do resultado final das análises efectuadas nessa amostra o mais tardar no trigésimo dia útil seguinte ao dia da notificação da decisão referida no artigo 6.º

a) Se o resultado final das análises efectuadas nessa amostra indicar uma diferença entre a qualidade do azeite a levantar e a descrição da qualidade constante do anúncio de concurso, confirmando, no entanto, que se trata de azeite referido no ponto 1 do anexo do Regulamento n.º 136/66/CEE, aplicar-se-ão as seguintes disposições:

- i) O organismo de intervenção informará do facto, no próprio dia, os serviços da Comissão, em conformidade com o anexo I, bem como o armazenista e o adjudicatário;
- ii) O adjudicatário pode:
 - aceitar tomar a carga o lote com a qualidade verificada,
 - recusar-se a tomar a carga o lote em causa, não obstante a declaração apresentada nos termos do n.º 6, alínea b), do artigo 7.º do Regulamento (CEE) n.º 2960/77. Neste caso, o adjudicatário informará do facto, no próprio dia, o organismo de intervenção e a Comissão, em conformidade com o anexo II.

Depois de satisfeitas estas formalidades, o adjudicatário é de imediato liberado de todas as suas obrigações relativamente ao lote em causa, incluindo as cauções;

(1) JO L 333 de 11. 12. 1985, p. 5.

b) Se o resultado final das análises desta amostra revelar uma qualidade diferente do que o azeite referido no ponto 1 do anexo do Regulamento n.º 136/66/CEE:

- o organismo de intervenção informará do facto, no próprio dia, os serviços da Comissão em conformidade com o anexo I, bem como o armazenista e o adjudicatário,
- o adjudicatário notificará, no próprio dia, o organismo de intervenção da impossibilidade de tomar a cargo o lote em causa e informará do facto, no próprio dia, a Comissão em conformidade com os anexos I e II.

Depois de satisfeitas estas formalidades, o adjudicatário é de imediato liberado de todas as suas obriga-

ções relativamente ao lote em causa, incluindo as cauções.

Em derrogação do disposto no segundo parágrafo do artigo 13.º do Regulamento (CEE) n.º 2960/77, a retirada da totalidade do lote adjudicado será concluída o mais tardar no septuagésimo dia seguinte ao dia da notificação referida no artigo 6.º

Artigo 11.º

O presente regulamento entra em vigor no terceiro 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 15 de Março de 1999.

Pela Comissão

Franz FISCHLER

Membro da Comissão

ANEXO I

Só podem ser utilizados os seguintes números de telefone em Bruxelas, na DG VI/C/4 (ao cuidado do Sr. Gazagnes):

— por telecópia: (00-32)22 96 60 09 ou (00-32)22 96 60 08

ANEXO II

Comunicação de recusa de lotes no âmbito do concurso para a venda de toneladas de azeite na posse do organismo de intervenção espanhol

— Nome do proponente declarado adjudicatário:

— Data da adjudicação:

— Data de recusa do lote pelo adjudicatário:

Número do lote	Quantidades em toneladas	Endereço do entreposto	Justificação da recusa de tomada a cargo

REGULAMENTO (CE) N.º 562/1999 DA COMISSÃO
de 15 de Março de 1999
que altera a correcção aplicável à restituição em relação aos cereais

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 1766/92 do Conselho, de 30 de Junho de 1992, relativo à organização comum de mercado no sector dos cereais ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 923/96 da Comissão ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 8 do seu artigo 13.º,

Considerando que a correcção aplicável à restituição em relação aos cereais foi fixada pelo Regulamento (CE) n.º 484/1999 da Comissão ⁽³⁾;

Considerando que, em função dos preços CIF e dos preços CIF de compra a prazo deste dia e tendo em conta a evolução previsível do mercado, é necessário alterar a correcção aplicável à restituição aos cereais, actualmente em vigor;

Considerando que a correcção deve ser fixada segundo o mesmo processo que a restituição; que pode ser alterada no intervalo de duas fixações,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

A correcção aplicável às restituições fixadas antecipadamente para as exportações dos produtos referidos no n.º 1, alíneas a), b) e c), à excepção do malte, do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 1766/92, é alterada em conformidade com o anexo.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 16 de Março de 1999.

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

Feito em Bruxelas, em 15 de Março de 1999.

Pela Comissão

Karel VAN MIERT

Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 181 de 1. 7. 1992, p. 21.

⁽²⁾ JO L 126 de 24. 5. 1996, p. 37.

⁽³⁾ JO L 57 de 5. 3. 1999, p. 16.

ANEXO

do regulamento da Comissão, de 15 de Março de 1999, que altera a correcção aplicável à restituição em relação aos cereais

(EUR/t)

Código do produto	Destino (1)	Corrente 3	1.º período 4	2.º período 5	3.º período 6	4.º período 7	5.º período 8	6.º período 9
1001 10 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 10 00 9400	01	0	-1,00	-2,00	-2,00	0	—	—
1001 90 91 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 90 99 9000	01	0	0	0	0	-10,00	—	—
1002 00 00 9000	01	0	0	0	0	-10,00	—	—
1003 00 10 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1003 00 90 9000	03	0	-25,00	-25,00	-35,00	-35,00	—	—
	02	0	0	0	-10,00	-10,00	—	—
1004 00 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1004 00 00 9400	01	0	0	0	0	-10,00	—	—
1005 10 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1005 90 00 9000	04	0	0	0	0	0	—	—
	02	0	-1,00	-2,00	-3,00	-4,00	—	—
1007 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1008 20 00 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 11 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 15 9100	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9130	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9150	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9170	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9180	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9190	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9500	01	0	0	0	0	0	—	—
1102 10 00 9700	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 9200	01	0	0	0	-10,00	0	—	—
1103 11 10 9400	01	0	0	0	-10,00	0	—	—
1103 11 10 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 90 9200	01	0	0	0	0	0	—	—
1103 11 90 9800	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Os destinos são identificados do seguinte modo:

- 01 todos os países terceiros,
- 02 outros países terceiros,
- 03 Estados Unidos da América, Canadá e México,
- 04 Suíça, Listenstaine.

Nota: As zonas são as delimitadas pelo Regulamento (CEE) n.º 2145/92 da Comissão (JO L 214 de 30.7.1992, p. 20), alterado.

REGULAMENTO (CE) N.º 563/1999 DA COMISSÃO
de 15 de Março de 1999
que fixa os direitos de importação no sector dos cereais

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 1766/92 do Conselho, de 30 de Junho de 1992, que estabelece a organização comum de mercado no sector dos cereais ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 923/96 da Comissão ⁽²⁾,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1249/96 da Comissão, de 28 de Junho de 1996, que estabelece as normas de execução do Regulamento (CEE) n.º 1766/92 do Conselho no que respeita aos direitos de importação no sector dos cereais ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2519/98 ⁽⁴⁾, e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 2.º,

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

Considerando que, por força do n.º 3 do artigo 10.º do Regulamento (CEE) n.º 1766/92, os preços de importação CIF são calculados com base nos preços representativos para os produtos em questão no mercado mundial;

Considerando que o Regulamento (CE) n.º 1249/96 estabeleceu as normas de execução do Regulamento (CEE) n.º 1766/92 no que respeita aos direitos de importação no sector dos cereais;

Considerando que os direitos de importação são aplicáveis até que entre em vigor o resultado de uma nova fixação; que esses direitos permanecem igualmente em vigor se não estiver disponível qualquer cotação na bolsa de referência mencionada no anexo II do Regulamento (CE) n.º 1249/96 no decurso das duas semanas anteriores à fixação periódica seguinte;

Considerando que, para permitir o funcionamento normal do regime dos direitos de importação, é conveniente utilizar para o cálculo destes últimos as taxas representativas do mercado verificadas durante um período de referência no que diz respeito às moedas flutuantes;

Considerando que a aplicação do Regulamento (CE) n.º 1249/96 conduz a fixar os direitos de importação em conformidade com o anexo do presente regulamento,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 16 de Março de 1999.

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

Feito em Bruxelas, em 15 de Março de 1999.

Pela Comissão
Franz FISCHLER
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 181 de 1. 7. 1992, p. 21.

⁽²⁾ JO L 126 de 24. 5. 1996, p. 37.

⁽³⁾ JO L 161 de 29. 6. 1996, p. 125.

⁽⁴⁾ JO L 315 de 25. 11. 1998, p. 7.

ANEXO I

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

Código NC	Designação da mercadoria	Direito de importação por via terrestre, fluvial ou marítima proveniente de portos mediterrânicos, do mar Negro ou do mar Báltico (em EUR/t)	Direito de importação por via aérea ou por via marítima proveniente de outros portos (²) em EUR/t
1001 10 00	Trigo duro de alta qualidade	52,10	42,10
	de qualidade média (¹)	62,10	52,10
1001 90 91	Trigo mole, para sementeira	50,13	40,13
1001 90 99	Trigo mole de alta qualidade, com exclusão do trigo mole para sementeira (³)	50,13	40,13
	de qualidade média	83,80	73,80
	de qualidade baixa	103,05	93,05
1002 00 00	Centeio	96,13	86,13
1003 00 10	Cevada, para sementeira	96,13	86,13
1003 00 90	Cevada, com exclusão de cevada para sementeira (³)	96,13	86,13
1005 10 90	Milho para sementeira, com exclusão do híbrido	100,78	90,78
1005 90 00	Milho, com exclusão do milho para sementeira (³)	100,78	90,78
1007 00 90	Sorgo de grão, com exclusão do híbrido destinado a sementeira	96,13	86,13

(¹) Em relação ao trigo duro que não satisfaça a qualidade mínima para o trigo duro de qualidade média, referida no anexo I do Regulamento (CE) n.º 1249/96, é aplicável o direito fixado para o trigo mole de baixa qualidade.

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

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

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

(³) O importador pode beneficiar de uma redução forfetária de 14 ou 8 EUR/t, sempre que as condições estabelecidas no n.º 5 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1249/96 estejam satisfeitas.

ANEXO II

Elementos de cálculo dos direitos

(período de 01. 03. 1999 a 12. 03. 1999)

1. Médias no período das duas semanas anteriores ao dia da fixação:

Cotações em bolsa	Minneapolis	Kansas-City	Chicago	Chicago	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis
Produto (% de proteínas a 12 % de humidade)	HRS2. 14 %	HRW2. 11,5 %	SRW2	YC3	HAD2	qualidade média (*)	US barley 2
Cotação (EUR/t)	112,57	97,10	86,96	77,01	138,69 (**)	128,69 (**)	94,67 (**)
Prémio relativo ao Golfo (EUR/t)	28,09	9,89	0,78	13,00	—	—	—
Prémio relativo aos Grandes Lagos (EUR/t)	—	—	—	—	—	—	—

(*) Prémio negativo de um montante de 10 EUR/t [N.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1249/96].

(**) Fob Golfo.

