

Edição em
língua portuguesa

Comunicações e Informações

<u>Número de informação</u>	Índice	Página
	I <i>Comunicações</i>	
	Parlamento Europeu	
	Conselho	
	Comissão	
2002/C 77/01	Acordo Interinstitucional, de 28 de Novembro de 2001, para um recurso mais estruturado à técnica de reformulação dos actos jurídicos	1
	Comissão	
2002/C 77/02	Taxas de câmbio do euro	4
2002/C 77/03	Comunicação interpretativa da Comissão relativa a concessão de cartas de condução	5
2002/C 77/04	Autorização de auxílios concedidos pelos Estados no âmbito das disposições dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE — A respeito dos quais a Comissão não levanta objecções ⁽¹⁾	25
2002/C 77/05	Auxílios estatais — Reino Unido — Auxílio C 4/2002 (ex N 594/01) — Vauxhall/Ellesmere Port — Convite para apresentação de observações, nos termos do n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE ⁽¹⁾	28
2002/C 77/06	Lista das decisões comunitárias no domínio da autorização de colocação de medicamentos no mercado de 15 de Fevereiro de 2002 a 15 de Março de 2002 [<i>Publicada ao abrigo do artigo 12.º ou do artigo 34.º do Regulamento (CEE) n.º 2309/93 do Conselho</i>]	32
2002/C 77/07	Relatório global de síntese sobre o resultado dos controlos realizados a nível comunitário pelos Estados-Membros, nos termos do artigo 22.º da Directiva 95/53/CE do Conselho	37
2002/C 77/08	Extensão da licença de importação electrónica para os produtos têxteis e de vestuário	38
2002/C 77/09	Aviso de início de um inquérito de salvaguarda no que respeita às importações de alguns produtos siderúrgicos	39

<u>Número de informação</u>	Índice (<i>continuação</i>)	Página
2002/C 77/10	Notificação prévia de uma operação de concentração (Processo COMP/M.2755 — Saubermacher/Lafarge Perlmoser/JV) — Processo susceptível de beneficiar da aplicação do procedimento simplificado ⁽¹⁾	42
2002/C 77/11	Publicação das decisões dos Estados-Membros no que respeita à concessão ou revogação de licenças de exploração em conformidade com o n.º 4 do artigo 13.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 relativo às licenças das transportadoras aéreas ⁽¹⁾	43
2002/C 77/12	Publicação das decisões dos Estados-Membros no que respeita à concessão ou revogação de licenças de exploração em conformidade com o n.º 4 do artigo 13.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 relativo às licenças das transportadoras aéreas ⁽¹⁾	44

II *Actos preparatórios*

.....

III *Informações*

Parlamento Europeu

2002/C 77/13	Actas das sessões de 19 a 20 de Setembro de 2001 publicadas no <i>Jornal Oficial das Comunidades Europeias</i> C 77 E	45
--------------	---	----

Comissão

2002/C 77/14	Lista de reserva — Concurso geral COM/A/5/01 — Administradores principais (A 5/A 4) — No domínio da Auditoria Interna	46
2002/C 77/15	Exploração de serviços aéreos regulares — Concurso lançado pela França nos termos do n.º 1, alínea d), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho para a exploração de serviços aéreos regulares entre Rennes (Saint-Jacques) e Bâle-Mulhouse ⁽¹⁾	47
2002/C 77/16	Exploração de serviços aéreos regulares — Concurso lançado pela França nos termos do n.º 1, alínea d), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho para a exploração de serviços aéreos regulares entre Reims-Champagne e Lião (Saint-Exupéry) ⁽¹⁾	48

Aviso (ver verso da contracapa)



⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

AVISO

Em 3 de Abril de 2002 será publicado no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* C 79 A o «Catálogo comum de variedades de espécies agrícolas — Décimo terceiro suplemento à vigésima primeira edição integral».

Para os assinantes, a obtenção deste *Jornal Oficial* é gratuita, dentro do limite do número de exemplares e da(s) versão (versões) linguística(s) da(s) respectiva(s) assinatura(s). Os assinantes devem enviar a nota de encomenda inclusa, devidamente preenchida e indicando o «número de assinante» (código que aparece à esquerda de cada etiqueta e que começa por: O/.). A gratuidade e a disponibilidade são garantidas durante um ano, a contar da data de publicação do *Jornal Oficial* em questão.

Os interessados que não sejam assinantes podem encomendar este *Jornal Oficial*, mediante pagamento, junto do gabinete de vendas competente, no seu país, ou do Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, serviço «Vendas», L-2985 Luxembourg, que o enviará ao gabinete de vendas em questão.

NOTA DE ENCOMENDA

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

Serviço «Vendas»
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg

Sou assinante do *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

O meu número de assinante é: O/.

Queiram enviar-me o(s) . . . exemplar(es) gratuito(s) do **Jornal Oficial C 79 A/2002** ao(s) qual (quais) tenho direito por assinatura.

Encomendo, mediante pagamento, . . . **exemplar(es) suplementar(es)**.

Língua(s):

Não sou assinante do *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* e encomendo, mediante pagamento, . . . **exemplar(es)**.

Língua(s):

Nome:

Endereço:

.....

Data: Assinatura:

I

(Comunicações)

PARLAMENTO EUROPEU

CONSELHO

COMISSÃO

ACORDO INTERINSTITUCIONAL

de 28 de Novembro de 2001

para um recurso mais estruturado à técnica de reformulação dos actos jurídicos

(2002/C 77/01)

O PARLAMENTO EUROPEU, O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA E A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Considerando o seguinte:

(1) O Conselho Europeu, reunido em Edimburgo, em Dezembro de 1992, sublinhou a importância para a Comunidade, de tornar a legislação comunitária mais acessível e compreensível.

(2) Na sequência das orientações formuladas pelo Conselho Europeu, o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão celebraram, em 20 de Dezembro de 1994, um Acordo Interinstitucional sobre um método de trabalho acelerado tendo em vista a codificação oficial dos textos legislativos⁽¹⁾, que permita melhorar sensivelmente a legibilidade dos actos jurídicos que tenham sido objecto de numerosas alterações.

(3) A experiência demonstra, contudo que, apesar da aplicação desse método acelerado, a apresentação de propostas de codificação oficial pela Comissão e a aprovação de actos de codificação oficial pelo legislador são muitas vezes retardadas, nomeadamente pela aprovação, ocorrida entretanto, de novas alterações ao acto jurídico em causa, as quais implicam o recomeço dos trabalhos de codificação.

(4) É pois oportuno, nomeadamente no que respeita aos actos jurídicos que são frequentemente objecto de alterações, recorrer a uma técnica legislativa que permita, no âmbito de um único texto legislativo, proceder às operações de alteração e de codificação dos actos.

(5) Nesta perspectiva, quando se torne necessário introduzir uma alteração substancial num acto jurídico anterior, a técnica da reformulação permite aprovar um único texto legislativo que, simultaneamente, introduz a alteração pretendida, procede à sua codificação com as disposições do acto anterior que se mantenham inalteradas e revoga este último.

(6) Deste modo, e na medida em que evita a proliferação de actos modificativos isolados, que muitas vezes tornam as regulamentações de difícil compreensão, a técnica da reformulação constitui o meio adequado para garantir, de forma permanente e global, a legibilidade da legislação comunitária.

(7) O recurso mais estruturado à técnica da reformulação dos actos jurídicos insere-se no âmbito das acções empreendidas pelas instituições para melhorar a acessibilidade da legislação comunitária, tais como a aprovação do método de trabalho acelerado tendo em vista a codificação oficial e a definição de directrizes comuns relativas à qualidade de redacção da legislação comunitária através do Acordo Interinstitucional de 22 de Dezembro de 1998⁽²⁾.

(8) O Conselho Europeu, reunido em Helsínquia, em Dezembro de 1999, manifestou o desejo de que fosse celebrado, o mais rapidamente possível, pelo Parlamento Europeu, pelo Conselho e pela Comissão, um Acordo Interinstitucional para o recurso à técnica da reformulação,

ACORDAM NO SEGUINTE:

1. O presente acordo tem por objectivo estabelecer regras que, em aplicação do processo legislativo normal na Comunidade, permitam um recurso mais estruturado à técnica da reformulação dos actos jurídicos.

⁽¹⁾ JO C 102 de 4.4.1996, p. 2.

⁽²⁾ JO C 73 de 17.3.1999, p. 1.

2. A reformulação consiste na aprovação de um novo acto jurídico que integre, num texto único, as alterações de fundo que introduza num acto anterior e, simultaneamente, as disposições deste último que permaneçam inalteradas. O novo acto jurídico substitui e revoga o acto anterior.

3. As propostas de reformulação apresentadas pela Comissão terão por objecto as alterações de fundo que introduzam num acto anterior. Estas propostas incluirão, a título acessório, a codificação das disposições inalteradas do acto anterior com as referidas alterações de fundo.

4. Para efeitos do presente acordo, entende-se por:

— «acto anterior»: qualquer acto jurídico em vigor, com as alterações que lhe tenham eventualmente sido introduzidas por um ou mais actos modificativos,

— «alteração de fundo»: qualquer modificação substantiva do acto anterior, por oposição às adaptações puramente formais ou redaccionais,

— «disposição inalterada»: qualquer disposição do acto anterior que, embora sendo objecto de eventuais adaptações puramente formais ou redaccionais, não sofra alterações de fundo.

Não constitui reformulação um novo acto jurídico que, com excepção apenas das disposições ou fórmulas normalizadas, altere quanto ao fundo todas as disposições do acto anterior, que substitui e revoga.

5. O processo legislativo normal da Comunidade será integralmente cumprido.

6. A proposta de reformulação obedecerá aos seguintes critérios:

a) A exposição de motivos que acompanha a proposta:

i) mencionará explicitamente que se trata de uma proposta de reformulação e explicará as razões desta opção,

ii) deverá fundamentar todas as alterações de fundo propostas,

iii) indicará com exactidão as disposições do acto jurídico anterior que se mantêm inalteradas;

b) O método de apresentação material do texto legislativo proposto:

i) deverá permitir identificar claramente as alterações de fundo e os novos considerandos relativamente às disposições e considerandos inalterados,

ii) deverá ser semelhante, no que toca às disposições e considerandos inalterados, ao que é seguido para as propostas de codificação oficial dos actos legislativos.

7. A fim de garantir a clareza e a segurança jurídicas, qualquer reformulação deverá respeitar, nomeadamente ⁽¹⁾, as seguintes regras da técnica de reformulação:

a) O primeiro considerando indicará que o novo acto jurídico constitui uma reformulação do acto anterior;

b) No artigo que revoga o acto anterior dispor-se-á que as remissões para este último se entendem como sendo feitas para o acto de reformulação, devendo ler-se de acordo com um quadro de correspondência anexo a este último;

c) Além disso, no acto de reformulação de uma directiva:

i) no artigo revogatório dispor-se-á que as obrigações dos Estados-Membros resultantes do prazo de transposição ⁽²⁾ e, eventualmente, do prazo de aplicação que constem da directiva revogada pelo acto de reformulação não serão afectadas por essa revogação,

ii) em anexo, figurarão os prazos referidos na subalínea i), sob a forma de quadro,

iii) o artigo relativo à obrigação de transposição ⁽³⁾ para o direito nacional de uma directiva resultante de reformulação apenas mencionará as disposições que tenham sido objecto de alteração de fundo, as quais serão claramente identificadas. A transposição das disposições que, na directiva resultante de reformulação, permaneçam inalteradas, será efecuada por força das directivas anteriores.

⁽¹⁾ Ver, em particular, o Acordo Interinstitucional, de 22 de Dezembro de 1998, sobre as directrizes comuns em matéria de qualidade de redacção da legislação comunitária (JO C 73 de 17.3.1999, p. 1)

⁽²⁾ Ou seja, o prazo de entrada em vigor das disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento às disposições da directiva.