2. Fretes/despesas: Golfo do México-Roterdão: 11,70 EUR/t, Grandes Lagos-Roterdão: 22,70 EUR/t.

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

DIRECTIVA 1999/10/CE DA COMISSÃO

de 8 de Março de 1999

que prevê derrogações ao disposto no artigo 7.º da Directiva 79/112/CEE do Conselho no que respeita à rotulagem dos géneros alimentícios

(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 79/112/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1978, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à rotulagem, apresentação e publicidade dos géneros alimentícios⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 97/4/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁽²⁾, e, nomeadamente, a alínea d) do n.º 3 e o n.º 4 do seu artigo 7.º,

Considerando que o n.º 2, alíneas a) e b), do artigo 7.º da Directiva 79/112/CEE especifica que a quantidade do ingrediente deve ser mencionada no rótulo de um género alimentício sempre que o ingrediente em causa figurar na denominação de venda ou for salientado no rótulo;

Considerando, por um lado, que a Directiva 94/54/CE da Comissão⁽³⁾, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 96/21/CE do Conselho⁽⁴⁾, estabelece a obrigatoriedade da indicação da menção «contém edulcorante(s)» ou «contém açúcar(es) e edulcorante(s)» no rótulo dos produtos contendo tais ingredientes; que essa menção deve acompanhar a denominação de venda;

Considerando que a indicação dessa menção imposta pela Directiva 94/54/CE tem como efeito tornar obrigatória a indicação da quantidade desse ou desses ingredientes em conformidade com o disposto no n.º 2, alíneas a) e/ou b), do artigo 7.º da Directiva 79/112/CEE;

Considerando, todavia, que a indicação da quantidade de edulcorantes não é de natureza a determinar a escolha do consumidor no momento da aquisição do género alimentício;

Considerando, por outro lado, que as menções relativas à adição de vitaminas e minerais têm como efeito tornar obrigatória a rotulagem nutricional em conformidade com a Directiva 90/496/CEE do Conselho⁽⁵⁾;

Considerando que essas menções são consideradas como parte integrante da denominação de venda ou como uma colocação em destaque de um ingrediente na aceção do n.º 2, alíneas a) e/ou b), do artigo 7.º da Directiva 79/112/CEE e, por conseguinte, tornam obrigatória a indicação da quantidade de vitaminas e minerais;

Considerando que essa dupla informação não é útil para o consumidor e poderia mesmo induzi-lo em erro na medida em que, em conformidade com o disposto no n.º 4 do artigo 7.º da Directiva 79/112/CEE, a quantidade é expressa em percentagem enquanto que na rotulagem nutricional, a quantidade figura em mg;

Considerando que, nestas condições, é conveniente prever derrogações suplementares à regra da indicação quantitativa destes ingredientes;

Considerando, por outro lado, que o n.º 4 do artigo 7.º da Directiva 79/112/CEE especifica que a quantidade mencionada, expressa em percentagem, corresponde à quantidade do ou dos ingredientes no momento da sua utilização; que esse número prevê, todavia, a possibilidade de abrir derrogações a esse princípio;

Considerando que a composição de determinados géneros é alterada de modo perceptível pela cozedura ou outros tratamentos que provocam uma desidratação dos respectivos ingredientes;

Considerando que uma derrogação relativa ao método de cálculo da quantidade dos ingredientes previsto no n.º 4 do artigo 7.º da Directiva 79/112/CEE se revela necessária para esses produtos a fim de melhor reflectir a composição real do género alimentício e evitar assim induzir o consumidor em erro;

Considerando que o n.º 5, alínea a) do artigo 6.º da Directiva 79/112/CEE aplica o mesmo princípio à ordem dos ingredientes na lista dos ingredientes;

Considerando, todavia, que o artigo 6.º em questão prevê derrogações para determinados alimentos ou ingredientes e que, por conseguinte, por uma questão de coerência, é conveniente prever derrogações idênticas para o método de cálculo da quantidade;

Considerando que, em conformidade com o princípio da subsidiariedade e o princípio da proporcionalidade tal como enunciados no artigo 3.ºB do Tratado, os objectivos da acção proposta, que consistem em garantir uma aplicação eficaz do princípio da indicação quantitativa dos ingredientes, não podem ser plenamente realizados a nível dos Estados-membros uma vez que as regras de base se encontram inscritas na legislação comunitária; que a directiva se limita ao mínimo exigido para atingir esses objectivos e não vai além do que é necessário para esse fim;

⁽¹⁾ JO L 33 de 8. 2. 1979, p. 1.

⁽²⁾ JO L 43 de 14. 2. 1997, p. 21.

⁽³⁾ JO L 300 de 23. 11. 1994, p. 14.

⁽⁴⁾ JO L 88 de 5. 4. 1996, p. 5.

⁽⁵⁾ JO L 276 de 6. 10. 1990, p. 40.

Considerando que as medidas previstas na presente directiva são conformes com o parecer emitido pelo Comité Permanente dos Géneros Alimentícios,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

1. O n.º 2, alíneas a) e b), do artigo 7.º da Directiva 79/112/CEE não se aplica quando a menção «contém edulcorante(s)» ou «contém açúcar(es) e edulcorante(s)» acompanha a denominação de venda de um género alimentício em conformidade com o estabelecido na Directiva 94/54/CE.

2. O n.º 2, alíneas a) e b), do artigo 7.º da Directiva 79/112/CEE não se aplica às menções relativas à adição de vitaminas e minerais quando estas substâncias são objecto de uma rotulagem nutricional.

Artigo 2.º

1. Em derrogação ao princípio definido no n.º 4 do artigo 7.º da Directiva 79/112/CEE o disposto nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo aplica-se à indicação das quantidades de ingredientes.

2. A quantidade mencionada, para os géneros alimentícios que tenham sofrido uma perda de humidade na sequência de um tratamento térmico ou outro, corresponde à quantidade do ou dos ingredientes utilizados em relação ao produto acabado. Essa quantidade é expressa em percentagem.

Todavia, quando a quantidade de um ingrediente ou a quantidade total de todos os ingredientes expressa na rotulagem exceder 100 %, a percentagem é substituída pela indicação do peso do ou dos ingredientes utilizados para a preparação de 100 g de produto acabado.

3. A quantidade de ingredientes voláteis é indicada no produto acabado em função da sua importância ponderal no produto acabado.

A quantidade de ingredientes utilizados sob uma forma concentrada ou desidratada e reconstituídos durante o fabrico pode ser indicada em função da sua importância ponderal antes da concentração ou desidratação.

No caso dos alimentos concentrados ou desidratados aos quais é necessário adicionar água, a quantidade de ingredientes pode ser expressa em função da sua importância ponderal no produto reconstituído.

Artigo 3.º

Os Estados-membros adoptarão, se necessário, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias o mais tardar em 31 de Agosto de 1999 de modo a:

- admitirem o comércio de produtos conformes à presente directiva, o mais tardar em 1 de Setembro de 1999,
- proibirem o comércio de produtos não conformes à presente directiva o mais tardar em 14 de Fevereiro de 2000. Todavia, os produtos colocados no mercado ou rotulados antes dessa data e não conformes à presente directiva poderão ser comercializados até ao esgotamento das existências.

Os Estados-membros informarão imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-membros adoptarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou serem acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

Artigo 4.º

A presente directiva entra em vigor no vigésimo 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 8 de Março de 1999.

Pela Comissão

Martin BANGEMANN

Membro da Comissão

II

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

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 10 de Fevereiro de 1999

relativa a um processo de aplicação do artigo 86.º do Tratado CE
(Processo IV/35.767 — IImailulaitos/Luftfartsverket)

[notificada com o número C(1999) 239]

(Apenas fazem fé os textos em línguas finlandesa e sueca)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(1999/198/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento n.º 17 do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1962, primeiro regulamento de execução dos artigos 85.º e 86.º do Tratado ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia, e, nomeadamente, o seu artigo 3.º,

Tendo em conta a decisão da Comissão, de 5 de Maio de 1997, de dar início a um processo relativamente a este caso,

Após ter dado à empresa interessada a possibilidade de apresentar as suas observações relativamente às objecções formuladas pela Comissão,

Após consulta do Comité Consultivo em matéria de acordos, decisões e práticas concertadas e de posições dominantes,

Considerando o seguinte:

I. OS FACTOS

a) **Objecto da decisão**

- (1) A Comissão, no âmbito de um processo oficioso e na sequência da sua Decisão 95/364/CE, de 28 de Junho de 1995, nos termos do n.º 3 do artigo 90.º do Tratado CE, relativa ao sistema de descontos sobre as taxas de aterragem aplicado no aeroporto de Bruxelas-Nacional ⁽²⁾, está actualmente a

proceder a um exame relativo aos sistemas de descontos sobre as taxas de aterragem nos aeroportos da Comunidade.

b) **A empresa em causa**

- (2) A IImailulaitos/Luftfartsverket (Administração da Aviação Civil, a seguir denominada AAC) é, desde 1991, uma empresa pública autofinanciada que opera sob a tutela do Ministro dos Transportes e das Comunicações. Anteriormente, Administração da Aviação, um serviço central do Ministério dos Transportes.

- (3) A Lei n.º 1123/90 de 14 de Dezembro de 1990, relativa ao estatuto e à criação da AAC, estabelece as suas regras de funcionamento e os seus objectivos. O artigo 2.º enumera as diferentes atribuições confiadas à AAC:

«A Administração da Aviação fornece serviços para garantir a segurança e o bom funcionamento do aeroporto e dos voos no que se refere às necessidades da aviação civil e da aviação militar (...)».

A Administração da Aviação é encarregada de velar pela segurança aérea geral e (...) pela emissão de autorizações e das licenças necessárias (...).

- (4) A AAC cobre, deste modo, taxas pelos serviços associados à aterragem e à descolagem dos aparelhos que utilizem as infra-estruturas aeroportuárias por ela geridas.

⁽¹⁾ JO 13 de 21. 2. 1962, p. 204/62.