⁽³⁾ Ou seja, a obrigação de pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento às disposições da directiva.

8. Caso se torne necessário, no decurso do processo legislativo, introduzir no acto de reformulação alterações de fundo das disposições que, na proposta da Comissão, se mantêm inalteradas, essas alterações serão introduzidas no acto em referência, de acordo com o procedimento previsto no Tratado, consoante a base jurídica aplicável.

9. Um grupo consultivo composto pelos serviços jurídicos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão analisará a proposta de reformulação e emitirá, tão rapidamente quanto possível, um parecer destinado ao Parlamento Europeu, ao Conselho e à Comissão sobre a questão de a proposta comportar ou não alterações de fundo diferentes das que ela identifica como tais.

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

Aplicar-se-á todas as propostas de reformulação apresentadas a partir do momento da sua entrada em vigor.

Três anos após a entrada em vigor do presente acordo, proceder-se-á a uma avaliação da sua aplicação. Para o efeito, os serviços jurídicos das instituições signatárias do acordo apresentarão um relatório de avaliação e proporão, se for caso disso, as adaptações necessárias.

Feito em Bruxelas, em vinte e oito de Novembro de dois mil e um.

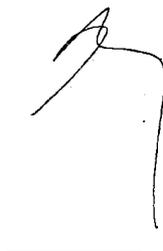
Pelo Parlamento Europeu

A Presidente



Pelo Conselho

O Presidente



Pela Comissão

O Presidente



DECLARAÇÕES

Declaração comum relativa ao ponto 2

O Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão registam que a reformulação pode ser «vertical» (o novo acto jurídico substitui um único acto anterior) ou «horizontal» (o novo acto jurídico substitui vários actos anteriores paralelos que regem uma mesma matéria).

Declaração comum relativa ao ponto 4

O Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão acordam em que, sempre que uma alteração isolada no interior de uma disposição altere a própria substância da disposição, esta será identificada como sendo uma disposição inteiramente modificada.

Declaração do Parlamento Europeu e do Conselho relativa ao ponto 6, alínea b)

O Parlamento Europeu e o Conselho tomam nota de que a Comissão prevê que, no documento «COM» que apresentar, identificará por meio de caracteres «sombreados» as alterações de fundo e qualquer novo considerando.

Declaração comum relativa ao ponto 9

O Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão notam que, para garantir uma aplicação correcta do presente acordo, convém especialmente que os respectivos serviços jurídicos disponham dos recursos humanos adequados, por forma a que o número dos seus representantes no grupo consultivo seja de molde a permitir uma análise rápida das propostas de reformulação apresentadas pela Comissão, que possibilite a rápida transmissão de um parecer às Instituições.

COMISSÃO

Taxas de câmbio do euro ⁽¹⁾

27 de Março de 2002

(2002/C 77/02)

1 euro	=	7,4332	coroas dinamarquesas
	=	9,0221	coroas suecas
	=	0,6139	libra esterlina
	=	0,8746	dólares dos Estados Unidos
	=	1,3897	dólares canadianos
	=	115,92	ienes japoneses
	=	1,4656	francos suíços
	=	7,711	coroas norueguesas
	=	87,37	coroas islandesas ⁽²⁾
	=	1,6569	dólares australianos
	=	2,0068	dólares neozelandeses
	=	10,0579	randes sul-africanos ⁽²⁾

⁽¹⁾ Fonte: Taxas de câmbio de referência publicadas pelo Banco Central Europeu.

⁽²⁾ Fonte: Comissão.

COMUNICAÇÃO INTERPRETATIVA DA COMISSÃO RELATIVA A CONCESSÃO DE CARTAS DE CONDUÇÃO

(2002/C 77/03)

A presente comunicação interpretativa tem como objectivo prestar informações gerais sobre a fase em que se encontra a legislação em matéria de cartas de condução. Esta informação ajudará as autoridades administrativas, bem como os cidadãos, a avaliar o âmbito, efeitos e implicações do actual sistema jurídico em matéria de regras comunitárias para a concessão de cartas de condução.

Na parte I, são fornecidas informações gerais sobre a fase em que se encontra a concessão de cartas na Comunidade, descrevendo o quadro jurídico e dando uma perspectiva comparativa dos aspectos relacionados com as cartas de condução que, até à data, não foram harmonizados.

A parte II do presente documento fornece orientações jurídicas estabelecidas pela interpretação do quadro comunitário actual. Estas orientações contribuirão para uma aplicação consistente das regras em matéria de cartas de condução em toda a Comunidade.

Definições

Para efeitos da presente comunicação, entende-se por:

«CE» (em combinação com o número de um artigo), o Tratado que institui a Comunidade Europeia, com a última redacção que lhe foi dada pelo Tratado de Amesterdão;

«EEE», Espaço Económico Europeu;

«Primeira directiva», a Directiva 80/1263/CEE do Conselho, relativa à criação de uma carta de condução comunitária ⁽¹⁾;

«Segunda directiva», a Directiva 91/439/CEE do Conselho, relativa à carta de condução ⁽²⁾;

«Cartas de condução do Grupo 1», as cartas para cada uma das seguintes (sub)categorias de veículos: A, B, BE, A1 e B1, definidas na Directiva 91/439/CEE (ponto 1.1 do anexo III);

«Cartas de condução do Grupo 2», as cartas para uma das seguintes (sub)categorias de veículos: C, CE, D, DE, C1, C1E, D1 e D1E, definidas na Directiva 91/439/CEE (ponto 1.2 do anexo III);

«Estado-Membro de acolhimento», o Estado-Membro em que reside habitualmente o titular de uma carta de condução, mas que não emitiu a carta de condução inicial (mas pode ter trocado/renovado a carta emitida por outro Estado-Membro);

«Estado-Membro emissor», o Estado-Membro que emitiu a primeira carta de condução para o titular em causa (que não tem necessariamente de ser cidadão do Estado emissor);

«TJCE», o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias.

⁽¹⁾ JO L 375 de 31.12.1980, p. 1.

⁽²⁾ JO L 237 de 24.8.1991, p. 1.

Parte I

DESCRIÇÃO SUMÁRIA DA CONCESSÃO DE CARTAS DE CONDUÇÃO NA COMUNIDADE

Serão a seguir analisados o quadro jurídico da legislação da CE, a jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias e os aspectos que, até à data, não foram harmonizados.

A. QUADRO JURÍDICO: LEGISLAÇÃO DA CE E JURISPRUDÊNCIA

A.1. Directiva 80/1263/CEE do Conselho, relativa à criação de uma carta de condução comunitária ⁽³⁾

Essa directiva foi totalmente revogada pelo artigo 13.º da Directiva 91/439/CEE. No entanto, é aplicável a uma variedade de casos práticos, verificados durante o regime da primeira directiva, mas que ainda pode ter efeitos no presente devido à sua conjugação específica (para uma descrição e interpretação desses processos, ver parte II).

A.2. Directiva 91/439/CEE relativa à carta de condução

A segunda directiva relativa à carta de condução constitui o núcleo do quadro jurídico relativo à emissão de cartas de condução na Comunidade. Esta directiva entrou em vigor em 1 de Julho de 1996. Em termos muito gerais, a segunda directiva harmoniza as categorias das cartas de condução, estabelece idades mínimas como requisito prévio para aquisição do direito de conduzir veículos, bem como a obrigatoriedade de um exame de condução teórico e prático. Além disso, a directiva estabelece o princípio do reconhecimento mútuo das cartas emitidas por um Estado-Membro e define a residência habitual como um requisito prévio para a obtenção de uma carta de condução. A segunda directiva contém também disposições pormenorizadas sobre critérios mínimos de saúde e cria um modelo comunitário harmonizado de carta de condução. As disposições adicionais dizem respeito à anulação, apreensão e restrição de cartas de condução.

A segunda directiva constitui apenas uma etapa na evolução em curso no domínio das cartas de condução na Comunidade e contribui para uma harmonização gradual em fases. Os aspectos não harmonizados pela segunda directiva serão salientados *infra* (secção B). A segunda directiva foi alterada, em primeiro lugar, pela Directiva 94/72/CE do Conselho ⁽⁴⁾, que alterou o n.º 1 do artigo 1.º da Directiva 91/439/CEE, que estabelece um período de transição para a Finlândia e a Suécia até 31 de Dezembro de 1997, no que diz respeito aos seus modelos de cartas de condução em plástico.

Foram introduzidas alterações subsequentes com a Directiva 96/47/CE do Conselho ⁽⁵⁾, prevendo um modelo comunitário de carta de condução em plástico como uma alternativa ao modelo de carta em papel. A alteração foi integrada na segunda directiva sob a forma de «anexo IA».

⁽³⁾ JO L 375 de 31.12.1980, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 337 de 24.12.1994, p. 86.

⁽⁵⁾ JO L 235 de 17.9.1996, p. 1.

A Decisão 96/427/CEE da Comissão ⁽⁶⁾ diz respeito à derrogação às disposições do anexo III da segunda directiva quanto aos óculos para correcção de deficiências de acuidade visual.

A Directiva 97/26/CE do Conselho ⁽⁷⁾ criou um comité de gestão da carta de condução, para o qual foram transferidas competências legislativas limitadas no domínio das adaptações ao progresso técnico e científico da lista de códigos comunitários dos anexos II e III da segunda directiva. Estabeleceu também mais códigos comunitários harmonizados para as restrições à condução e adaptações aos veículos.

A Decisão 2000/275/CE da Comissão ⁽⁸⁾ estabeleceu quadros de equivalências para cada modelo de carta de condução válido entre categorias de cartas de condução emitidas antes da aplicação da Directiva 91/439/CEE e categorias harmonizadas, conforme definido no seu artigo 3.º. A presente directiva foi adoptada em harmonia com a obrigação estabelecida no artigo 10.º da directiva.

Por último, a Directiva 2000/56/CE da Comissão ⁽⁹⁾ estabeleceu a lista de códigos comunitários harmonizados para restrições à condução e adaptações aos veículos. Nesta directiva procedeu-se também à revisão da Directiva 91/439/CEE relativamente ao exame teórico e prático dos exames de condução, adaptando assim este anexo ao progresso técnico e científico nesse domínio.

A.3. Jurisprudência

— Acórdão do TJCE 16/78 — Choquet

Neste primeiro acórdão que diz directamente respeito à emissão de cartas de condução, o Tribunal salientou a falta de harmonização neste domínio nessa altura. Esta lacuna tornava o reconhecimento das cartas de condução nos outros Estados-Membros praticamente impossível e representava um obstáculo à livre circulação de pessoas. Este acórdão foi o principal estímulo para as primeiras iniciativas no sentido da harmonização da emissão das cartas de condução a nível comunitário.

— Acórdão do TJCE C-193/94 — Skanavi

Este acórdão dizia respeito a uma situação anterior a 1 de Julho de 1996. Além disso, interpreta aspectos específicos da situação jurídica após a entrada em vigor da segunda directiva. O Tribunal reportou-se à obrigação de substituição de cartas de condução, conforme previsto na primeira directiva, e à relação desta obrigação com o âmbito de aplicação do artigo 43.º CE. Além disso, o Tribunal clarificou a proporcionalidade das multas nacionais, a distinção entre o direito de conduzir e o documento «carta de condução», os problemas derivados da harmonização progressiva na emissão de cartas de condução e o âmbito do princípio do reconhecimento mútuo.

⁽⁶⁾ JO L 175 de 13.7.1996, p. 34.

⁽⁷⁾ JO L 150 de 7.6.1997, p. 41.

⁽⁸⁾ JO L 91 de 12.4.2000, p. 1.

⁽⁹⁾ JO L 237 de 21.9.2000, p. 45.

— Acórdão do TJCE C-230/97 — Awoyemi

Este acórdão clarifica a situação para titulares de cartas de condução emitidas em países terceiros e interpreta o requisito de substituição estabelecido na Directiva 80/1263/CEE. Além disso, é feita referência ao âmbito e implicações jurídicas do princípio do reconhecimento mútuo.