⁽²⁾ JO L 216 de 12. 9. 1995, p. 8.

c) **O sistema em causa — As taxas de aterragem**

- (5) A OACI (Organização da Aviação Civil Internacional), no seu manual sobre a organização dos aeroportos⁽³⁾, recomenda aos seus membros que calculem as taxas de aterragem em função da massa máxima na descolagem («MTOW»: *Maximum take-off-weight*). Definiu da seguinte forma a taxa de aterragem: «Direitos e taxas cobradas pela utilização das pistas, vias de circulação e áreas de tráfego, incluindo a balizagem luminosa correspondente, assim como pelos serviços de controlo da aproximação à pista e do aeródromo.»
- (6) A taxa corresponde à imputação dos «custos de exploração e de manutenção, assim como as despesas de administração imputáveis a estas áreas, bem como aos veículos e material associados, incluindo as despesas relativas à mão-de-obra, ao veículo de manutenção, à electricidade e aos combustíveis».
- (7) Nos termos do artigo 6.º da Lei n.º 1123/90, as taxas de aterragem nos aeroportos geridos pela AAC podem, se necessário, ser fixadas por decreto. Uma vez que tal decreto não foi adoptado, compete, por conseguinte, à AAC determinar o nível das taxas de aterragem e os eventuais descontos praticados.
- (8) Relativamente ao ano de 1998, as taxas de aterragem fixadas pela AAC foram calculadas do modo seguinte:
- para os voos nacionais 17 ou 20 marcas finlandesas (FIM)⁽⁴⁾ (consoante o peso do avião) por tonelada de MTOW,
 - para os voos internacionais 50,50 FIM por tonelada de MTOW.
- (9) Por razões ambientais, é aplicado um coeficiente de 1,3 às aterragens entre as 22h e as 6h em todos os aeroportos finlandeses, à excepção do aeroporto de Helsínquia-Vantaa.
- (10) Foi estabelecido um desconto associado à frequência e apenas para os voos internacionais, de acordo com o seguinte esquema:

Número de aterragens nos seis últimos meses por uma determinada companhia no conjunto dos aeroportos finlandeses	Desconto a aplicar sobre todas as aterragens da companhia relativamente aos seis meses seguintes		
	(em 1996)	(em 1997)	(em 1998)
1 001-3 000	3 %	2 %	2 %
3 001-5 000	5 %	3 %	2 %
5 001-7 000	8 %	6 %	4 %
7 001-	11 %	9 %	4 %

- (11) Em 20 de Maio de 1997, foi enviada à AAC uma comunicação de objecções. Foram consideradas susceptíveis de constituírem uma infracção ao artigo 86.º do Tratado CE duas medidas: por um lado, o sistema de desconto de volume progressivo (descrito no ponto 10) e, por outro, a modulação dos descontos em função da origem do voo (descrita no ponto 8).
- d) **Principais argumentos da AAC**
- (12) Embora declarando que as razões da criação, em 1977, do sistema de descontos associado à frequência não são conhecidas, a AAC invoca, em primeiro lugar, que os «grandes utilizadores» apresentam a vantagem de oferecer uma garantia de pagamento.
- (13) Segundo a AAC, resulta assim que:
- «O interesse que os grandes utilizadores apresentam para o detentor do aeroporto consiste também na garantia de pagamento dos clientes. Os grandes utilizadores nunca tiveram dificuldades de pagamento e não foi necessário prever perdas de crédito.»
- (14) A AAC argumenta, no entanto, que os descontos em causa foram consideravelmente reduzidos nos últimos anos (de 20 % em 1989 para 4 % em 1998).
- (15) Além disso, na sua resposta de 19 de Novembro de 1997 a um pedido de informações da Comissão de 28 de Outubro de 1997, a AAC afirmou que o sistema de descontos vai ser suprimido em 1 de Janeiro de 1999.
- (16) Por último, segundo a AAC, esta evolução foi aprovada pela IATA que, numa reunião com a AAC, realizada em Abril de 1996, «(...) apoiou uma alteração progressiva do sistema» e solicitou à AAC para não alterar abruptamente o seu sistema, o que provocaria dificuldades financeiras graves para certas companhias.
- (17) No que diz respeito à modulação das taxas em função da origem do voo, a AAC salienta que as exigências técnicas e funcionais impostas aos aeroportos (comprimento e resistência das pistas, horário de abertura e disponibilidade dos aeroportos) são diferentes consoante se trate de voos nacionais ou internacionais. Estas diferentes exigências explicariam a modulação em causa.

⁽³⁾ Documento 9562.1991 OACI.

⁽⁴⁾ 1 FIM = 0,1681 EUR.

II. APRECIACÃO JURÍDICA

a) Normas materiais e processuais aplicáveis

- (18) Recordar-se que a questão da não aplicação do Regulamento n.º 17 ao sector dos transportes foi colocada pelo Regulamento n.º 141 do Conselho (5), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento n.º 1002/67/CEE (6), a fim de tomar em conta os aspectos específicos do sector dos transportes. Por conseguinte, o Regulamento n.º 141 e, portanto, os regulamentos processuais específicos ao sector dos transportes cobrem apenas as práticas anticoncorrenciais que relevam do mercado dos transportes.
- (19) O Regulamento (CEE) n.º 3975/87 do Conselho (7), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º 2410/92 (8), determina as regras de aplicação dos artigos 85.º e 86.º do Tratado aos serviços de transportes aéreos.
- (20) Porém, os serviços associados ao acesso às infra-estruturas aeroportuárias não fazem directamente parte do serviço de transporte aéreo prestado aos passageiros. Por conseguinte, estas actividades não são abrangidas pelo âmbito de aplicação dos regulamentos processuais específicos ao sector dos transportes e relevam do Regulamento n.º 17 no que se refere à aplicação dos artigos 85.º e 86.º do Tratado.

b) Conceito de empresa

- (21) De acordo com a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias (9), o conceito de empresa no âmbito do Direito comunitário da concorrência abrange qualquer entidade que exerça uma actividade económica, independentemente do seu estatuto jurídico e modo de financiamento.
- (22) Os artigos 85.º e 86.º do Tratado aplicam-se aos comportamentos de uma entidade pública sempre que se verifique que, através desta entidade, o Estado exerce actividades económicas de carácter industrial ou comercial que se traduzam na oferta de bens ou serviços no mercado. Não importa que o Estado as exerça directamente por intermédio de um organismo que faça parte da administração do Estado ou por intermédio de uma entidade que investiu de direitos especiais ou exclusivos. Por conseguinte, é necessário examinar a natureza das actividades exercidas pela empresa pública ou pela entidade que o Estado investiu de direitos especiais ou exclusivos (10).

(5) JO 124 de 28. 11. 1962, p. 2751/62.

(6) JO 306 de 16. 12. 1967, p. 1.

(7) JO L 374 de 31. 12. 1987, p. 1.

(8) JO L 240 de 24. 8. 1992, p. 18.

(9) Ver, nomeadamente, acórdão de 23 de Abril de 1991 proferido no processo C-41/90, *Höfner & Elser*, colectânea 1991, p. I-1979, 2016, ponto 21, e acórdão de 17 de Fevereiro de 1993, proferido nos processos apensos C-159/91 e C-160/91, *Poucet*, Colectânea 1993, p. I-637, ponto 17.

(10) Ver acórdão de 16 de Junho de 1987, *Comissão/Itália*, processo 118/85, Colectânea 1987, p. 2599, 2621, pontos 7 e 8, e acórdão de 18 de Março de 1997, processo C-343/95, *Diego Cali & Figli Srl/Servizi ecologici Porto di Genova SpA* (SEPG), Colectânea 1997, p. I-1547, pontos 16 a 18.

- (23) A este propósito, não há dúvida de que a AAC, cuja actividade principal (11) é o fornecimento às companhias aéreas de serviços associados ao acesso às infra-estruturas aeroportuárias civis mediante pagamento de taxas, é efectivamente, segundo a definição do Tribunal, uma empresa para efeitos do artigo 86.º do Tratado.

c) O mercado a tomar em conta

- (24) Tal como indicado pelo Tribunal de Justiça no processo «Porto de Génova» (12), a organização de operações portuárias, por conta de terceiros, num único porto pode constituir um mercado relevante para efeitos do artigo 86.º Iguualmente, o Tribunal, no processo *Corsica Ferries II* (13), considerou o mercado do serviço da pilotagem no porto de Génova como mercado relevante.
- (25) Transpondo este raciocínio para os aeroportos, o mercado relevante em apreço é, por conseguinte, o dos serviços associados ao acesso às infra-estruturas aeroportuárias relativamente às quais deve ser paga a taxa. Trata-se de uma definição de mercado igual à da Decisão 95/364/CE da Comissão (14).
- (26) Mais concretamente, trata-se dos serviços associados à exploração e à manutenção das pistas, à utilização das vias de circulação e áreas de tráfego e ao encaminhamento para aproximação à pista de aviões civis.
- (27) Além disso, os mercados relativos ao transporte dos passageiros e das mercadorias nas ligações aéreas intra-EEE de curto e médio curso constituem um mercado próximo, mas distinto, que é afectado pelos efeitos decorrentes do comportamento abusivo da empresa no mercado dos serviços associados à aterragem e à descolagem. Por conseguinte, é igualmente neste mercado que se podem fazer sentir os efeitos da exploração abusiva da posição dominante da AAC.
- (28) Apenas cinco dos 25 aeroportos geridos pela AAC têm tráfego internacional importante (Helsínquia-Vantaa, Vaasa, Turku, Pori e Tampere). À parte Helsínquia, este tráfego internacional circunscreve-se a algumas frequências destinadas a Estocolmo, Hamburgo, Copenhaga, Petrozavodsk (Rússia), Murmansk (Rússia) e Lulea (Suécia), bem como a numerosos voos *charters*.
- (29) Estes aeroportos com um tráfego internacional dificilmente se podem substituir, de forma que cada um pode ser considerado como um mercado geográfico distinto.

(11) Ver pontos 2 a 4.

(12) Acórdão do TJCE de 10 de Dezembro de 1991, processo C-179/90, *Merci convenzionali porto di Genova/Siderurgica Gabrielli SpA* («Port de gênes»), Colectânea 1991, p. I-5889.

(13) Acórdão do TJCE de 17 de Maio de 1994, processo C-18/93, *Corsica Ferries Italia Srl/Corpo dei piloti del porto di Genova* («Corsica Ferries II»), Colectânea 1994, p. I-1783.

(14) Ver nota 2.

(30) De facto, as companhias aéreas que efectuam serviços aéreos regulares ou serviços *charters* nacionais e intra-EEE, com destino ou com origem da Finlândia, são obrigados a utilizar os aeroportos geridos pela AAC (dos 29 aeroportos da Finlândia, apenas quatro são privados e não geridos pela AAC). Os outros aeroportos encontram-se a várias centenas de quilómetros e situados noutros Estados-membros.

(31) Por conseguinte, para numerosos passageiros com origem ou com destino à Finlândia, os serviços aéreos nacionais ou intra-EEE que utilizam os aeroportos geridos pela AAC não são intersubstituíveis com os serviços oferecidos noutros aeroportos do EEE.

(32) Os transportadores aéreos que prestam serviços nacionais ou intra-EEE com origem ou com destino à Finlândia não têm, portanto, outra alternativa senão utilizar os aeroportos geridos pela AAC e os serviços de acesso às infra-estruturas aeroportuárias oferecidos nestes aeroportos.

d) A posição dominante

(33) Segundo a jurisprudência do Tribunal, uma empresa que beneficia de um monopólio legal numa parte substancial do mercado comum pode ser considerada como ocupando uma posição dominante, para efeitos do artigo 86.º do Tratado⁽¹⁵⁾.