B. VISÃO COMPARATIVA DOS ASPECTOS QUE NÃO FORAM HARMONIZADOS

Esta parte tem como objectivo apresentar uma visão comparativa de todos os aspectos relacionados com a emissão de cartas de condução que, até à data, não foram harmonizados a nível comunitário. Relativamente à maioria destes aspectos, a segunda directiva estabelece explicitamente derrogações através de disposições específicas. Os artigos citados nos títulos são referências a essas derrogações.

No que diz respeito à maioria das secções da presente parte, a segunda directiva estabeleceu já um determinado nível de harmonização. Todavia, a directiva deixa espaço de manobra para os Estados-Membros no que diz respeito às questões descritas nessas secções, por exemplo, fixando apenas normas mínimas ou permitindo uma escolha entre duas opções, como é o caso do modelo de carta de condução comunitária. Mantêm-se, portanto, diferenças práticas e jurídicas consideráveis nestes domínios nos sistemas nacionais de emissão de cartas de condução.

Nota: A visão comparativa não é totalmente exaustiva, dado que o grau de cooperação por parte dos Estados-Membros foi diferente. Em alguns casos, a informação relevante não está completa ou não está disponível.

B.1. Período de validade e periodicidade dos exames médicosDerrogação geral no n.º 3 do artigo 1.º

Diferentes períodos de validade nos Estados-Membros são o resultado da derrogação de harmonização estabelecida no n.º 3 do artigo 1.º da segunda directiva. Esta disposição isenta os períodos de validade da harmonização a nível comunitário ao permitir aos Estados-Membros a imposição de disposições nacionais. Alguns Estados-Membros não impõem quaisquer limites aos períodos de validade de categorias específicas: períodos ilimitados de validade continuam a ser aplicáveis a cartas de condução de automóveis e motociclos em:

- Bélgica
- Alemanha
- França
- Áustria.

A periodicidade diferente para exames médicos deriva das disposições do anexo III da segunda directiva. O ponto 1 do anexo III da segunda directiva introduz uma classificação dos condutores em dois grupos distintos, que são definidos como cartas de condução do «Grupo 1» e do «Grupo 2» (ver definições).

O ponto 3 do anexo III estabelece que os candidatos a cartas do grupo 1 devem ser sujeitos a um exame médico apenas se, no decurso do processo de candidatura, surgirem dúvidas substanciais no que diz respeito à capacidade dos candidatos para conduzir. Após a emissão de uma carta de condução, não é obrigatório nenhum exame médico para titulares de cartas do grupo 1. Para titulares de cartas do grupo 2, o ponto 4 do anexo III estabelece que estes devem ser sujeitos a exame médico antes da emissão inicial dessa carta. A partir daí, a directiva prevê a imposição de exames periódicos sem fixar intervalos específicos.

As duas questões descritas *supra* estão estreitamente ligadas entre si: na maioria dos sistemas jurídicos, o período de validade de uma determinada categoria de carta coincide com os intervalos de obrigatoriedade de exame médico. Isso significa que o titular de uma carta deve ser sujeito a exame médico na mesma altura em que renova a sua carta caducada.

Visão comparativa das disposições nacionais em matéria de validade das cartas de condução

A referência jurídica exacta relativa ao direito nacional é indicada entre parêntesis relativamente a cada Estado-Membro. Excepto quando estabelecido em contrário, a indicação de um período de validade específico implica a obrigatoriedade de um exame médico no momento da renovação da carta em causa.

Bélgica (artigo 21.º, artigo 44.º, Arrêté Royal relatif au permis de conduire, 23.3.1998)

- Grupo 1: validade ilimitada.
- Grupo 2: validade de 5 anos até à idade de 50 anos; se o titular tiver entre 48 e 50 anos de idade;
- válida até ao 53.º aniversário do titular;
- válida por 3 anos, se o titular tiver mais de 50 anos de idade.

Dinamarca (artigos 45.º a 46.º, Bekendtgørelse om kørekort, 11.3.1997)

- Grupo 1: válida até ao 70.º aniversário do titular;
- válida por 4 anos quando o titular tem 71 anos, por 3 anos quando tem 72 anos e por 2 anos quando tem entre 73 e 79 anos de idade; válida por 1 ano quando o titular tem mais de 80 anos de idade.
- Grupo 2: válida até ao 50.º aniversário do titular;
- por 5 anos se o titular tiver entre 50 e 70 anos de idade;
- por 4 anos quando o titular tem 71 anos, por 3 anos quando tem 72 anos e por 2 anos quando tem entre 73 e 79 anos de idade;
- por 1 ano se o titular tiver mais de 80 anos.

Alemanha (§ 23 *Fahrerlaubnisverordnung*, 26.8.1998)

- Grupo 1: validade ilimitada;
- C1, C1E: válida até ao 50.º aniversário do titular; depois válida por 5 anos;
- C, CE: válida por 5 anos;
- D1, D, D1E, DE: válida por 5 anos; quando o titular tem entre 46 e 49 anos: válida até ao 50.º aniversário do titular; por 5 anos se o titular tiver mais de 50 anos.

Grécia (artigo 4.º, *Decreto Presidencial 19/95*, 31.1.1995)

- Grupo 1: válida até ao 65.º aniversário do titular; depois válida por 3 anos.
- Grupo 2, B+E e B profissional: válida por 5 anos até ao 65.º aniversário do titular; depois válida por 3 anos.

Espanha (artigo 16.º a 17.º, RD 772/97 — *Reglamento General de Conductores*, 30.5.1997)

- Grupo 1: válida por 10 anos até ao 45.º aniversário do titular;
- por 5 anos se o titular tiver entre 45 e 70 anos de idade;
- por 2 anos se o titular tiver mais de 70 anos.
- Grupo 2: válida por 5 anos até ao 45.º aniversário do titular;
- por 3 anos se o titular tiver entre 45 e 60 anos de idade;
- por 2 anos se o titular tiver mais de 60 anos.

França:

- Grupo 1: validade ilimitada.
- Grupo 2: válida por 5 anos até ao 60.º aniversário do titular;
- por 2 anos se o titular tiver entre 60 e 76 anos de idade;
- por 1 ano se o titular tiver mais de 76 anos.

Irlanda:

- Grupo 1: válida por 3-10 anos (opcional) até ao 60.º aniversário do titular;
- por 3 anos se o titular tiver entre 60 e 69 anos de idade;
- por 1-3 anos (determinado por exame médico) se o titular tiver mais de 70 anos.
- Grupo 2: válida por 3-10 anos (determinado por exame médico) até ao 60.º aniversário do titular;

por 3 anos se o titular tiver entre 60 e 69 anos de idade;

por 1-3 anos (determinado por exame médico) se o titular tiver mais de 70 anos.

Itália (artigo 126.º, *Codice della Strada*)

- Grupo 1: válida por 10 anos até ao 50.º aniversário do titular;
- por 5 anos se o titular tiver entre 51 e 70 anos de idade;
- por 3 anos se o titular tiver mais de 70 anos.
- C, CE: válida por 5 anos até ao 65.º aniversário do titular;
- por 2 anos se o titular tiver mais de 65 anos.
- D, DE: válida por 5 anos até ao 60.º aniversário do titular;
- por 1 ano se o titular tiver entre 60 e 65 anos de idade;
- não é necessária renovação a partir dos 65 anos de idade.

Luxemburgo (*Règlement grand ducal*, 11.8.1996)

- Grupo 1: válida até ao 50.º aniversário do titular;
- por 10 anos se o titular tiver entre 51 e 70 anos de idade;
- por 3 anos se o titular tiver mais de 70 anos;
- por 1 ano se o titular tiver mais de 80 anos.
- Grupo 2: válida por 10 anos até ao 50.º aniversário do titular;
- por 5 anos se o titular tiver mais de 50 anos;
- por 3 anos se o titular tiver mais de 70 anos;
- não é necessária renovação a partir dos 75 anos de idade.

Países Baixos (artigo 122.º *WVW 1994*)Validade:

- Grupo 1: por 10 anos até ao 60.º aniversário do titular;
- quando o titular tem entre 60 e 65 anos: válida até ao 70.º aniversário do titular;
- por 5 anos se o titular tiver mais de 64 anos.
- Grupo 2: por 10 anos até ao 60.º aniversário do titular;
- quando o titular tem entre 60 e 65 anos: válida até ao 70.º aniversário do titular;
- por 5 anos se o titular tiver mais de 64 anos.

Exames médicos periódicos:

- Grupo 1: aos 70 anos de idade; depois a intervalos de 5 anos.
- Grupo 2: aos 70 anos de idade; depois a intervalos de 5 anos (em revisão).

Áustria (Artigos 20.º a 21.º Führerscheingesetz 30.10.1997)

- Grupo 1: validade ilimitada [*de facto*: segundo o § 27(1)4 da FSG, a carta de condução é válida por 100 anos].
- Grupo 2: válida por 5 anos até ao 60.º aniversário do titular;
- por 2 anos se o titular tiver mais de 60 anos.

Portugal (artigo 7.º, Decreto Regulamentar 65/94, 18.11.1994)

- Grupo 1: válida até ao 65.º aniversário do titular;
- por 5 anos se o titular tiver mais de 65 anos;
- por 2 anos se o titular tiver mais de 70 anos.
- C, CE: válida até ao 40.º aniversário do titular;
- por 5 anos se o titular tiver mais de 40 anos;
- por 3 anos se o titular tiver mais de 65 anos;
- por 2 anos se o titular tiver mais de 68 anos.
- D, DE: válida até ao 40.º aniversário do titular;
- por 5 anos se o titular tiver mais de 40 anos;
- não é necessária renovação se o titular tiver mais de 65 anos.

Finlândia (Artigo 33.º, Decree 5.1.1996)Validade:

- B: validade inicial de 2 anos; após o termo desse período: válida até ao 70.º aniversário do titular;
- por 5 anos se o titular tiver mais de 70 anos.
- A1, A, C1, C: válida até ao 70.º aniversário do titular;
- por 5 anos se o titular tiver mais de 70 anos.
- C1E, CE, D1, D1E, D, DE: válida até ao 70.º aniversário do titular;
- não é necessária renovação se o titular tiver mais de 70 anos.

Exame médico periódico:

- Grupo 1: aos 45, 60, 70 anos de idade, depois a intervalos de 5 anos.
- Grupo 2: aos 45 anos de idade, depois a intervalos de 5 anos.

Suécia:Validade:

- Grupo 1: por 10 anos.
- Grupo 2: por 10 anos.

Exame médico periódico:

- Grupo 1: aos 70 anos de idade.
- Grupo 2: aos 45 anos de idade, depois a intervalos de 5 anos.

Reino Unido:Validade:

- Grupo 1: Carta de condução em papel: válida até ao 70.º aniversário do titular; carta de condução em plástico: a intervalos de 10 anos;
- por 3 anos se o titular tiver mais de 70 anos.
- Grupo 2: válida até ao 45.º aniversário do titular;
- por 5 anos se o titular tiver mais de 45 anos;
- por 1 ano se o titular tiver mais de 65 anos.

Exames médicos periódicos:

- Grupo 1: aos 70 anos de idade; depois a intervalos de 3 anos.
- Grupo 2: válida até ao 45.º aniversário do titular;
- por 5 anos se o titular tiver mais de 45 anos;
- por 1 ano se o titular tiver mais de 65 anos.

Noruega:

- Grupo 1: válida até ao 100.º aniversário do titular.
- Grupo 2: por 10 anos até ao 60.º aniversário do titular;
- por 5 anos se o titular tiver mais de 60 anos;
- por 1 ano se o titular tiver mais de 70 anos.

Exames médicos dos condutores do grupo 1 na emissão inicial da carta de condução — anexo III

Actualmente, apenas uma minoria de Estados-Membros impõe um exame médico no momento da emissão inicial das cartas de condução do grupo 1. Na prática, o único requisito é a apresentação de um certificado médico, que é considerado confirmação suficiente da aptidão do candidato para conduzir.

B.2. Equivalência de categorias de veículos — artigo 10.º

O artigo 10.º da segunda directiva prevê que os Estados-Membros, após consultar a Comissão, podem estabelecer equivalências entre categorias de cartas de condução que tenham sido emitidas antes da transposição da segunda directiva, sendo essas categorias as definidas no respectivo artigo 3.º O direito comunitário não harmoniza portanto as categorias de veículos das cartas de condução que tenham sido emitidas antes da entrada em vigor da segunda directiva.

Na prática, os sistemas de classificação nacionais variavam muito antes da entrada em vigor da legislação comunitária neste domínio. Diferentes normas de classificação de veículos no passado continuarão a afectar um número considerável de cidadãos comunitários. Esses efeitos serão especialmente notados no que diz respeito às cartas emitidas nos Estados-Membros que não fixavam quaisquer limites quanto ao período de validade, de modo que continuarão em circulação cartas com categorias de veículos registadas que não se encontram harmonizadas.

Nos termos do artigo 10.º da segunda directiva, foram recentemente elaborados quadros de equivalência que constam da decisão da Comissão sobre equivalências ⁽¹⁰⁾. Os quadros revelam que são actualmente válidos e se encontram em circulação no Espaço Económico Europeu mais de 80 modelos diferentes de cartas de condução, a maioria deles emitidos antes da transposição da segunda directiva.

A solução para a actual situação poderá assentar numa das duas abordagens seguintes:

- uma revogação geral de todas as cartas emitidas antes da entrada em vigor da segunda directiva e que se encontram ainda em circulação. Seriam em troca emitidas cartas de condução em conformidade com os requisitos estabelecidos na segunda directiva,
- introdução de um período de validade harmonizado para todas as categorias de cartas de condução. Uma abordagem desse tipo poderia eliminar progressivamente os modelos antigos de cartas de condução.

⁽¹⁰⁾ Decisão da Comissão 2000/275/CE de 21 de Março de 2000 sobre as equivalências entre determinadas categorias de cartas de condução (JO L 91 de 12.4.2000, p. 1).

B.3. Aspectos relacionados com (sub)categorias de veículos específicas

— *Introdução de subcategorias de veículos — n.º 2 do artigo 3.º*

O n.º 2 do artigo 3.º da segunda directiva estabelece que, relativamente à condução de veículos específicos abrangidos pelas categorias de veículos A, B, B+E, C, C+E, D e D+E, podem ser introduzidas uma parte ou todas as seguintes subcategorias num Estado-Membro ⁽¹¹⁾.

- A1: motociclos ligeiros com uma cilindrada máxima de 50 cm³ ou com uma velocidade máxima superior a 45 km/h e menos de 125 cm³ e uma potência máxima de 11 kW;
- B1: triciclos e quadriciclos a motor com uma cilindrada superior a 50 cm³ ou com uma velocidade superior a 45 km/h e uma massa não superior a 550 kg (tara);
- C1: camiões com massa máxima autorizada de mais de 3,5 toneladas, mas não superior a 7,5 toneladas;
- C1+E: conjunto de veículos em que o veículo tractor pertence à subcategoria C1, desde que a massa do conjunto não exceda 12 toneladas; a massa máxima autorizada do reboque não pode exceder a tara do veículo tractor;
- D1: autocarros com mais de 8, mas não mais de 16 lugares sentados (o lugar do condutor não está incluído);
- D1+E: conjuntos de autocarros abrangidos pela subcategoria D1, com um reboque de mais de 750 kg; a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não pode exceder 12 toneladas e a massa máxima autorizada do reboque não pode exceder a tara do veículo tractor; o reboque não ser utilizado para o transporte de pessoas.

Nos Estados-Membros foram introduzidas as seguintes subcategorias:

Bélgica: C1, D1, C1+E, D1+E

Dinamarca: *nenhumas subcategorias*

Alemanha: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Grécia: A1

Espanha: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

França: A1, B1

Irlanda: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Itália: A1

⁽¹¹⁾ A redacção exacta das definições deriva de uma leitura conjunta dos n.ºs 2 e 3 do artigo 3.º da segunda directiva.

Luxemburgo: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Países Baixos: *nenhumas subcategorias*

Áustria: C1, C1+E

Portugal: A1

Finlândia: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Suécia: A1

Reino Unido: A1, B1, C1, D1, C1+E, D1+E

— *Critérios adicionais para a categoria A1 — n.º 5 do artigo 3.º*

O n.º 5 do artigo 3.º estabelece que os Estados-Membros podem impor normas restritivas adicionais para a subcategoria A1. Os seguintes dois Estados-Membros introduziram restrições suplementares:

Alemanha: os condutores com menos de 18 anos de idade não estão habilitados a conduzir motociclos com uma velocidade máxima superior a 80 km/l. (artigo 5.º, § 28 Fahrerlaubnisverordnung 18.8.1998)

Espanha: os motociclos conduzidos ao abrigo da categoria A1 não podem ter uma relação potência/massa superior a 0,11 kW/kg. (artigo 5.1 Real Decreto 772/97).

Relativamente à subcategoria A1, nenhum outro Estado-Membro impõe quaisquer critérios adicionais.

— *Condução de um veículo da categoria B1 com uma carta A1 ou A — n.º 3, alínea a), do artigo 5.º*

Para condução apenas no seu território nacional, os Estados-Membros podem conceder habilitação para condução de veículos da categoria B1 com uma carta A1 ou A. A lista a seguir apresentada dá uma panorâmica geral dos requisitos prévios para condução de um veículo B1, caso esta categoria tenha sido introduzida no respectivo Estado-Membro.

Bélgica: B1 apenas com uma carta B

Dinamarca: os triciclos podem ser conduzidos com uma carta A ou B, os quadriciclos apenas podem ser conduzidos com uma carta B

Alemanha: B1 apenas com uma carta B (§ 6 Fahrerlaubnisverordnung 18.8.1998)

Grécia: B1 apenas com uma carta B (n.º 7 do artigo 4.º do decreto presidencial 19/95)

Espanha: B1 apenas com uma carta A (Real Decreto 772/1997, artigo 5.º)

França: B1 apenas com uma carta A ou A1

Irlanda: B1 apenas com uma carta B

Itália: B1 apenas com uma carta A ou A1

Luxemburgo: B1 apenas com uma carta B

Países Baixos: B1 apenas com uma carta B

Áustria: os veículos B1 com um massa máxima autorizada não superior a 400 kg podem ser conduzidos com uma carta A ou B; os veículos B1 com um massa máxima autorizada superior a 400 kg apenas podem ser conduzidos com uma carta B (§ 2.1 Führerscheingesetz 30.10.1997)

Portugal: B1 apenas com uma carta A ou A1

Finlândia: B1 apenas com uma carta A

Reino Unido: B1 apenas com uma carta A (Regulamento n.º 2824/1996, n.º 8 do artigo 6.º)

Noruega: B1 apenas com uma carta B.

— *Condução de um veículo da categoria A1 com uma carta B — n.º 3, alínea b), do artigo 5.º*

Para condução apenas no seu território nacional, os Estados-Membros podem conceder habilitação para condução de motociclos ligeiros (que seriam incluídos na subcategoria A1) com uma carta B. Contudo, esta habilitação não tem necessariamente de ser reconhecida por nenhum outro Estado-Membro.

A perspectiva global a seguir apresentada refere-se apenas aos Estados-Membros que introduziram a habilitação supra-mencionada e descreve os requisitos adicionais.

Bélgica: dois anos de experiência prática com uma carta B

Espanha: dois anos de experiência prática com uma carta B e um exame teórico

França: dois anos de experiência com uma carta B. Está actualmente em estudo uma formação voluntária de 6 horas. Esta formação poderá tornar-se obrigatória no futuro

Itália: a habilitação foi introduzida sem requisitos adicionais

Áustria: cinco anos de experiência com uma carta B e 6 horas de formação prática obrigatória de condução.

— *Condução de um veículo da categoria C1 ou D1 com uma carta B — n.º 4 do artigo 5.º*

De acordo com o n.º 4, alínea a), do artigo 5.º, os Estados-Membros podem, após consultar a Comissão Europeia, autorizar a condução no seu território de veículos da categoria D1 por titulares de 21 anos de idade com uma carta de condução da categoria B, desde que sejam titulares desta pelo menos há 2 anos. Apenas os organismos não comerciais podem utilizar esses veículos para fins sociais e o condutor deve prestar os seus serviços a título voluntário.

Esta habilitação só foi introduzida no Reino Unido.

O n.º 4, alínea b), do artigo 5.º prevê a habilitação, em certas circunstâncias para além das descritas no n.º 4, alínea a), do artigo 5.º, de condução de veículos da categoria C com uma carta B.

Essa habilitação não foi introduzida em nenhum Estado-Membro.

— *Acesso directo à condução de motociclos pesados — n.º 1, alínea b), do artigo 6.º*

O artigo supramencionado estabelece que os Estados-Membros podem conceder uma dispensa ao requisito de dois anos de experiência prática com motociclos de características inferiores abrangidos pela carta de condução A, caso o candidato à carta de categoria A tenha, no mínimo, 21 anos de idade [«acesso directo» ⁽¹²⁾].

Os seguintes Estados-Membros não prevêem o acesso directo a motociclos pesados com 21 anos de idade:

Alemanha: o acesso directo não é possível antes dos 25 anos de idade

Irlanda: o acesso directo nunca é possível. É sempre exigida uma experiência prática de dois anos

Espanha: o acesso directo nunca é possível. É sempre exigida uma experiência prática de dois anos.

Todos os outros Estados-Membros permitem o acesso directo a motociclos pesados a candidatos de 21 anos de idade.

⁽¹²⁾ O n.º 1, alínea b), do artigo 6.º, em combinação com o ponto 8.1.2 do anexo II da segunda directiva prevê a seguinte distinção entre o acesso directo e gradual a motociclos pesados:
acesso gradual: o acesso à condução de motociclos de potência superior a 25 kW e com uma relação potência/peso superior a 0,16 kW/kg fica dependente da aquisição de uma experiência mínima de dois anos em motociclos de características inferiores abrangidos pela carta de condução A.
acesso directo: esta experiência prévia pode não ser exigida caso o candidato tenha pelo menos 21 anos, sob reserva de aprovação numa prova específica de controlo de aptidão e comportamento.

B.4. Aspectos relacionados com as idades mínimas

— *Limites de idade inferiores para condução de veículos da categoria B — n.º 2 do artigo 6.º*

Nos termos do n.º 2 do artigo 6.º, os Estados-Membros podem proceder a derrogações das condições de idade mínima fixadas para as categorias A, B e B+E (18 anos) e emitir cartas dessas categorias para candidatos a partir dos 17 anos de idade.

Nos Estados-Membros a seguir indicados a idade mínima é inferior a 18 anos:

Alemanha: 17 anos no âmbito da formação profissional para C e D

Irlanda: 17 anos; sem requisitos adicionais

Áustria: 17 anos no âmbito da «Vorgezogene Lenkberechtigung» (condução acompanhada)

Reino Unido: 17 anos; sem requisitos adicionais.

O limite de idade em todos os outros Estados-Membros é 18 anos.

— *Reconhecimento das cartas de condução B emitidas a titulares com menos de 17 anos de idade — n.º 3 do artigo 6.º*

Os Estados-Membros podem recusar o reconhecimento da validade no seu território de cartas de condução emitidas de acordo com o disposto no n.º 2 do artigo 6.º

A Alemanha, Áustria, Irlanda e Reino Unido reconhecem as cartas de condução emitidas de acordo com os n.ºs 2 e 3 do artigo 6.º

A Dinamarca e o Luxemburgo reconhecem essas cartas relativamente a turistas, mas não a condutores que passem a ter residência no seu território.