(34) É o que se verifica com a AAC, a empresa pública que ocupa, devido ao direito exclusivo conferido pela Lei n.º 1123/90 de 14 de Dezembro de 1990 na sua qualidade de autoridade aeroportuária, uma posição dominante no mercado dos serviços associados à aterragem e à descolagem dos aviões relativamente aos quais é cobrada a taxa em questão, em cada um dos cinco aeroportos finlandeses com movimento internacional.

e) A parte substancial do mercado comum

(35) Os cinco aeroportos finlandeses que efectuam ligações intra-EEE foram utilizados por um total de cerca de 9 milhões de passageiros em 1996 e trataram mais de 91 000 toneladas de frete.

(36) Por conseguinte, pode considerar-se que o conjunto destes aeroportos, que efectuam ligações intra-EEE, representa uma parte substancial do mercado comum se, no caso em apreço, se transpuser o

raciocínio adoptado pelo Tribunal de Justiça nos acórdãos Crespelle⁽¹⁶⁾ e Almelo⁽¹⁷⁾. No acórdão Crespelle, o Tribunal de Justiça declarou, de facto, que «ao estabelecer deste modo, a favor destas empresas, uma justaposição de monopólios territorialmente limitados, mas que abrangem, no seu conjunto, todo o território de um Estado-membro, as disposições nacionais criam uma posição dominante, para efeitos do artigo 86.º do Tratado, numa parte substancial do mercado comum»⁽¹⁸⁾.

(37) *A fortiori*, uma justaposição de monopólios controlados pela mesma empresa (AAC) é susceptível de representar uma parte substancial do mercado comum.

f) Abuso de posição dominante

Sistema de descontos associado à frequência

(38) Tendo em conta o anúncio da AAC da supressão do sistema em 1 de Janeiro de 1999 e a prática já estabelecida pela Comissão na sua Decisão 95/364/CE, este sistema, ao qual se objectava no que respeita à AAC por força do artigo 86.º do Tratado, deixa de ser examinado a seguir.

A diferença do montante das taxas consoante a natureza dos voos (nacionais ou intra-EEE)

(39) O artigo 86.º diz respeito aos comportamentos anti-concorrenciais adoptados pelas empresas por sua própria iniciativa. As disposições do artigo 86.º prevêem que uma empresa que tenha uma posição dominante numa parte substancial do mercado comum não pode aplicar, relativamente a parceiros comerciais, condições desiguais no caso de prestações equivalentes colocando-os, por esse facto, em desvantagem na concorrência.

(40) A este propósito, o acórdão Corsica Ferries II⁽¹⁹⁾ do Tribunal de Justiça é muito claro. De facto, o Tribunal decidiu, neste processo, que:

«1. O n.º 1 do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-membros e de Estados-membros para países terceiros, opõe-se à aplicação, num Estado-membro, relativamente a serviços de pilotagem idênticos, de tarifas diferentes, consoante a empresa que efectua transportes marítimos entre dois Estados-membros explore um navio autorizado ou não à cabotagem marítima, a qual é reservada aos navios que arvoram pavilhão desse Estado.

⁽¹⁵⁾ Acórdão do TJCE de 23 de Abril de 1991, processo C-41/90, Höfner e Elser, Colectânea 1991, p. I-1979, ponto 28 e acórdão do TJCE de 18 de Junho de 1991, processo C-260/89, ERT, Colectânea 1991, p. I-2925, ponto 31.

⁽¹⁶⁾ Acórdão do TJCE de 5 de Outubro de 1994, processo C-323/93, Société agricole du centre d'insémination de la Crespelle/Coopérative d'élevage et d'insémination artificielle du département de la Mayenne («Crespelle»), Colectânea 1994, p. I-5077.

⁽¹⁷⁾ Acórdão do TJCE de 27 de Abril de 1994, processo C-393/92, Commune d'Almelo et autres/NV Energiebedrijf Ijsselmij («Almelo»), Colectânea 1994, p. I-1477.

⁽¹⁸⁾ Ponto 17.

⁽¹⁹⁾ Ver nota 13.

2. O n.º 1 do artigo 90.º e o artigo 86.º do Tratado CEE proíbem a uma autoridade nacional, ao aprovar as tarifas adoptadas por uma empresa titular do Direito exclusivo de oferecer serviços de pilotagem obrigatória numa parte substancial do mercado comum, levar esta a aplicar tarifas diferentes às empresas de transporte marítimo, consoante estas últimas efectuem transportes entre Estados-membros ou entre portos situados no território nacional, na medida em que o comércio entre Estados-membros é efectuado.»

(41) Nas suas conclusões no mesmo processo, o Advogado-Geral Van Gerven alegou ainda que⁽²⁰⁾:

«O que é importante é que não existe qualquer nexo entre estas diferentes tarifas e a natureza do serviço de pilotagem que é proposto e que é exactamente idêntico nos dois casos (. . .). Considero que estamos aqui claramente em presença de um caso de aplicação da figura de abuso de posição dominante prevista no segundo parágrafo, alínea c), do artigo 86.º do Tratado CEE e que consiste em “Aplicar, relativamente a parceiros comerciais, condições desiguais no caso de prestações equivalentes colocando-os, por esse facto, em desvantagem na concorrência” (*).

(*) Nota de pé-de-página 61: Quanto a este aspecto pode efectivamente estabelecer-se um paralelo com a situação que estava em causa no processo United Brands/Comissão (acórdão de 14 de Fevereiro de 1978, processo C-27/76): o Tribunal de Justiça considerou que a política de preços discriminatórios da UBC, que facturava aos amadurecedores-distribuidores peças diferentes de Estado-membro para Estado-membro, relativamente ao fornecimento de quantidades e de tipos de bananas essencialmente idênticos, constituía um abuso de posição dominante, uma vez que “esses preços discriminatórios consoante os Estados-membros constituíam, nessa medida, obstáculos à livre circulação das mercadorias” (n.º 232) e que, “deste modo, era criada uma compartimentação rígida dos mercados nacionais a níveis de preços artificialmente diferentes, ocasionando para certos amadurecedores-distribuidores uma desvantagem na concorrência assim falseada em relação àquilo que deveria ser” (n.º 233). O mesmo raciocínio pode ser aplicado *mutatis mutandis* ao presente processo: as tarifas diferenciadas aplicadas pela corporação constituem um obstáculo à livre prestação de serviços intracomunitários de transporte marítimo e colocam as companhias que asseguram esses serviços numa posição de concorrência desvantajosa.»

(42) Transpondo esta argumentação para o domínio dos aeroportos, verifica-se que este sistema diferenciado de taxas de aterragem (taxas mais elevadas para os voos intra-EEE), criado pela AAC, tem por efeito aplicar às companhias aéreas condições desiguais

para prestações equivalentes, associadas à aterragem e à descolagem, colocando-as, por esse facto, em desvantagem na concorrência, e constitui, por conseguinte, um abuso de posição dominante nos termos do segundo parágrafo, alínea c), do artigo 86.º

(43) É evidente que esse sistema tem por efeito directo criar uma desvantagem às companhias que asseguram voos intra-comunitários, alterando artificialmente os elementos do custo líquido das empresas, consoante efectuem ligações nacionais ou intra-EEE.

(44) Relativamente a esta infracção ao Tratado, a AAC invocou que a criação desse sistema se justificava porque «as exigências técnicas e funcionais impostas aos aeroportos e, por conseguinte, os custos são diferentes para os voos nacionais e para os voos internacionais, nomeadamente pelas razões seguintes:

- i) as exigências relativamente ao comprimento das pistas são diferentes;
- ii) as exigências relativamente à resistência das pistas são diferentes;
- iii) as exigências relativamente às horas de abertura dos aeroportos são diferentes;
- iv) as exigências relativamente à disponibilidade dos aeroportos são diferentes.»

(45) Em especial, a AAC apresenta os argumentos seguintes:

- i) As exigências relativamente ao comprimento das pistas
 - A distância das rotas aéreas no interior da Finlândia é, em média, de cerca de 300 a 400 km, ao passo que a distância das rotas aéreas entre a Finlândia e os outros países da Comunidade é, em média, de 1 500 a 2 000 km e, no máximo, de 3 000 km (Helsínquia-Madrid);
 - A frota utilizada para o tráfego aéreo nacional é mais pequena do que para o tráfego intra-EEE;
 - O peso real dos aviões utilizados para o tráfego nacional é inferior porque o trajecto é mais curto do que o do tráfego internacional;
 - A dimensão do avião e a distância do trajecto determinam qual deve ser o comprimento das pistas;
 - Relativamente ao tráfego aéreo nacional, é suficiente que as pistas tenham um comprimento de 2 000 metros, enquanto que para o tráfego aéreo intra-EEE é necessário que tenham um comprimento de, pelo menos, 2 400 metros. Para o tráfego entre a Finlândia e o resto da Europa, as pistas devem ter, por conseguinte, um comprimento superior em cerca de 25 % ao do tráfego nacional;

⁽²⁰⁾ Ponto 34.

— Para poderem receber uma frota importante, os aeroportos devem fazer parte de uma categoria superior em matéria de segurança e de organização dos socorros, o que implica recursos humanos importantes e custos elevados.

Em conclusão, o custos de manutenção e em termos de capital seriam mais elevados para o tráfego intra-EEE do que para o tráfego nacional.

(46) Estes argumentos apresentados pela AAC são discutíveis, pelas razões seguintes:

— Numerosas rotas nacionais têm distâncias da mesma ordem de grandeza que os voos intra-EEE. É, nomeadamente, o caso das rotas Helsínquia-Vantaa/Ivalo, Maarianhamina/Kittila ou Turku/Rovaniemi;

— Determinadas ligações intra-EEE são relativamente curtas: Helsínquia/Estocolmo (405 km), Helsínquia/Gotemburgo (810 km), Helsínquia/Oslo (810 km) e Helsínquia/Copenhaga (910 km);

— A distância da rota a percorrer não é o único critério tomado em conta por uma companhia para a escolha da frota;

— A AAC informou que um comprimento de 2 000 metros era suficiente para os voos nacionais. Os voos intra-EEE ou internacionais requereriam um acréscimo de 400 metros. Ora, este esforço já foi feito pela maior parte dos aeroportos finlandeses, uma vez que no conjunto dos 25 aeroportos geridos pela AAC, apenas seis têm pistas com um comprimento inferior a 2 400 metros⁽²¹⁾.

(47) Por outro lado, segundo os dados que dispõe a Comissão, afigura-se que alguns aeroportos, cuja pista é inferior a 2 400 metros, têm, no entanto, tráfego intra-EEE. Trata-se, nomeadamente, dos aeroportos seguintes: Lappeenranta (2 000 metros), Maarainhamina (1 900 metros), Pori (2 000 metros) e Vaasa (2 000 metros)⁽²²⁾. Portanto, este argumento não é pertinente.