Todos os outros Estados-Membros não reconhecem as cartas de condução B de titulares com menos de 18 anos de idade e, por conseguinte, não lhes permitem conduzir no seu território antes de atingirem a idade de 18 anos.

B.5. Cartas de condução emitidas em países terceiros — n.º 6 do artigo 8.º

Os Estados-Membros não são obrigados a reconhecer cartas de condução que tenham sido emitidas em países não membros da União Europeia. Nos termos do n.º 6 do artigo 8.º, o direito de recusar o reconhecimento é também aplicável no caso de uma carta de condução originalmente emitida já ter sido entretanto trocada por um modelo de carta comunitária de outro Estado-Membro (mas apenas caso o titular estabeleça a sua residência habitual noutro Estado-Membro).

B.6. Modelo de carta de condução — anexo I e anexo IA

A Directiva 96/47/CE, que altera a segunda directiva, introduziu no anexo I da directiva um modelo de carta de condução em plástico como uma alternativa ao modelo em papel. A alteração foi integrada na segunda directiva sob a forma de «Anexo I A». Os Estados-Membros têm a liberdade de escolher qual dos dois modelos desejam utilizar.

A forma das cartas de condução ainda não foi completamente harmonizada. A razão não deriva apenas do direito supramencionado de escolha entre dois modelos. O direito comunitário não prevê actualmente uma troca obrigatória de modelos de cartas de condução emitidas antes da entrada em vigor da primeira ou da segunda directiva, nem um período de validade limitado e harmonizado. Em consequência, existem actualmente mais de 80 modelos de cartas de condução diferentes que continuam a ser válidos e se encontram em circulação em todo o Espaço Económico Europeu.

Este número diminuirá gradualmente com o tempo, à medida que as cartas de condução, que chegam ao seu termo de validade de acordo com as disposições do direito nacional, são trocadas por um dos dois modelos comunitários actualmente harmonizados em todos os Estados-Membros. Nos Estados-Membros com períodos de validade ilimitados para categorias específicas de veículos, esta evolução arrastar-se-á todavia durante décadas caso não sejam adoptadas medidas legislativas acompanhantes.

O conteúdo (ou seja, as habilitações) das cartas de condução emitidas antes da aplicação do direito comunitário é tratado na secção sobre equivalências de categorias de veículos.

Modelo de carta em papel (anexo I)	Modelo de carta em plástico (anexo IA)
Bélgica	Dinamarca
Grécia	Alemanha
Espanha (em preparação a carta de condução em plástico)	Itália
França	Portugal
Irlanda	Finlândia
Luxemburgo	Suécia
Países Baixos	Reino Unido
Áustria	Noruega
Listenstaine (em preparação a carta de condução em plástico)	Islândia

B.7. Cartas e certificados provisórios

No Reino Unido e na Irlanda, podem ser emitidas as chamadas «cartas de condução provisórias», as quais, em certas circunstâncias, permitem a condução no território nacional. De acordo com o direito nacional, essas cartas de condução são consideradas parte da formação prática dos condutores. No entanto, são emitidas sem obrigação de aprovação num exame de condução.

O n.º 2 do artigo 1.º da Directiva 91/439/CEE estipula que as cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros têm de ser reconhecidas mutuamente. Todavia, as cartas de condução provisórias supramencionadas não são cartas de condução plenas na acepção da directiva. O artigo 7.º da directiva prevê que a emissão de cartas de condução seja sujeita à aprovação num exame de aptidão e comportamento. Em consequência, as cartas de condução provisórias são um documento nacional emitido no âmbito da formação do condutor e não o habilitam a conduzir fora do território do Estado-Membro emissor.

Além disso, nos Estados-Membros é emitida uma grande variedade de certificados diferentes, nomeadamente, certificados de aprovação em exames, certificados provisórios por perda ou roubo de cartas de condução, certificados médicos, etc. Esses certificados não são cartas de condução e, por conseguinte, não têm de ser reconhecidos pelos outros Estados-Membros. No caso de uma carta de condução caducada, perdida ou roubada, o titular deve obter um novo documento de carta de condução, a fim de beneficiar do princípio do reconhecimento mútuo.

B.8. Averbamentos no documento «carta de condução»

As disposições nacionais do Reino Unido prevêem que a carta de condução contém o documento «carta de condução» e uma contraparte. Nesta última, as condenações por infracções ao código da estrada, sob a forma de pontos de penalização, são registadas de uma forma visual. Dado que não se encontram actualmente harmonizados os sistemas nacionais de pontos de penalização e as condenações por infracção ao código da estrada apenas podem ser processadas em conformidade com o previsto em acordos bilaterais⁽¹³⁾, esses averbamentos não são relevantes nos outros Estados-Membros.

No que diz respeito a averbamentos em cartas de condução emitidas noutros Estados-Membros, são aplicáveis o ponto 4 do anexo I (relativamente ao modelo em papel) e o n.º 3, alínea a), do anexo IA (relativamente ao modelo em plástico): um Estado-Membro de acolhimento pode inscrever na carta de condução as referências indispensáveis à sua gestão, desde que também inscreva esse tipo de referências nas cartas que emite e desde que disponha, para o efeito, do espaço necessário.

⁽¹³⁾ Uma convenção elaborada com base no artigo 31.º do TUE (ex-artigo K.3) prevê o reconhecimento multilateral das inibições de condução (Convenção relativa às decisões de inibição de conduzir, JO C 216 de 10.7.1998, p. 2) e poderá assim melhorar esta situação. Todavia, até à data apenas um Estado-Membro ratificou esta Convenção.

C. PANORÂMICA DAS CATEGORIAS DE CARTAS DE CONDUÇÃO EXISTENTES

Grupo 1

Categoria A	Categoria B	Categoria B+E
<p><u>Motociclos</u>: cilindrada superior a 125 cm³ e potência superior a 11 kW</p> <p><u>Motociclos pesados</u>: potência superior a 25 kW ou relação potência/peso superior a 0,16 kW/kg (acesso: ou 21 anos de idade ou 2 anos de experiência num motociclo «ligeiro» A)</p>	<p><u>Veículos a motor</u> com uma m.m.a. (massa máxima autorizada) não superior a 3 500 kg e com menos de 9 lugares sentados; poderão ser acoplados a um <u>reboque</u> com não mais de 750 kg</p> <p><u>conjuntos</u>: com uma m.m.a. não superior a 3 500 kg; a m.m.a. do reboque não pode exceder a tara do veículo tractor</p>	<p><u>conjunto</u> de veículos, composto por um veículo tractor pertencente à categoria B e um reboque e não classificáveis na categoria B</p>
Subcategoria A1	Subcategoria B1	
<p><u>Motociclos ligeiros</u>: cilindrada não superior a 125 cm³ e potência não superior a 11 kW</p> <p>Os <u>ciclomotores</u> com uma velocidade máxima inferior a 45 km/h ou uma cilindrada inferior a 50 cm³ <u>não estão abrangidos pela directiva</u></p>	<p>Os <u>veículos de três e quatro rodas</u> com uma velocidade máxima por construção superior a 45 km/h ou uma cilindrada de mais de 50 cm³; a tara não deve ser superior a 550 kg</p>	

Grupo 2

Categoria C	Categoria C+E	Categoria D	Categoria D+E
<p><u>Veículos a motor</u> que não sejam os da categoria D, com m.m.a. superior a 3 500 kg, poderá incluir um <u>reboque</u> com não mais de 750 kg</p>	<p><u>Conjuntos</u> de veículos acoplados compostos por um veículo tractor pertencente à categoria C e um reboque com uma m.m.a. superior a 750 kg</p>	<p><u>Veículos a motor</u> destinados ao transporte de passageiros e com mais de nove lugares sentados, poderão ser acoplados a um <u>reboque</u> com não mais de 750 kg</p>	<p><u>Conjuntos</u> de veículos acoplados compostos por um veículo tractor pertencente à categoria D e um reboque com uma m.m.a. superior a 750 kg</p>
Subcategoria C1	Subcategoria C1+E	Subcategoria D1	Subcategoria D1+E
<p><u>Veículos a motor</u> que não sejam os da categoria D e com uma m.m.a. superior a 3 500 kg, mas não superior a 7 500 kg, poderão ser acoplados a um <u>reboque</u> com uma m.m.a. com não mais de 750 kg</p>	<p><u>Conjuntos</u>: o veículo tractor pertence à categoria C1 e o reboque tem uma m.m.a. superior a 750 kg; a m.m.a. do conjunto assim formado não pode exceder 12 000 kg e a m.m.a. do reboque não pode exceder a tara do veículo tractor</p>	<p><u>Veículos a motor</u> destinados ao transporte de passageiros e com mais de nove lugares sentados, mas não mais de 17; podem ser acoplados a um <u>reboque</u> com uma m.m.a. não superior a 750 kg</p>	<p><u>Conjuntos</u>: veículo tractor da subcategoria D1 e reboque com uma m.m.a. superior a 750 kg; a m.m.a. total não pode exceder 12 000 kg e a m.m.a. do reboque não pode exceder a tara do veículo tractor; o reboque não pode ser utilizado para o transporte de pessoas</p>

Parte II

ORIENTAÇÕES JURÍDICAS PARA A INTERPRETAÇÃO DA DIRECTIVA 91/439/CEE

A presente parte apresenta uma interpretação jurídica de determinadas disposições da Directiva 91/439/CEE relativa à carta de condução, a fim de garantir a coerência da sua aplicação prática, em conformidade com os princípios do direito comunitário. A experiência prática mostrou ser indispensável para as autoridades responsáveis pelo controlo da aplicação, para as administrações locais e para os próprios cidadãos uma descrição sumária e concisa das situações práticas mais frequentes, bem como da interpretação juridicamente correcta do direito comunitário em vigor que deve ser adoptada relativamente a essas situações.

As várias secções interpretativas seguem uma estrutura idêntica: o problema é apresentado em traços gerais numa perspectiva jurídica, seguindo-se (um) exemplo(s) prático(s) que ilustra(m) a questão e, no final de cada secção, é apresentada a interpretação jurídica.

A. REQUISITOS PARA A TROCA DE CARTAS DE CONDUÇÃO

A.1. Situação jurídica

O artigo 8.º da primeira directiva determinava que as cartas de condução de titulares que estabelecessem a sua residência habitual noutro Estado-Membro eram válidas durante um ano. Durante esse período, o Estado-Membro de acolhimento exigia a **troca obrigatória** da carta emitida noutro Estado-Membro.

O texto do n.º 1 do artigo 8.º é o seguinte:

«Os Estados-Membros estabelecerão que, se o titular de uma carta de condução nacional ou de uma carta de modelo comunitário válidas, emitidas por um Estado-Membro, adoptar residência habitual num outro Estado-Membro, a respectiva carta permanecerá válida pelo período máximo de um ano a contar da data de adopção de residência. Durante este período, a pedido do titular e contra a entrega da sua carta, o Estado em que o titular adoptou residência habitual emitirá uma carta de condução (modelo comunitário) da ou das categorias correspondentes, sem lhe impor as condições previstas no artigo 6.º [...]».

No entanto, o artigo 13.º da segunda directiva revogou a primeira directiva a partir de 1 de Julho de 1996 e o n.º 2 do artigo 1.º da segunda directiva introduziu o **princípio do reconhecimento recíproco** das cartas emitidas pelos Estados-Membros, eliminando assim a referida obrigação de substituição da carta de condução.

O nono considerando do preâmbulo da Directiva 91/439/CEE declara que a própria obrigação de troca das cartas de condução constitui um obstáculo à livre circulação das pessoas, sendo, por conseguinte, inadmissível à luz dos progressos realizados no sentido da integração europeia.

Desde a entrada em vigor da Directiva 91/439/CEE, a troca das cartas de condução emitidas nos Estados-Membros é, em geral, puramente voluntária, dado que o n.º 1 do artigo 8.º dessa mesma directiva determina o seguinte:

«No caso de o titular de uma carta de condução válida emitida por um Estado-Membro ter adquirido residência habitual noutro Estado-Membro, pode solicitar a troca da sua carta de condução por outra carta equivalente;».