(48) No que diz respeito à afirmação de que os aparelhos utilizados para o tráfego aéreo são mais pequenos do que os utilizados para o tráfego intra-EEE, a Comissão salienta que nem sempre é o caso. Por exemplo, a companhia Finnair utiliza os mesmos aviões (MD-80) para rotas nacionais (Helsínquia-Oulu, por exemplo) e para as rotas intracomunitárias Helsínquia-Alicante ou Helsínquia-Barcelona.

(49) A AAC invocou, além disso, que «desde 1994 acompanhou o cálculo dos custos dos produtos, nomeadamente os custos dos serviços associados à área da manobra» e que «segundo os custos dos produtos em 1995, os custos por tonelada (MTOW) das prestações associadas à área de manobra do

tráfego internacional foram superiores em cerca de 50 % aos custos correspondentes para o tráfego nacional». Por conseguinte, segundo a AAC, «as taxas de aterragem baseadas apenas no MTOW não satisfazem as exigências da afiação dos preços baseada nos custos, devendo, portanto, as taxas de aterragem para o tráfego internacional ser mais elevadas».

(50) Porém, a própria AAC reconheceu que o eventual diferencial entre os custos provocados por uma aterragem intra-EEE e os custos decorrentes de uma aterragem nacional é inferior ao diferencial entre a taxa de aterragem para os voos intra-EEE e a taxa para os voos nacionais.

ii) As exigências relativamente à resistência das pistas

(51) Segundo a AAC, dado que aviões mais pesados são utilizados para o tráfego internacional, «a superestrutura das pistas deve ser mais sólida em cerca de 10 % para o tráfego internacional».

(52) A este argumento pode contrapor-se que o factor resistência da pista foi já tomado em conta, dado que a taxa é calculada em função do peso do aparelho.

iii) As exigências relativamente às horas de abertura e à disponibilidade dos aeroportos

(53) A AAC alega que, tendo em conta que 90 % do tráfego aéreo internacional passa pelo aeroporto de Helsínquia e que os horários dos voos internacionais são fixados de manhã e à noite, os aeroportos de província são obrigados, para assegurar as correspondências, a manter-se abertos de manhã e à noite. Por conseguinte, «os custos de prestação dos serviços devem ser tomados em consideração para o cálculo baseado nos custos das taxas-passageiros».

(54) A AAC invoca que «o tráfego internacional exige mais espaços para os terminais de passageiros e áreas de estacionamento, bem como um nível de prestações mais elevado do que para o tráfego nacional. Daqui se conclui que a AAC deve tomar em consideração os custos de produção quando procede à fixação das taxas-passageiros».

(55) Não existe qualquer nexo entre os dois últimos argumentos e o sistema em questão, dado que, segundo a AAC, os custos decorrentes das exigências em termos de horário de abertura dos aeroportos ou relativamente à disponibilidade dos aeroportos são tomados em consideração aquando da fixação das taxas-passageiros, não podendo, por conseguinte, ser integrados na base de cálculo das taxas de aterragem.

(56) Com base nestas considerações, a Comissão entende que nenhum dos argumentos adiantados

⁽²¹⁾ Fonte: ACI Europe Airport Database.

⁽²²⁾ Fonte: Estatística da Aviação Civil Finlandesa.

pela AAC é susceptível de justificar a criação de um sistema de taxa discriminatória em função da origem do voo (nacional ou intra-EEE), tal como o adoptado pela empresa em causa.

g) Efeitos sobre o comércio entre Estados-membros

- (57) No seu acórdão *Corsica Ferries II* ⁽²³⁾, o Tribunal de Justiça reconheceu que as práticas discriminatórias «na medida em que afectam empresas que efectuam transportes entre dois Estados-membros, são susceptíveis de afectar o comércio entre Estados-membros».
- (58) Na sequência de um pedido de informações com base no artigo 11.º do Regulamento n.º 17, dirigido à AAC, verificou-se não existirem estatísticas para cada aeroporto distinguindo entre o tráfego com destino à Comunidade e o restante tráfego internacional.
- (59) No que se refere ao aeroporto de Helsínquia que, em 1996, registou um tráfego de 7,7 milhões de passageiros, não há dúvidas quanto ao efeito do sistema em causa sobre o comércio entre Estados-membros.
- (60) No que diz respeito aos outros aeroportos finlandesas que efectuam ligações intra-EEE (Vaasa, Turku, Tampere e Pori), para além do tráfego *charter* com destino aos Estados-membros da bacia do Mediterrâneo e às ilhas Canárias, estes aeroportos servem Estocolmo com seis frequências por dia (à excepção de Pori com duas frequências por dia e de Tampere com cinco frequências por dia). Estes voos com destino a Estocolmo têm correspondência com os voos destinados a Amesterdão, Bilunde, Bruxelas, Copenhaga, Dusseldórfia, Francoforte, Gotemburgo, Hamburgo, Londres, Manchester, Milão, Munique, Paris e Viena, quer pela aliança Lufthansa/SAS, quer pela Finnair (em *code-sharing* com os seus parceiros).

O quadro a seguir indica a parte dos voos internacionais no tráfego total dos aeroportos em questão avaliado em termos de passageiros transportados:

(%)

Aeroporto	Tráfego nacional	Tráfego internacional
Helsínquia/Vantaa	30	70
Vaasa	66	34
Turku	51	49
Pori	72	28
Tampere	49	51

Fonte: Estatística da Aviação Civil Finlandesa 1996, p. 9.

- (61) Por conseguinte, é legítimo considerar que o sistema em causa aplicado nestes cinco aeroportos tem efeitos sobre o comércio entre Estados-membros.

h) Conclusão

- (62) A análise precedente permite concluir que o sistema de cálculo das taxas de aterragem, aplicado pela AAC, para o mesmo serviço de encaminhamento para aproximação à pista e de utilização das vias de circulação e áreas de tráfego, implica o pagamento de taxas diferentes consoante a origem do voo (nacional ou intra-EEE) sem justificação objectiva.
- (63) Em consequência, a Comissão considera que o sistema em causa é discriminatório e falseia a concorrência no mercado a tomar em conta, constituindo uma infracção ao disposto no segundo parágrafo, alínea c), do artigo 86.º do Tratado,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A IImailulaitos/Luftfartsverket infringiu o disposto no artigo 86.º do Tratado CE utilizando a sua posição dominante enquanto gestor dos aeroportos finlandeses para aplicar taxas de aterragem discriminatórias consoante a natureza do voo, nacional ou intra-EEE, no aeroportos da Finlândia.

Artigo 2.º

A IImailulaitos/Luftfartsverket deve pôr termo à infracção referida no artigo 1.º e informar a Comissão das medidas tomadas para esse efeito, no prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão.

Artigo 3.º

A IImailulaitos/Luftfartsverket, PL 50 PO Box 50 FIN-01531 Vantaa, Finlândia, é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 10 de Fevereiro de 1999.

Pela Comissão
Karel VAN MIERT
Membro da Comissão

⁽²³⁾ Nota 13.

DECISÃO DA COMISSÃO

de 10 de Fevereiro de 1999

relativa a um processo de aplicação do artigo 90.º do Tratado CE
(Processo IV/35.703 — Aeroportos portugueses)

[notificada com o número C(1999) 243]

(Apenas faz fé o texto em língua portuguesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(1999/199/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 86.º e os n.ºs 1 e 3 do seu artigo 90.º,

Após ter dado às autoridades portuguesas, à ANA-EP (Aeroportos e Navegação Aérea-Empresa Pública), à TAP Air Portugal e à Portugália a oportunidade de apresentarem as suas observações relativamente às objecções da Comissão,

Considerando o seguinte:

I. OS FACTOS**a) A medida estatal em causa**

(1) O presente processo diz respeito ao sistema de reduções das taxas de aterragem e da sua diferenciação consoante a origem do voo, aplicado nos aeroportos portugueses.

O artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março de 1990, prevê que o quantitativo das taxas aeroportuárias, aplicadas nos aeroportos geridos pela ANA (Aeroportos e Navegação Aérea) é fixado

por decreto ministerial após parecer da Direcção-Geral da Aviação Civil. O n.º 3 deste artigo refere ser possível fixar taxas diferenciadas em conformidade com a categoria, a funcionalidade e a densidade de utilização de cada aeroporto.

O Decreto Regulamentar n.º 38/91, de 29 de Julho de 1991, fixa as modalidades das taxas de aterragem:

«N.º 1 do artigo 4.º: a taxa de aterragem e de descolagem é devida por cada operação de aterragem e é definida por unidade de tonelada métrica do peso máximo de descolagem, indicada no certificado de navegabilidade.

N.º 5 do artigo 4.º: os voos domésticos beneficiam de uma redução de 50 %.»

Anualmente o Governo publica um decreto que actualiza o nível das taxas.

(2) O seguinte sistema de reduções foi criado pela Portaria n.º 352/98 de 23 de Junho de 1998 de acordo com o Decreto-Lei n.º 102/90.

Aeroporto de Lisboa	Taxas (PTE/t)	Reduções em relação à primeira série (%)
1.ª série de 50 (aterragens mensais)	1 146	
2.ª série de 50	1 063	-7,2
3.ª série de 50	979	-14,6
4.ª série de 50	888	-22,5
Restante	771	-32,7
Aeroportos do Porto, Faro e Açores		
1.ª série de 50	1 146	
2.ª série de 50	938	-18,4
3.ª série de 50	866	-24,4
4.ª série de 50	786	-31,4
Restante	681	-40,6

Fonte: Ofício das autoridades portuguesas de 16 de Julho de 1998.

b) A empresa e os serviços em causa

- (3) ANA é uma empresa pública encarregue da gestão dos três aeroportos continentais (Lisboa, Faro e Porto), dos quatro aeroportos dos Açores (Ponta Delgada, Horta, Santa Maria e Flores), dos aeródromos e da navegação aérea. Os aeroportos da Madeira são geridos pela ANAM, SA.

O n.º 1 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 246/79 que cria a empresa ANA estabelece o seguinte:

«À ANA-EP caberá a exploração e desenvolvimento em moldes empresariais do serviço público de apoio à aviação civil, com o objectivo de orientar, dirigir e controlar o tráfego aéreo, assegurar a partida e chegada de aeronaves, o embarque, desembarque e encaminhamento de passageiros, carga ou correio.»

- (4) Deste modo, a ANA autoriza as companhias aéreas a acederem às infra-estruturas aeroportuárias por ela geridas e fornece a estes operadores os serviços necessários à aterragem e descolagem das suas aeronaves aos quais aplica taxas aeroportuárias cujo nível e o montante são determinados por decreto ministerial⁽¹⁾.

c) As taxas de aterragem

- (5) A OACI (Organização Internacional da Aviação Civil), no seu manual sobre a economia dos aeroportos⁽²⁾, recomenda aos seus membros que calculem as taxas de aterragem em função do peso máximo de descolagem, apresentando a seguinte definição de taxa de aterragem:

«Direitos e taxas cobrados pela utilização das pistas, circulação no solo e áreas de tráfego, incluindo a correspondente iluminação, assim como pelos serviços de controlo de aproximação e de aeródromo.»

- (6) A taxa corresponde à imputação dos «custos de exploração e de manutenção e encargos administrativos imputáveis a estas áreas, bem como aos veículos e ao respectivo equipamento, incluindo as despesas relativas à mão-de-obra, ao veículo de manutenção, à electricidade e combustíveis.»

d) Principais argumentos apresentados pelas autoridades portuguesas e pela ANA

- (7) As autoridades portuguesas justificam a existência de taxas diferenciadas segundo a origem do voo pelos seguintes motivos:

- por um lado, os voos domésticos servem aeroportos insulares relativamente aos quais não existe qualquer alternativa ao transporte aéreo e,
- por outro, os restantes voos domésticos são muito curtos e com tarifas pouco elevadas.

- (8) As autoridades portuguesas sublinham os aspectos de coesão económica e social que estão na base deste sistema.

- (9) No que diz respeito aos voos internacionais, os aeroportos portugueses enfrentam a concorrência dos aeroportos de Madrid e de Barcelona que praticam este tipo de tarifação. Além disso, as autoridades portuguesas pretendem promover as economias de escala resultantes de uma maior utilização dos aeroportos e do país como destino turístico.

- (10) A ANA declarou que a aplicação de um sistema de taxas diferenciadas e de reduções das taxas de aterragem respondia a duas preocupações:

- aplicar uma política tarifária semelhante à praticada nos aeroportos de Madrid e de Barcelona, situados na mesma zona geográfica,
- reduzir os custos de exploração das transportadoras que utilizam de forma mais frequente e regular os aeroportos geridos pela ANA.

II. APRECIACÃO JURÍDICA**a) N.º 1 do artigo 90.º**

- (11) O n.º 1 do artigo 90.º estabelece que «no que respeita às empresas públicas e às empresas a que concedam direitos especiais ou exclusivos, os Estados-membros não tomarão nem manterão qualquer medida contrária ao disposto no Tratado, designadamente ao disposto nos artigos 6.º e 85.º a 94.º, inclusive».

- (12) O Decreto-Lei n.º 246/79 confere à ANA o direito exclusivo de administrar as infra-estruturas aeroportuárias de Lisboa, Porto, Faro e Açores.

De acordo com o seu estatuto, a ANA é uma empresa pública para efeitos do n.º 1 do artigo 90.º do Tratado CE.

- (13) Por outro lado, o artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 246/79 refere que o Estado aprova as tarifas e taxas propostas pela ANA.

A política tarifária actualmente aplicada pela ANA-EP apoia-se, assim, em disposições legislativas (Decretos-Leis n.ºs 246/79 e 102/90) e outros

⁽¹⁾ Ver considerandos 1 e 2.

⁽²⁾ Documento 9562.1991 OACI.

diplomas de carácter regulamentar (Decretos Regulamentares n.ºs 38/91 e 24/95), tendo sido estabelecida pelo Governo através da Portaria n.º 352/98.

Estas diferentes disposições legislativas ou regulamentares podem, pois, ser consideradas medidas estatais para efeitos do n.º 1 do artigo 90.º do Tratado.

b) **Artigo 86.º**

O mercado em causa

- (14) O mercado em causa é o dos serviços de acesso às infra-estruturas aeroportuárias relativamente aos quais a taxa é paga, ou seja, dos serviços ligados à exploração e manutenção das pistas, circulação no solo e áreas de tráfego, bem como orientação da aproximação.

Tal como foi referido pelo Tribunal de Justiça no processo Porto de Génova, a organização por conta de terceiros de operações portuárias num único porto pode constituir um mercado relevante para efeitos do artigo 86.º⁽³⁾. Do mesmo modo, no seu acórdão de 17 de Maio de 1994, proferido no processo C-18/93, Corsica Ferries II⁽⁴⁾, o Tribunal de Justiça considerou como mercado relevante o mercado dos serviços de pilotagem no porto de Génova. O Tribunal baseava o seu raciocínio no facto de, sempre que um operador pretendesse oferecer um serviço de transporte numa dada rota marítima, o acesso às instalações portuárias situadas de um lado e de outro desta ligação constituía uma condição indispensável para a concretização desse serviço.

Esse raciocínio pode facilmente ser transposto para o sector dos transportes aéreos e acesso aos aeroportos. Trata-se da mesma definição de mercado do que a estabelecida na Decisão 95/364/CE da Comissão, de 28 de Junho de 1995, nos termos do n.º 3 do artigo 90.º do Tratado CE, relativa ao sistema de descontos sobre as taxas de aterragem aplicado no aeroporto de Bruxelas-Nacional⁽⁵⁾.

- (15) Por outro lado, os mercados do transporte de passageiros e de mercadorias nas ligações aéreas intracomunitárias de média e curta distância constituem um mercado vizinho, porém distinto, que é afectado pelos efeitos de um comportamento abusivo da empresa no mercado dos serviços necessários à aterragem e descolagem. Por conseguinte, também

se podem fazer sentir neste mercado os efeitos da exploração abusiva da posição dominante da ANA.

- (16) Dos sete aeroportos geridos pela ANA, até ao presente, apenas três apresentam um tráfego intracomunitário significativo (Lisboa, Porto e Faro).
- (17) Dificilmente existem alternativas a estes sete aeroportos pelo que cada um deles constitui um mercado geográfico distinto.

De facto, as companhias aéreas que oferecem serviços aéreos regulares ou serviços de *charters* domésticos e intracomunitários, com destino ou partida de Portugal vêm-se na obrigação de utilizar os aeroportos geridos pela ANA. Os aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e dos Açores não são, na realidade, substituíveis, uma vez que distam várias centenas de quilómetros entre si e possuem uma zona de influência bem delimitada correspondente a uma região turística diferente: o aeroporto de Lisboa serve a capital e o Centro do país, o do Porto a região Norte, o de Faro a região Sul e os de Santa Maria, Ponta Delgada, Horta e Flores, o arquipélago dos Açores. Além disso, as ligações ferroviárias e rodoviárias não constituem alternativas adequadas às ligações entre Lisboa, Porto e Faro.

Os únicos aeroportos internacionais susceptíveis de servir a mesma zona geográfica, isto é, Madrid e Barcelona, encontram-se a mais de 600 km de Lisboa e dos restantes aeroportos portugueses e as ligações entre si também não são fáceis, quer seja por estrada ou via férrea, para que possam constituir uma alternativa viável.

Todavia pode considerar-se que Lisboa e Madrid estão em concorrência quando uma companhia aérea utiliza um destes aeroportos como aeroporto central (*hub*). Refira-se, no entanto, que a percentagem deste tráfego no volume total das aterragens em Lisboa é marginal.

No que diz respeito ao arquipélago dos Açores, também não existem alternativas aos aeroportos de Ponta Delgada, Terceira e Horta uma vez que cada um deles serve uma ilha diferente e que as ilhas são servidas por ligações marítimas relativamente longas e pouco frequentes.

- (18) Assim, na opinião de inúmeros passageiros com partida ou destino a Portugal, os serviços aéreos domésticos ou intracomunitários que utilizam os aeroportos geridos pela ANA não são intersubstituíveis com os serviços de outros aeroportos comunitários.

⁽³⁾ Acórdão do TJCE de 10 de Dezembro de 1991, processo C-179/90, *Merci Convenzionali Porto di Genova/Siderurgica Gabrielli*, Colectânea 1991, p. I-5889, ponto 15.

⁽⁴⁾ Acórdão do TJCE de 17 de Maio de 1994, processo C-18/93, *Corsica Ferries Italia Srl/Corpo dei Piloti del Porto di Genova*, Colectânea 1994, p. I-1783.

⁽⁵⁾ JO L 216 de 12. 9. 1995, p. 8.

- (19) As transportadoras aéreas que oferecem serviços domésticos ou intracomunitários com partida ou destino a Portugal só têm, por conseguinte, como alternativa utilizar os aeroportos geridos pela ANA e os serviços de acesso às infra-estruturas aeroportuárias proporcionados nestes aeroportos.

Efeitos no comércio entre os Estados-membros

- (20) No seu acórdão «Corsica Ferries II» ⁽⁶⁾, o Tribunal reconheceu que a existência de práticas discriminatórias «é susceptível de afectar o comércio entre os Estados-membros na medida em que afectam empresas que efectuam transportes entre dois Estados-membros».

A parte do tráfego intracomunitário nos aeroportos portugueses distribui-se do seguinte modo:

Tráfego de passageiros

Aeroporto	% Passageiros internacionais	% Passageiros intra-CE	% Passageiros domésticos	Total (milhões)
Lisboa	24	56	20	6,6
Porto	24	62	14	2,1
Faro	4	92	4	3,7
Santa Maria A	2	0	98	0,04
Ponta Delgada A	18	1	81	0,5
Horta A	0	0	100	0,1
Flores A	0	0	100	0,04

Fonte: Ofício das autoridades portuguesas de 16 de Julho de 1998 — Dados de 1997.

A=Aeroporto do arquipélago dos Açores.

Tráfego de mercadorias

Aeroporto	% Frete internacional	% Frete intra-CE	% Frete doméstico	Total (milhares de toneladas)
Lisboa	41	43	16	100
Porto	21	72	7	29
Faro	5	75	20	2
Santa Maria A	0	0	100	0,1
Ponta Delgada A	12	0	88	6,8
Horta A	0	0	100	0,9
Flores A	0	0	100	0,2

Fonte: Ofício das autoridades portuguesas de 16 de Julho de 1998 — Dados de 1997.

A=Aeroporto do arquipélago dos Açores.

Nos aeroportos continentais, o efeito sobre o comércio entre os Estados-membros está patente nos dados referidos. De facto, uma grande maioria do tráfego é efectuada entre Portugal e outro Estado-membro da Comunidade.

No que diz respeito aos quatro aeroportos dos Açores, o tráfego é totalmente doméstico ou proveniente de países terceiros. Por conseguinte, a medida estatal em causa não é susceptível de afectar o comércio entre os Estados-membros, sem prejuízo, porém, da aplicação das regras do Tratado e do Direito derivado relativas à livre prestação de serviços.

Uma parte substancial do mercado comum

- (21) Os aeroportos geridos pela ANA registaram o seguinte volume de tráfego em 1997:

⁽⁶⁾ Ver nota 4.

Aeroporto	Milhões de passageiros (incluindo em trânsito)	Tráfego de mercadorias (milhares de toneladas)
Lisboa	6,8	99,7
Porto	2,3	29,3
Faro	3,8	2,0
Santa Maria A	0,1	0,1
Ponta Delgada A	0,5	6,9
Horta A	0,1	0,9
Flores A	0,0	0,2

Fonte: Ofício das autoridades portuguesas de 16 de Julho de 1998.
A = Aeroporto do arquipélago dos Açores.