Continua, no entanto, a admitir-se a troca das cartas de condução num número muito limitado de casos, ao abrigo do regime da segunda directiva:

- i) nos termos do n.º 2 do artigo 8.º, um Estado-Membro pode trocar uma carta de condução para efeitos de aplicação do direito penal e das disposições de polícia nacionais. Face ao princípio geral enunciado no n.º 1 do artigo 8.º, tal prática tem de manter o seu carácter restritivo e aplicar-se-á apenas a infracções graves ao código da estrada,
- ii) para efeitos de renovação das cartas de condução que caduquem fora do território do Estado emissor, terá de se proceder à sua substituição. Esta substituição, porém, é mais o efeito prático da renovação do que uma substituição propriamente dita.

A.2. Casos práticos

Exemplo 1:

O titular de uma carta de condução estabelece a sua residência habitual em França após 1 de Julho de 1996. Não substituiu a sua carta de condução. Em 1997, as autoridades francesas exigem-lhe que a substitua. Ele invoca o reconhecimento da sua carta original em conformidade com o n.º 2 do artigo 1.º da Directiva 91/439/CEE sem quaisquer formalidades ⁽¹⁴⁾; além disso, alega que o n.º 2 do artigo 1.º tem aplicação imediata ⁽¹⁵⁾.

Exemplo 2:

Os factos são idênticos aos do exemplo 1, com a diferença de que o titular da carta estabelece a sua residência habitual no outro Estado-Membro entre 1 de Julho de 1995 e 1 de Julho de 1996.

Exemplo 3:

Os factos são idênticos aos do exemplo 1, com a diferença de que o titular da carta estabelece a sua residência habitual no outro Estado-Membro antes de 1 de Julho de 1995.

⁽¹⁴⁾ O TJCE salientou no ponto 26 do acórdão C-193/94 (Skanavi), que as cartas de condução têm de ser reconhecidas sem quaisquer formalidades.

⁽¹⁵⁾ No n.º 43 do acórdão do TJCE C-230/97 (Awoyemi) declara-se expressamente que o n.º 2 do artigo 1.º da segunda directiva é de aplicação imediata.

A.3. Interpretação do TJCE no processo C-193/94 (Skanavi)

Algumas das disposições da Directiva 80/1263/CEE foram clarificadas pelo TJCE no processo C-193/94 de 29 de Fevereiro de 1996 (Skanavi). Apesar de a primeira directiva ter sido revogada pela Directiva 91/439/CEE, tem de remeter-se para o acórdão *supra*, uma vez que tal permite identificar os efeitos das disposições da primeira directiva nos casos vertentes.

Neste acórdão, o TJCE faz a distinção entre o **direito de conduzir** um veículo e o **documento «carta de condução»**. O direito de conduzir não era afectado se o titular não substituiu a carta de condução no prazo de um ano, previsto na Directiva 80/1263/CEE. O n.º 1 do artigo 8.º da primeira directiva, em vigor até 1 de Julho de 1996, determinava que, no prazo de um ano, um Estado-Membro devia exigir ao titular de uma carta de condução emitida noutro Estado-Membro que a substituisse (ver acima texto do artigo).

Além disso, o Tribunal declarou que a emissão de uma carta de substituição não constitui um novo direito de conduzir no território do Estado-Membro de acolhimento, mas é apenas a prova da existência desse direito. Este direito foi conferido ao titular por outro Estado-Membro, sendo expresso pela carta emitida em substituição. O TJCE assinalou que a carta original permanecia válida no Estado-Membro que a emitiu e continuava a ser reconhecida pelos outros Estados-Membros, independentemente de ter sido ou não substituída (ponto 32).

Relativamente à **proporcionalidade das multas** por não se ter procedido à substituição, o TJCE declarou que o artigo 43.º do Tratado CE obsta a que um condutor que não tenha procedido à substituição da carta seja tratado como condutor sem carta (ponto 39 do acórdão). Esta avaliação jurídica reveste-se de importância capital para a avaliação da proporcionalidade das multas.

A.4. Solução

Tendo em conta os actuais princípios do direito comunitário, mais especificados pelo TJCE, aplica-se o seguinte aos exemplos práticos acima descritos:

A.4.1. *O titular mudou a sua residência habitual após 1 de Julho de 1996*

O princípio do reconhecimento mútuo previsto no n.º 2 do artigo 1.º da Directiva 91/439/CEE é directamente aplicável a partir da entrada em vigor dessa directiva em 1 de Julho de 1996⁽¹⁶⁾. Por conseguinte, não pode exigir-se a troca da carta desde essa data e tal troca tem um carácter puramente voluntário, de acordo com o n.º 1 do artigo 8.º da segunda directiva. Assim, no exemplo 1, os Estados-Membros não podem impor a obrigação de substituição da carta.

A.4.2. *O titular mudou a sua residência habitual entre 1 de Julho de 1995 e 1 de Julho de 1996*

Como acima referido, o n.º 1 do artigo 8.º da primeira directiva exigia a substituição obrigatória das cartas de condução no prazo de um ano. A Directiva 91/439/CEE, que entrou em vigor em 1 de Julho de 1996, introduziu um regime de substituição de carácter puramente voluntário. A conjugação das duas disposições divergentes da primeira e da segunda directivas conduziu a uma supressão de facto com carácter retroactivo da substituição obrigatória a partir de 1 de Julho de 1995, um ano antes da entrada em vigor da segunda directiva. No exemplo 2, por conseguinte, o titular de uma carta de condução não pode ser obrigado a substituí-la.

A.4.3. *O titular mudou a sua residência habitual antes de 1 de Julho de 1995*

Neste caso, o titular da carta conduzia com um documento que perdeu a validade uma vez terminado o prazo de um ano, o que constitui uma infracção da legislação administrativa nacional. No entanto, a carta original permanecia normalmente válida no Estado-Membro que a tinha emitido e continuava a ser reconhecida por todos os outros Estados-Membros. Por este motivo, e porque a substituição se tornou puramente voluntária desde a entrada em vigor da Directiva 91/439/CEE, a substituição obrigatória de uma carta após essa data tem de ser considerada uma formalidade legal que constitui uma infracção às regras que regem a livre circulação de pessoas⁽¹⁷⁾.

No exemplo 3, o titular de uma carta pode, pois, ser obrigado a substituí-la apenas em circunstâncias muito excepcionais, nomeadamente se uma disposição nacional se aplicar antes de 1 de Julho de 1996 a factos ocorridos antes dessa data. No entanto, um cidadão comunitário pode recorrer da aplicação de regras que impõem uma substituição obrigatória após 1 de Julho de 1996, dado que tal aplicação está nesse caso em contradição com a legislação comunitária, mesmo sem que a segunda directiva tenha sido transposta para o Estado-Membro que aplica essas regras.

O exemplo 3 é de natureza teórica na medida em que, tanto quanto é do conhecimento da Comissão Europeia, não está em curso em nenhum tribunal nacional de nenhum Estado-Membro qualquer processo desse tipo.

A.4.4. *Imposição de multas por não substituição da carta*

No que respeita às infracções cometidas antes de 1 de Julho de 1995 (exemplo 3), é possível deduzir o seguinte dos princípios estabelecidos pelo TJCE: a não substituição da carta de condução no prazo de um ano no âmbito do regime previsto pela primeira directiva não afectou o direito de conduzir, mas representou antes o não cumprimento de uma obrigação administrativa. O Tribunal de Justiça, por conseguinte, qualificou de *desproporcionada*, no geral, a imposição de *sanções penais* por não cumprimento da exigência de substituição, mesmo se as sanções aplicadas são apenas de natureza pecuniária (ponto 37 do processo C-193/94 Skanavi).

⁽¹⁶⁾ Ver acórdão do TJCE sobre o processo C-230/97, ponto 43.

⁽¹⁷⁾ Em aplicação semelhante das regras estabelecidas pelo TJCE no processo C-265/88 Messner (ver, nomeadamente o ponto 8).

Todavia, os Estados-Membros podem impor *sanções administrativas*. No entanto, devem ser adequadas e não desproporcionadas em relação à natureza da infracção. Nomeadamente, não podem ser de tal maneira severas que constituam um entrave à livre circulação de pessoas. Estas restrições à imposição de sanções foram sistematicamente confirmadas pela jurisprudência do TJCE ⁽¹⁸⁾. Além disso, tal imposição de multas apenas pode ser aplicada na condição de a legislação nacional não prever a aplicação retroactiva de disposições mais favoráveis do direito penal, que possam ter entrado em vigor enquanto o processo em causa estava pendente num tribunal. Acrescente-se ainda que o direito comunitário não obsta a que um tribunal nacional aplique o n.º 2 do artigo 1.º e o n.º 1 do artigo 8.º da segunda directiva, mesmo quando a infracção ocorreu antes de 1 de Julho de 1995 (ver processo do TJCE 230/97, ponto 2 do dispositivo do acórdão).

Se um cidadão comunitário titular de uma carta de condução tiver mudado a sua residência habitual *após 1 de Julho de 1995* (exemplos 1 e 2) e não tiver substituído a sua carta, não cometeu qualquer infracção, dado que a substituição passara a ser voluntária. Nesses casos está excluída a imposição de qualquer sanção, seja ela penal ou administrativa.

B. RECONHECIMENTO MÚTUO DAS CARTAS DE CONDUÇÃO

B.1. Reconhecimento das cartas de condução que contêm restrições na altura da substituição

B.1.1. Situação jurídica

Ao abrigo do regime previsto na primeira directiva, a carta original permanece válida no Estado-Membro emissor. Uma carta de condução emitida em substituição dela apenas constitui uma prova do direito de conduzir, mas não o determina, dado que o âmbito do direito de conduzir é definido pelo Estado-Membro emissor ⁽¹⁹⁾. A nível do direito comunitário derivado, após a entrada em vigor da Directiva 91/439/CEE, não é feita qualquer distinção entre o documento carta de condução e o direito de conduzir. Como a directiva harmoniza, entre outros aspectos, as categorias de cartas, a idade mínima e as condições para a emissão de uma carta e as cartas reflectem, assim, claramente as habilitações conferidas ao condutor, *todas* as habilitações registadas numa carta têm de ser reconhecidas de acordo com o princípio do reconhecimento mútuo.

O âmbito das habilitações averbadas nas cartas obtidas antes de 1 de Julho de 1996 não pode ser determinado pelos registos no documento. A essas cartas aplica-se o artigo 10.º da segunda directiva: as tabelas de equivalências estabelecidas em conformidade com o artigo 10.º da segunda directiva determinam as habilitações efectivas nos termos do artigo 3.º da segunda directiva. Além disso, o artigo 8.º da Directiva 80/1263/CEE determinava que o Estado-Membro de acolhimento devia emitir uma carta de condução para o titular em causa para a ou as categorias *correspondentes*. A restrição de habilitações que tenham sido obtidas noutros Estados-Membros

⁽¹⁸⁾ Ver, nomeadamente, os processos C-265/88 Messner (ponto 14) e C-24/97 Comissão v Alemanha, (ponto 14).

⁽¹⁹⁾ Ver pontos 31, 32 e 34 do acórdão do TJCE C-193/94-Skanavi.

(prática generalizada antes da entrada em vigor da Directiva 91/439/CEE) apenas se justifica, portanto, se for qualificada como uma restrição do documento e não do direito inicial de conduzir.

Como o titular era obrigado a obter uma carta de substituição diferente, não podia provar o seu direito inicial com o novo documento (que continha restrições). Por conseguinte, não estava habilitado a conduzir veículos de categorias distintas daquelas para que a carta o habilitava.