Os aeroportos de Lisboa, Porto e Faro registam um volume de tráfego importante, superior a 2 milhões de passageiros, 6,8 milhões em Lisboa, 2,3 milhões para o Porto e 3,8 milhões em Faro, abrangendo a totalidade do território de Portugal Continental. Assim, podemos considerar que o conjunto destes aeroportos que efectua ligações internacionais representa uma parte substancial do mercado comum se transpusermos para o caso em apreço o raciocínio do Tribunal de Justiça nos acórdãos proferidos nos processos «Crespelle (7) e Almelo (8)». No acórdão Crespelle, o Tribunal declarou que «ao estabelecer, assim, a favor destas empresas, uma justaposição de monopólios territorialmente limitados, mas que abrangem no seu conjunto todo o território de um Estado-membro, estas disposições nacionais criam uma posição dominante, na acepção do artigo 86.º do Tratado, numa parte substancial do mercado comum» (9).

- (22) *A fortiori*, uma justaposição de monopólios controlados pela mesma empresa (ANA) é susceptível de representar uma parte substancial do mercado comum.

A posição dominante

- (23) No seu acórdão de 18 de Junho de 1998, proferido no processo Corsica Ferries III (10), o Tribunal de Justiça declarou que «uma empresa que beneficie de um monopólio legal numa parte substancial do

mercado comum pode ser considerada como ocupando uma posição dominante para efeitos do artigo 86.º do Tratado» (11).

A empresa pública ANA tem assim, em virtude do direito exclusivo concedido pelo Decreto-Lei n.º 246/79 para cada aeroporto por ela gerido, uma posição dominante no mercado dos serviços necessários à aterragem e à descolagem das aeronaves relativamente aos quais é paga uma taxa.

Abuso de posição dominante

- (24) O sistema de taxas de aterragem e de redução das taxas, criado pela ANA e aprovado pelo Governo português após um processo de consulta, tem por efeito que sejam aplicadas às companhias aéreas condições desiguais relativamente a prestações equivalentes para os serviços necessários à aterragem e descolagem, colocando-as assim numa situação de desvantagem concorrencial.

a) Reduções concedidas em função do número de aterragens

- (25) A redução de 7,2 % em Lisboa (18,4 % nos outros aeroportos) é aplicada a partir da 50.ª aterragem mensal (ou seja, mais de uma aterragem diária). A partir das 100.ª e 150.ª aterragens são calculadas reduções de 14,6 % e 22,5 % (24,4 % e 31,4 % nos aeroportos que não o de Lisboa). As aterragens subsequentes beneficiam de uma redução de 32,7 % em Lisboa (40,6 % nos restantes aeroportos).

Os beneficiários dessas reduções em Lisboa são os seguintes:

A taxa média de redução é calculada mediante aplicação sucessiva das diferentes parcelas de redução. Esta taxa reflecte a redução efectivamente concedida pela ANA às seguintes companhias relativamente à totalidade dos seus voos.

(%)

Companhia	TAP	Portugália	Iberia	AF	LH	BA	Swissair	Alitalia	Sabena
Taxa média	30	22	8	6	5	4	1	1	1

Fonte: Aterragens mensais por companhia — Anexo 3 da carta da ANA de 29 de Julho de 1997.

(7) Acórdão do TJCE de 5 de Outubro de 1994, processo C-323/93, Société agricole du centre d'insémination de la Crespelle/Coopérative d'élevage et d'insémination artificielle du département de la Mayenne, Colectânea 1994, p. I-5077.

(8) Acórdão do TJCE de 27 de Abril de 1994, processo C-393/92, Commune d'Almelo et autres/Energiebedrijf Ijsselmij, Colectânea 1994, p. I-1477.

(9) Ponto 17.

(10) Acórdão do TJCE de 18 de Junho de 1998, processo C-266/96, Corsica Ferries France SA/Grupo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova, Grupo Ormeggiatori del Golfo di la Spezia e Ministero dei Transporti e della Navigazioni, Colectânea 1998, p. I-3949, ponto 39.

(11) Ver também os acórdãos de 23 de Abril de 1991, Höfner e Elser, processo C-41/90, Colectânea 1991, p. I-1979, ponto 28; de 18 de Junho de 1991, ERT, processo C-260/89, Colectânea 1991, p. I-2925, ponto 31; Porto di Genova, ponto 14, e acórdão do TJCE de 12 de Fevereiro de 1998, Raso, processo C-163/96, Colectânea 1998, p. I-533, ponto 25.

(26) Cada aterragem após 200 aterragens beneficia de uma redução de 32,7 % em Lisboa e de 40,6 % nos outros aeroportos, sem quaisquer limites em termos de número de aterragens, motivo pelo qual as companhias aéreas que efectuam um número mensal de aterragens muito superior a 200, como a TAP e a Portugália, beneficiam de uma taxa média de redução proporcionalmente mais elevada. Numa dada ligação em que a TAP ou a Portugália estão em concorrência com outras transportadoras e para o mesmo tipo de avião, a TAP e/ou a Portugália beneficiam respectivamente de uma redução média de 30 % e 22 % sobre os seus custos de descolagem e de aterragem para uma prestação equivalente, por parte da ANA o que coloca as restantes transportadoras numa situação de desvantagem concorrencial. As reduções concedidas às outras transportadoras, Iberia (8 %), Air France (6 %), Lufthansa (5 %), British Airways (4 %), Swissair, Alitalia e Sabena (1 %) variam entre 8 % e 1 % e por conseguinte não têm um peso significativo. Assim, este sistema beneficia de facto as companhias aéreas nacionais, isto é, a TAP e a Portugália.

(27) De acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça⁽¹²⁾, comportamentos comerciais considerados normais podem constituir abusos para efeitos do artigo 86.º do Tratado CE se forem imputáveis a uma empresa em situação de posição dominante.

Uma diferença de tratamento por parte de uma empresa em posição dominante relativamente a vários clientes deve ser justificada por motivos objectivos.

Esta diferença de tratamento relativamente a um serviço (orientação da aproximação, circulação nas áreas de tráfego, etc.) que exige a mesma prestação por parte da ANA, independentemente da companhia aérea em causa, não é justificada por qualquer motivo objectivo. Um aeroporto dispõe de um monopólio natural em relação a uma grande parte do seu tráfego, sendo passagem obrigatória para uma transportadora que pretende servir uma dada cidade.

No caso em apreço não está demonstrada, nos elementos apresentados pelas autoridades portuguesas, a existência de economias de escala. De facto, o tratamento de uma aeronave no momento da aterragem ou da descolagem é o mesmo, independentemente do seu proprietário ou de se tratar da primeira ou da segunda aeronave da mesma transportadora.

(28) As autoridades portuguesas invocaram três motivos principais para a instauração deste sistema de reduções:

— a concorrência dos aeroportos de Madrid e de Barcelona que instauraram este tipo de reduções,

— a existência de economias de escala ligadas a uma utilização intensiva das infra-estruturas,
— a promoção de Portugal como destino turístico.

(29) No que diz respeito à primeira justificação, a Comissão deu igualmente início a um processo relativo ao sistema aplicado nos aeroportos espanhóis, tendo enviado às autoridades espanholas, em 28 de Abril de 1997, um ofício de notificação para cumprir. Por outro lado, de acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, nomeadamente no seu acórdão Hedley⁽¹³⁾, um Estado-membro não pode justificar a violação do Direito comunitário por ele cometida, alegando que outro Estado-membro não cumpriu igualmente as obrigações que lhe incumbiam por força do Direito comunitário.

(30) No que se refere à segunda justificação, as autoridades portuguesas não indicaram qualquer economia de escala em especial, tendo pelo contrário referido que o aeroporto devia promover uma maior utilização das suas infra-estruturas. Na sua Decisão 95/364/CE⁽¹⁴⁾, a Comissão tinha respondido ao argumento das economias de escala indicando que: «a Comissão estima que um tal sistema só se poderia justificar pelas economias de escala que serão realizadas pela RVA, o que se revela, na ocorrência, não ser o caso. A RVA não demonstrou à Comissão que o tratamento de uma descolagem ou de uma aterragem de um aparelho pertencente a uma empresa e não a outra ocasione economias de escala. Na verdade, o tratamento de uma aterragem ou de uma descolagem de um avião requer o mesmo serviço, qualquer que seja o seu proprietário e qualquer que seja o número de aviões pertencente a uma mesma empresa. No máximo, a RVA poderia alegar economias de escala na emissão das facturas, uma facturação única para um transportador com forte volume de tráfego, abrangendo um grande número de movimentos por oposição a uma multitude de facturas com pequeno volume de movimentos. Estas economias de escala são, contudo, de um valor insignificante». O mesmo raciocínio pode ser aplicado no caso em apreço, uma vez que o tratamento de uma aterragem ou de uma descolagem exige o mesmo serviço independentemente do número de aeronaves pertencentes à mesma companhia.

(31) No que diz respeito à promoção de uma maior utilização das infra-estruturas e à terceira justificação, ou seja, promover Portugal como destino turístico, tal não pode ser aceite uma vez que estes objectivos poderiam ser atingidos através de um sistema de reduções não discriminatório acessível a todas as companhias aéreas que servem os aeroportos continentais portugueses.

⁽¹²⁾ Acórdão de 1 de Abril de 1993, BPB Industries e British Gypsum, processo T-65/89, Colectânea 1993, p. II-389, ponto 69.

⁽¹³⁾ Acórdão de 23 de Maio de 1996, processo C-5/94, The Queen/Ministry of Agriculture, Fisheries and Food, exporte: Hedley Lomas (Ireland) Ltd, Colectânea 1996, p. I-2553.

⁽¹⁴⁾ Ver nota 5, ponto 16.

- (32) O Tribunal de Justiça considerou que um Estado-membro viola o disposto nos artigos 90.º e 86.º do Tratado CE quando induz a empresa a explorar a sua posição dominante de forma abusiva ao aplicar, relativamente a parceiros comerciais, condições desiguais no caso de prestações equivalentes, nos termos do n.º 2, da alínea c) do artigo 86.º do Tratado CE [Corsica Ferries II ⁽¹⁵⁾, Raso ⁽¹⁶⁾, e Corsica ferries III ⁽¹⁷⁾].

O facto de uma empresa na posição da ANA aplicar relativamente a parceiros comerciais condições desiguais no caso de prestações equivalentes, colocando-os, por esse facto, em desvantagem na concorrência, constitui um primeiro abuso de posição dominante nos termos do n.º 2 da alínea c) do artigo 86.º do Tratado CE.

b) Taxas diferenciadas em função da natureza dos voos (domésticos ou internacionais)

- (33) O n.º 5 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar n.º 38/91 prevê que «os voos domésticos beneficiam de uma redução de 50 %». O sistema da tarifação diferenciado quer se trate de voos domésticos ou de voos intracomunitários é igualmente contrário ao Tratado CE.