Como uma restrição que tivesse sido imposta pelo Estado-Membro de acolhimento ao abrigo da Directiva 80/1263/CEE era apenas aplicável no território nacional, os outros Estados-Membros não eram obrigados a reconhecer a restrição caso o titular da carta mudasse a sua residência habitual para um outro Estado-Membro. Por conseguinte, as categorias de veículos para as quais um titular de uma carta de condução estava habilitado, que eram restringidas no Estado-Membro de acolhimento, podiam ser mais restringidas ou alargadas em caso de mudança posterior de residência para um terceiro Estado-Membro.

Nos termos do n.º 1 (última frase) do artigo 8.º da Directiva 80/1263/CEE, o Estado-Membro de acolhimento apenas tinha o direito de recusar a troca de uma carta caso as suas disposições nacionais obstassem à emissão de uma carta.

B.1.2. Casos práticos

Exemplo 4:

Um alemão titular de uma carta de condução estabelece a sua residência habitual em França antes de 1 de Julho de 1995. De acordo com a prática seguida nessa altura em matéria de substituição de cartas de condução, foi-lhe concedida uma carta francesa, que o habilitava a conduzir veículos da categoria B com um peso máximo de 3,5 t, em substituição da sua carta alemã «Klasse 3», que o habilitava a conduzir veículos com um peso máximo de 7,5 t (e mesmo até 18,25 t com certos conjuntos) em território alemão. Continuando a residir em França, ele reclama todas as habilitações decorrentes do direito conferido pela carta alemã inicial para conduzir depois de 1 de Julho de 1996, referindo o princípio do reconhecimento mútuo.

Exemplo 5:

Tal como no exemplo 4, a habilitação inicial foi restringida. Depois de 1 de Julho de 1996, o titular da carta muda-se para um terceiro Estado-Membro e pede o reconhecimento pleno do seu direito inicial de conduzir nesse Estado.

Exemplo 6:

Tal como no exemplo 4, a habilitação inicial foi restringida. Depois de 1 de Julho de 1996, o titular da carta regressa ao Estado emissor e reclama todas as habilitações que aí tinha inicialmente, de acordo com o direito inicial de conduzir, que lhe foi concedido na altura da emissão da carta original no Estado emissor.

B.1.3. Solução

No ponto 32 do processo C-193/94, o TJCE clarificou que o direito inicial de conduzir permanecia inalterado e válido no Estado-Membro emissor. Além disso, a Directiva 91/439/CEE não menciona a distinção entre o direito de conduzir e o documento carta de condução e estabelece o princípio do reconhecimento mútuo das cartas de condução. A preservação ou a recuperação plena do direito inicial de conduzir é resultado da existência permanente do direito original no Estado emissor e é independente da introdução do princípio do reconhecimento mútuo.

A recuperação das habilitações, que tinham sido restringidas, tem fundamentos jurídicos diferentes dos da preservação das habilitações alargadas (ver adiante).

No que respeita à *reclamação do reconhecimento* do direito inicial de conduzir após a entrada em vigor da Directiva 91/439/CEE quer no Estado de acolhimento quer num terceiro Estado-Membro (exemplos 4 e 5), decorre do que acima foi dito que um titular de uma carta de condução **não pode** exigir todas as suas habilitações iniciais. Os Estados-Membros apenas são obrigados a reconhecer o documento carta de condução. Nos exemplos citados, este documento constitui prova de habilitações mais limitadas do que o direito de conduzir inicial. Como o direito de conduzir inicial se manteve inalterado apenas no Estado-Membro emissor, a recuperação desse direito noutros Estados-Membros não pode basear-se no princípio do reconhecimento mútuo, dado que a extensão total do direito não está expressamente registada no documento.

Caso o titular de uma carta de condução reclame o reconhecimento pleno do direito de conduzir inicial no Estado emissor (exemplo 6), ele tem o direito de recuperar esse direito, dado que o direito de conduzir inicial permaneceu inalterado nesse Estado, de acordo com os princípios estabelecidos pelo TJCE ⁽²⁰⁾.

Recomenda-se que, aos titulares de cartas que têm o direito de reclamar as suas habilitações anteriores, sejam concedidas as habilitações mais alargadas apenas mediante apresentação de um pedido e depois de entregue a carta emitida em substituição. Deste modo, todas as habilitações podem ser registadas numa carta a emitir de novo pelo Estado-Membro emissor.

B.2. Reconhecimento das cartas de condução nas quais foram dadas habilitações suplementares na altura da substituição

B.2.1. Situação jurídica

Do primeiro e do nono considerando da Directiva 91/439/CEE, bem como do seu artigo 13.º, que revogou integralmente a

Directiva 80/1263/CEE, decorre que apenas a partir da entrada em vigor da segunda directiva se aplica o reconhecimento mútuo **pleno**. Nos casos em que, com a substituição da carta, tenham sido concedidas habilitações suplementares, tais habilitações não decorrem do direito inicial de conduzir, mas foram conferidas em virtude da aplicação da legislação nacional em vigor no Estado-Membro de acolhimento. Por conseguinte, uma restrição das habilitações alargadas em caso de mudança posterior de residência para outro Estado-Membro ou para o Estado emissor é admissível caso a segunda mudança de residência tenha ocorrido antes da entrada em vigor da segunda directiva. A razão para isso reside no facto de a habilitação alargada ter sido conferida por força da legislação nacional de outro Estado-Membro.

Apenas as habilitações efectivamente registadas no documento carta de condução têm de ser plenamente reconhecidas desde a entrada em vigor da Directiva 91/439/CEE. Uma restrição de tais habilitações está em geral excluída em caso de mudança posterior de residência do titular da carta após 1 de Julho de 1996, dado que as possibilidades de uma aplicação restritiva das regras nacionais são limitadas em virtude do n.º 3 do artigo 1.º da Directiva 91/439/CEE.

B.2.2. Casos práticos

Exemplo 7:

Um francês titular de uma carta B que o habilita a conduzir veículos com um peso máximo de 3,5 t estabeleceu a sua residência habitual na Alemanha em 1990. Neste país, foi concedida, com a substituição da carta, a habilitação normal para a «Klasse 3», que lhe permite conduzir veículos até um peso máximo de 7,5 t (e mesmo 18,25 t). Antes de 1 de Julho de 1996, o titular voltou a estabelecer a sua residência habitual em França, onde foi obrigado a substituir novamente a carta alemã por uma francesa, restringindo as habilitações conferidas pela carta alemã. Após a entrada em vigor da Directiva 91/439/CEE, ele reclama o reconhecimento pleno das habilitações alemãs.

Exemplo 8:

Um irlandês titular de uma carta de condução B estabeleceu a sua residência habitual no Reino Unido em 1993. Neste país, com a substituição da sua carta inicial, ficou habilitado a conduzir adicionalmente veículos das categorias C1 e C1+E, bem como veículos das categorias D1 e D1+E desde que não por conta de outrem. Como voltou a estabelecer a sua residência habitual na Irlanda depois de 1 de Julho de 1996, invoca o princípio do reconhecimento mútuo estabelecido no n.º 2 do artigo 1.º da Directiva 91/439/CEE e opõe-se a qualquer mudança de habilitações em relação à carta do Reino Unido, que lhe fora dada em substituição.

Exemplo 9:

Um francês titular de uma carta de condução estabeleceu a sua residência habitual na Alemanha antes de 1 de Julho de 1996, onde ficou habilitado a conduzir também veículos da «Klasse 3». Antes da entrada em vigor da Directiva 91/439/CEE, mudou a sua residência habitual da Alemanha para um terceiro Estado-Membro, onde pede o pleno reconhecimento das suas habilitações alargadas.

⁽²⁰⁾ Se o princípio do reconhecimento mútuo fosse aplicado neste caso, o Estado-Membro emissor apenas seria obrigado a reconhecer a habilitação restringida registada no documento que fora trocado anteriormente.

Exemplo 10:

Como no exemplo 9, a habilitação inicial é alargada com a substituição da carta. Após a entrada em vigor da Directiva 91/439/CEE, o titular da carta estabelece a sua residência habitual num terceiro Estado-Membro e reclama o reconhecimento pleno da sua habilitação alargada de acordo com o princípio do reconhecimento mútuo.

B.2.3. Solução

No caso de o âmbito da carta ter sido alargado com a substituição, mas novamente restringido devido à posterior mudança de residência novamente para o Estado emissor antes de 1 de Julho de 1996 (exemplo 7), esta restrição pode ser mantida, mesmo após a entrada em vigor da Directiva 91/439/CEE. Um titular de uma carta cujo âmbito foi alargado durante um certo período no passado, mas que foi novamente restringido antes da entrada em vigor do princípio do reconhecimento mútuo, não tem fundamento jurídico para basear o seu pedido de retenção da extensão das habilitações. O documento desse titular, do qual constam as habilitações alargadas, foi substituído e contém agora a habilitação inicial; o direito inicial de conduzir mantém-se inalterado.

Se o âmbito da carta foi alargado com a substituição e o titular mudou a sua residência habitual novamente para o Estado emissor após 1 de Julho de 1996 (exemplo 8), as suas habilitações alargadas têm de ser plenamente reconhecidas de acordo com o princípio do reconhecimento mútuo. A aplicação do n.º 2 do artigo 1.º obsta à subsequente restrição dessas habilitações alargadas, bem como a qualquer referência ao direito inicial de âmbito menos alargado.

Se as habilitações foram alargadas e o titular se mudou para um terceiro Estado-Membro antes de 1 de Julho de 1996 (exemplo 9), uma restrição subsequente da habilitação alargada permaneceu legalmente permissível, dado que o terceiro Estado-Membro podia ter uma política de emissão de cartas mais restritiva do que o Estado-Membro em que o âmbito da carta foi alargado. Além disso, o terceiro Estado-Membro tinha de reconhecer o direito de conduzir inicial conferido pelo Estado-Membro emissor, mas podia restringi-lo no seu território.

Se o titular de uma carta alargada muda a sua residência para um terceiro Estado-Membro após 1 de Julho de 1996 (exemplo 10), qualquer terceiro Estado-Membro é obrigado a reconhecer todas as habilitações, incluindo as que possam ter sido acrescentadas por um segundo Estado-Membro, de acordo com o princípio do reconhecimento mútuo (ver exemplo 8).

Se, no caso de terem sido concedidas habilitações suplementares (exemplos 8 e 10), uma carta for roubada ou perdida, a situação é a seguinte: o Estado-Membro emissor possui ainda a carta original. Caso o titular da carta seja residente nesse Estado (exemplo 8), as autoridades competentes têm de proce-

der a averiguações em cooperação com as autoridades que concederam as habilitações suplementares e são obrigadas a emitir uma nova carta em que averbem todas as habilitações. No exemplo 10, o Estado-Membro de acolhimento tem competência para emitir uma nova carta de acordo com o n.º 5 do artigo 8.º, contendo todas as habilitações previamente obtidas.

Note-se que as soluções jurídicas atrás sugeridas não podem dar origem a um novo «turismo de cartas»⁽²¹⁾: como a Directiva 91/439/CEE foi transposta em todos os Estados-Membros, as categorias de cartas de condução e as condições para a sua emissão foram harmonizadas. Os direitos alargados deixaram assim de poder ser obtidos a partir do momento em que foi transposta a segunda directiva. As habilitações que alargaram as definidas no artigo 3.º da directiva (por exemplo, de acordo com o n.º 4 do artigo 5.º) apenas são válidas no território nacional e apenas a habilitação básica definida no artigo 3.º é averbada na carta. Os outros Estados-Membros não são obrigados a reconhecer essas habilitações alargadas, mesmo que tenham sido concedidas em conformidade com a segunda directiva.

B.2.4. Nota explicativa a propósito de uma solução alternativa

Restringir as habilitações alargadas para as habilitações originais conferidas pelo Estado emissor após 1 de Julho de 1996 estaria em contradição com os princípios básicos do direito comunitário, nomeadamente a livre circulação de pessoas e o princípio da não discriminação. Todos os cidadãos comunitários podem invocar os direitos que lhe são conferidos pela segunda directiva, mesmo em relação ao seu próprio Estado-Membro. Essa invocação pode ser feita sem discriminações associadas ao local de emissão da carta, que é o Estado-Membro em que o titular da carta tem a sua residência habitual⁽²²⁾.