- (34) A este propósito, o acórdão proferido no processo Corsica Ferries II ⁽¹⁸⁾ é muito claro, tendo o Tribunal de Justiça declarado que:

«O n.º 1 do artigo 90.º e o artigo 86.º do Tratado CEE proíbem uma autoridade nacional, ao aprovar as tarifas adoptadas por uma empresa, titular do direito exclusivo de oferecer serviços de pilotagem obrigatória numa parte substancial do mercado comum, levar esta a aplicar tarifas diferentes às empresas de transporte marítimo, consoante estas últimas efectuem transportes entre Estados-membros ou entre portos situados no território nacional.»

O Advogado-Geral Van Gerven alegou ainda as suas conclusões ⁽¹⁹⁾ que:

«O que é importante é que não existe qualquernexo entre estas diferenças tarifárias e a natureza do serviço de pilotagem que é proposto e que é exactamente idêntico nos dois casos [. . .]. Considero que estamos aqui claramente em presença de um caso de aplicação da figura de abuso de posição dominante que é prevista no n.º 2, alínea c) do Tratado CEE e que consiste em “aplicar, relativamente a parceiros comerciais, condições desiguais no caso de prestações equivalentes colocando-os, por esse facto, em desvantagem na concorrência” ^(*).

(*) Nota de pé-de-página 61: Quanto a este aspecto, pode efectivamente estabelecer-se um paralelo com a situação que estava em causa no processo United Brands (acórdão de 14 de Fevereiro de 1978, processo 27/76, Colectânea, p. 207): o Tribunal de Justiça considerou que a política de preços discriminatórios da UBC, que facturava aos amadurecedores-distribuidores preços diferentes de Estado-membro para Estado-membro, relativamente ao fornecimento de quantidades e de tipos de bananas essencialmente idênticos, constituía um abuso de posição dominante, “uma vez que esses preços discriminatórios, consoante os Estados-membros, constituíam, nessa medida, obstáculos à livre circulação de mercadorias (ponto 232)” e que “deste modo era criada uma compartimentação rígida dos mercados nacionais a níveis de preços artificialmente diferentes, ocasionando para certos amadurecedores-distribuidores” uma desvantagem na concorrência assim falseada em relação àquilo que deveria ser (ponto 233). O mesmo raciocínio pode ser aplicado *mutatis mutandis* ao presente processo: as tarifas diferenciadas aplicadas pela corporação constituem um obstáculo à livre prestação de serviços intracomunitários de transporte marítimo e colocam as companhias que asseguram esses serviços numa posição de concorrência desvantajosa.»

- (35) Transpondo este raciocínio para o domínio dos aeroportos, verifica-se que este sistema de taxas diferenciadas de aterragem, praticado pela ANA, tem por efeito aplicar relativamente a companhias aéreas condições desiguais para prestações equivalentes necessárias à aterragem e à descolagem, colocando-as deste modo numa situação de desvantagem concorrencial e constitui assim um abuso de posição dominante nos termos do n.º 2, da alínea c) do artigo 86.º do Tratado.

É óbvio que este sistema tem por consequência directa criar uma desvantagem para companhias que asseguram voos intracomunitários ao alterar de forma artificial os elementos do custo líquido das empresas, consoante efectuem ligações domésticas ou internacionais.

- (36) Relativamente a esta segunda infracção ao Tratado CE, as autoridades portuguesas referiram que a medida se destinava a auxiliar os voos de ligação entre os Açores e o Continente para os quais não existe qualquer alternativa, bem como os voos domésticos continentais, uma vez que se trata de curtas distâncias e de tarifas pouco elevadas.

À excepção de Portugal Continental, os aeroportos dos Açores registam um tráfego inferior a 1 % proveniente dos outros Estados-membros, razão pela qual se considera no considerando 20 que a

⁽¹⁵⁾ Ver nota 4.

⁽¹⁶⁾ Ver nota 11.

⁽¹⁷⁾ Ver nota 10.

⁽¹⁸⁾ Ver nota 4.

⁽¹⁹⁾ Ponto 34.

medida estatal em causa relativa à aplicação deste sistema aos voos com destino ou partida dos Açores não é susceptível de afectar o comércio entre os Estados-membros. Por conseguinte, não é necessário responder ao argumento apresentado pelas autoridades portuguesas em matéria de aplicação deste sistema aos voos com destino ou partida dos Açores.

- (37) É óbvio, porém, que, se após a liberalização do tráfego aéreo no arquipélago dos Açores, por força do n.º 4 do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho de 23 de Julho de 1992⁽²⁰⁾, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias, alterado pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia, a partir de 1 de Julho de 1998, se desenvolvesse um tráfego comunitário⁽²¹⁾ entre os aeroportos dos Açores e os outros aeroportos da Comunidade, a medida estatal em causa poderia ser analisada nos termos do n.º 1 do artigo 90.º e do artigo 86.º do Tratado CE.
- (38) Relativamente aos restantes voos domésticos, as autoridades portuguesas e a ANA argumentam que, tendo em conta a curta duração dos voos domésticos, o peso da taxa de aterragem no custo do transporte seria demasiado elevado. No entanto, a taxa é calculada em função do peso do aparelho e não da distância.
- (39) Se este argumento fosse pertinente, os voos a partir de Portugal e com destino a Madrid, Sevilha, Málaga e Santiago deveriam igualmente beneficiar desta redução uma vez que estas cidades se situam a uma distância comparável à de um voo doméstico. Assim, o factor distância deveria intervir no cálculo da taxa.
- (40) O facto de uma empresa na posição da ANA aplicar relativamente a parceiros comerciais condições desiguais no caso de prestações equivalentes, no que se refere aos voos com partida ou destino aos aeroportos continentais portugueses, colocando-os, por esse facto, em desvantagem concorrencial, constitui um segundo abuso de posição dominante nos termos do n.º 2, da alínea c) do artigo 86.º do Tratado CE.

c) N.º 2 do artigo 90.º

- (41) As autoridades portuguesas não invocaram a derrogação prevista no n.º 2 do artigo 90.º do Tratado CE para justificar a instauração e manutenção do sistema de reduções das taxas de aterragem.

- (42) Além disso, a Comissão considera que no caso em apreço a aplicação das regras de concorrência não constitui obstáculo ao cumprimento da missão particular de serviço público confiada à ANA, isto é, a manutenção e a exploração dos aeroportos portugueses. Do mesmo modo, também não constituiria obstáculo a uma missão particular de serviço público eventualmente confiada a uma companhia aérea. De facto, as condições e as modalidades em que um Estado-membro pode impor obrigações de serviço público aos serviços aéreos regulares intra-comunitários estão definidas de forma precisa no n.º 4 do Regulamento (CEE) n.º 2408/92.

- (43) Assim, a derrogação prevista no n.º 2 do artigo 90.º não se aplica.

d) Conclusão

- (44) A análise anterior estabelece que o sistema de taxas de aterragem aplicado pela ANA implica, para o mesmo serviço de utilização das pistas, circulação no solo e áreas de tráfego e de controlo de aproximação, o pagamento de taxas diferentes consoante o número de aterragens mensais ou a origem do voo (doméstico ou intracomunitário) sem justificação objectiva.
- (45) Tendo em conta o atrás exposto, a Comissão considera que a medida estatal referida nos considerandos 1 e 2, na medida em que obriga a empresa pública ANA a aplicar o referido sistema, constitui uma infracção ao n.º 1 do artigo 90.º do Tratado em conjugação com o artigo 86.º no que diz respeito à sua aplicação nos aeroportos portugueses continentais,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O sistema de reduções das taxas de aterragem e da sua diferenciação consoante a origem do voo, nos termos do Decreto-Lei n.º 102/90 de 21 de Março de 1990, do Decreto Regulamentar n.º 38/91 de 29 de Julho de 1991 e da Portaria n.º 352/98 de 23 de Junho de 1998, nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro constitui uma medida incompatível com o disposto no n.º 1 do artigo 90.º do Tratado CE em conjugação com o artigo 86.º do mesmo Tratado.

Artigo 2.º

O Estado português deve pôr termo à infracção referida no artigo 1.º e informar a Comissão das medidas tomadas para esse efeito, no prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão.

⁽²⁰⁾ JO L 240 de 24. 8. 1992, p. 8.

⁽²¹⁾ De acordo com os horários publicados em Novembro de 1998 na OAG (Official Airline Guide), ainda não existe qualquer voo directo regular entre um aeroporto dos Açores e um aeroporto da Comunidade Europeia não português.

Artigo 3.º

A República Portuguesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 10 de Fevereiro de 1999.

Pela Comissão
Karel VAN MIERT
Membro da Comissão

DECISÃO DA COMISSÃO

de 26 de Fevereiro de 1999

relativa ao pedido da República Helénica de aplicar uma taxa reduzida do IVA ao fornecimento de gás natural e electricidade em conformidade com o n.º 3, alínea b) do artigo 12.º da Directiva 77/388/CEE do Conselho*[notificada com o número C(1999) 477]**(Apenas faz fé o texto em língua grega)*

(1999/200/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Sexta Directiva 77/388/CEE do Conselho de 17 de Maio de 1977 relativa à harmonização das legislações dos Estados-membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios — sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado: matéria colectável uniforme ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/80/CE ⁽²⁾ e, nomeadamente, alínea b), n.º 3, do seu artigo 12.º,

Considerando que a Grécia informou a Comissão da sua intenção de aplicar a taxa reduzida do IVA ao fornecimento de gás natural e electricidade a partir de 1 de Janeiro de 1999; que a informação relativamente às duas actividades foi prestada por carta recebida na Comissão em 30 de Novembro de 1998;

Considerando que a medida prevista consiste numa aplicação generalizada de uma taxa reduzida do IVA ao fornecimento de gás natural e electricidade, independentemente das suas condições de produção e fornecimento (entrega a nível nacional, aquisição intracomunitária ou importação) em conformidade com o n.º 3, alínea b), do artigo 12.º da Sexta Directiva IVA;

Considerando que se trata de uma medida geral, não estando prevista qualquer excepção no que diz respeito à sua aplicação, deve considerar-se inexistente qualquer risco de distorção da concorrência; que, em virtude de

estar preenchida a condição prevista no n.º 3, alínea b), do artigo 12.º da referida directiva, a Grécia deve poder aplicar a medida em questão,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A medida tal como comunicada pela Grécia em 30 de Novembro de 1998, que tem em vista a aplicação de uma taxa reduzida do IVA ao fornecimento de gás natural e electricidade, independentemente das suas condições de produção e fornecimento (entrega a nível nacional, aquisição intracomunitária ou importação), não comporta qualquer risco de distorção da concorrência.

A Grécia pode, por conseguinte, aplicar a referida medida a partir de 1 de Janeiro de 1999.

Artigo 2.º

A República Helénica é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 26 de Fevereiro de 1999.

Pela Comissão

Mario MONTI

Membro da Comissão⁽¹⁾ JO L 145 de 13. 6. 1977, p. 1.⁽²⁾ JO L 281 de 17. 10. 1998, p. 31.