Além disso, tal abordagem teria como resultado uma restrição no Estado emissor apenas. Caso o titular dessa habilitação mude a sua residência habitual para um terceiro país dentro da UE (ver exemplo 10), a sua habilitação plena tem de ser reconhecida no terceiro Estado-Membro, de acordo com o n.º 2 do artigo 1.º da Directiva 91/439/CEE.

B.3. Não entrega do documento inicial**B.3.1. Situação jurídica**

Se os condutores possuírem mais do que uma carta por não terem trocado a carta inicial ou por terem indevidamente ob-

⁽²¹⁾ «Turismo de cartas de condução» é um fenómeno prático que consiste no seguinte: os candidatos a cartas de condução passam os seus exames de condução num país diferente do seu país de residência. As razões para isso são quer o facto de ser mais fácil obter uma carta de condução no outro país (por exemplo, as aulas de condução ou os testes teóricos não são obrigatórios) quer o facto de terem de pagar menos para obterem a carta de condução do que no seu país de residência.

⁽²²⁾ Para uma descrição deste tipo de discriminação, ver acórdão do TJCE sobre os processos C-19/92 Kraus e C-212/97 Centros.

tido um duplicado, é óbvio que tal constitui uma violação do n.º 5 do artigo 7.º da Directiva 91/439/CEE. A posse de mais do que uma carta está também em contradição com a primeira directiva, dado que esta obrigava à troca das cartas no prazo de um ano após o estabelecimento da residência habitual noutra Estado-Membro.

O n.º 5 do artigo 7.º da Directiva 91/439/CEE estabelece, de uma forma clara e inequívoca, que uma pessoa apenas pode ser titular de uma única carta de condução emitida por um Estado-Membro. Um condutor que seja titular de mais do que uma carta de condução que invoque o princípio do reconhecimento mútuo após 1 de Julho de 1996 está a fazer uma invocação abusiva.

Além disso, o TJCE mantém sistematicamente ⁽²³⁾ que os Estados-Membros podem ter um interesse legítimo em impedir que alguns dos seus cidadãos tentem furta-se à aplicação da sua legislação nacional através das facilidades criadas pelo Tratado. Como o interesse legal é idêntico, parece adequada uma aplicação análoga desta regra a todos os residentes no território que possam ser nacionais de outros Estados-Membros. Nesses casos, os Estados-Membros podem tomar as medidas adequadas para impedir que os seus cidadãos (e os residentes no seu território) invoquem as disposições do direito comunitário de um modo fraudulento ou abusivo.

B.3.2. Casos práticos

Exemplo 11:

Um cidadão comunitário estabeleceu a sua residência habitual noutra Estado-Membro antes de 1 de Julho de 1995 e trocou aí a sua carta. A carta original foi devolvida à autoridade emissora, mas o titular guardou (ilegalmente) um duplicado da carta original. Após 1 de Julho de 1996, ele reclama as suas habilitações iniciais no Estado-Membro de acolhimento, associadas ao direito original de conduzir, que ainda tem maneira de provar apresentando o duplicado.

Exemplo 12:

Um cidadão comunitário estabeleceu a sua residência habitual na Noruega ou na Suécia antes de 1 de Janeiro de 1994. Nesses países, os titulares de uma carta de condução não eram obrigados a entregar as cartas originais às autoridades após a emissão da carta nacional. (NB: É provável que tal se tenha verificado também noutros Estados-Membros.). Após a entrada em vigor da Directiva 91/439/CEE e de acordo com o princípio do reconhecimento mútuo estabelecido no n.º 2 do artigo 1.º, esse titular reclamou a sua habilitação original (sem ter mudado a residência), que pode provar apresentando a carta original.

B.3.3. Solução

Logo que tenham conhecimento de que o titular está na posse de mais do que uma carta, os Estados-Membros devem exigir-

-lhe que entregue todas as cartas de condução às autoridades competentes do Estado-Membro de acolhimento e devem emitir depois uma nova carta. Esta abordagem será aplicável aos exemplos 11 e 12.

No que respeita ao âmbito das habilitações, tem de apurar-se a situação que se verificaria se a legislação comunitária tivesse sido plenamente respeitada. Caso um titular de carta esteja na posse de duas cartas, uma contendo habilitações muito mais vastas do que a outra, e caso esta última seja o único documento de que disporia de facto se tivesse cumprido em primeiro lugar a legislação comunitária, as habilitações suplementares podem ser restringidas *mesmo após a entrada em vigor da Directiva 91/439/CEE*. Esta solução aplicar-se-á aos casos de fraude patentes no exemplo 11.

Caso o titular de uma carta seja nacional do Estado-Membro que impõe a troca, a base jurídica para o procedimento acima descrito decorre da jurisprudência pertinente do TJCE acima citada. Os Estados-Membros podem impedir que os seus nacionais invoquem a legislação comunitária (neste caso, o princípio do reconhecimento mútuo) de um modo abusivo ou fraudulento (exemplo 11).

No que respeita à imposição de sanções administrativas em caso de fraude (exemplo 11), remete-se para a descrição da imposição de multas no caso de o titular não ter procedido à troca da carta (subsecção B.4.4 *supra*).

No que respeita ao exemplo 12, porém, quando a situação descrita resulta das regras nacionais em vigor em países que na altura não eram membros do EEE e, por conseguinte, não eram obrigados a aplicar as disposições da primeira directiva, não podem ser impostas quaisquer multas aos titulares de mais de uma carta. O mesmo se aplica aos Estados-Membros que puseram em vigor uma prática idêntica apesar da sua obrigação de cumprirem a legislação comunitária, uma vez que os cidadãos residentes num Estado-Membro não podem ser multados por omissões legislativas ou violações da legislação comunitária cometidas pelo Estado-Membro de acolhimento. Esses condutores mantinham legalmente os seus documentos nos termos da legislação nacional em vigor nessa altura. No que respeita aos países inicialmente não abrangidos pelo direito comunitário, deve notar-se que não é possível a aplicação retroactiva da legislação comunitária quando o país em causa já aderiu ao EEE.

C. CARTAS EMITIDAS EM DESRESPEITO DA LEGISLAÇÃO COMUNITÁRIA

C.1. Não observância do n.º 1, alínea a), do artigo 7.º

C.1.1. Situação jurídica

Se as cartas foram emitidas no desrespeito do disposto no n.º 1, alínea a), do artigo 7.º da Directiva 91/439/CEE, tem de ser determinada a autoridade competente para anular cartas, nos casos em que o titular tenha mudado de residência habitual dentro da UE.

⁽²³⁾ Ver, nomeadamente, os processos C-212/97 Centros Ltd de 9 de Março de 1999, ponto 24, e C-61/89 Bouchoucha, ponto 14.

Em termos gerais, um Estado-Membro tem de reconhecer as cartas emitidas noutro Estado-Membro, de acordo com o n.º 2 do artigo 1.º, mesmo que o Estado-Membro emissor não tenha respeitado as regras estabelecidas no n.º 1, alínea a), do artigo 7.º da segunda directiva. Por conseguinte, o Estado-Membro de acolhimento não tem o direito de se recusar a reconhecer as cartas que não tenham sido emitidas de acordo com o disposto na directiva.

Apesar da obrigação de reconhecer as cartas, o Estado-Membro de acolhimento pode aplicar certas regras nacionais, nos termos do n.º 3 do artigo 1.º Apenas em casos muito específicos, expressamente descritos na Directiva 91/439/CEE⁽²⁴⁾, o Estado-Membro de acolhimento pode recusar o reconhecimento.

C.1.2. Caso prático

Exemplo 13:

Após a data de entrada em vigor da Directiva 91/439/CEE, são emitidas cartas no Estado-Membro A de acordo com disposições legislativas nacionais anteriormente adoptadas, que colidem com as disposições da directiva. O Estado-Membro B recusa-se a reconhecer cartas de titulares que estabelecem a sua residência habitual em B.

C.1.3. Solução

— O Estado-Membro emissor não transpôs a directiva no prazo previsto

Neste caso, os outros Estados-Membros são obrigados a reconhecer as cartas que foram emitidas no desrespeito da legislação comunitária, nos termos do n.º 2 do artigo 1.º O Estado-Membro de acolhimento apenas pode aplicar as suas disposições nacionais dentro dos limites do n.º 3 do artigo 1.º. A Comissão Europeia iniciou vários processos de infracção contra Estados-Membros que não transpuseram a directiva até 1 de Julho de 1996, mas que posteriormente a transpuseram. No entanto, milhões de cartas foram emitidas entre a data de entrada em vigor da segunda directiva e as datas de transposição (muitas vezes em atraso). Tais documentos têm de ser reconhecidos.

— Não observância do n.º 1, alínea a), do artigo 7.º, apesar da transposição da segunda directiva

Neste caso, deve aplicar-se um procedimento específico, de acordo com o disposto na segunda directiva e no direito primário:

Em primeiro lugar, o Estado-Membro de acolhimento deve pedir informações suplementares ao Estado-Membro emissor, de acordo com o n.º 3 do artigo 12.º da directiva. Comparada com a Directiva 80/1263/CEE, a segunda directiva acentua mais o aspecto da assistência mútua entre Estados-Membros (patente na nova redacção do n.º 3 do artigo 12.º — comparada com a mesma disposição da Directiva 80/1263/CEE). O Conselho das Comunidades Eu-

ropeias e a Comissão Europeia clarificaram o âmbito da referida disposição, declarando o seguinte durante o processo de adopção da Directiva 91/439/CEE:

«O Conselho e a Comissão consideram que as disposições da directiva respeitantes ao pleno reconhecimento mútuo das cartas exigem uma cooperação mais estreita entre as autoridades competentes dos Estados-Membros. Neste contexto, tal significa, nomeadamente, o estabelecimento de um intercâmbio efectivo de informações . . .».

Se o Estado-Membro emissor apenas fornecer informações insuficientes ou insatisfatórias, o Estado-Membro de acolhimento pode recorrer ao TJCE, de acordo com o artigo 227.º CE, ou pedir à Comissão que recorra ao Tribunal, de acordo com o artigo 226.º CE.

O Estado-Membro de acolhimento não tem, regra geral, competência para decidir o não reconhecimento de cartas que tenham sido emitidas no desrespeito da legislação comunitária, caso contrário o princípio do reconhecimento mútuo tornar-se-ia ineficaz. Apenas se o procedimento acima descrito se revelar ineficaz e em casos muito excepcionais⁽²⁵⁾, é admissível a recusa de reconhecer as cartas emitidas noutro Estado-Membro.

Este direito de um Estado-Membro decorre de uma aplicação por analogia das regras estabelecidas por um acórdão do TJCE⁽²⁶⁾ e tem de ser aplicado de um modo muito restritivo. Esse acórdão insiste também em que a inexactidão tem de ser óbvia. Pode ainda remeter-se para o acórdão do TJCE sobre o processo C-212/97 (Centros Ltd), que autoriza os Estados-Membros a tomarem as medidas adequadas para obstar a que alguns dos seus nacionais, bem como os cidadãos de outros Estados-Membros que residem no seu território, invoquem as disposições da legislação comunitária (neste caso, o princípio do reconhecimento mútuo) de um modo fraudulento ou abusivo⁽²⁷⁾.

C.2. Não observância do n.º 1, alínea b), do artigo 7.º

C.2.1. Situação jurídica

O Estado-Membro de acolhimento é obrigado a reconhecer as cartas emitidas noutro Estado-Membro, nos termos do n.º 2 do artigo 1.º, independentemente de a carta ter ou não sido emitida em conformidade com o n.º 1, alínea b), do artigo 7.º

Com a aplicação do n.º 2 do artigo 8.º da segunda directiva, cujo objectivo original era agir contra as infracções graves ao código da estrada e não à legislação comunitária, o Estado-Membro de acolhimento tem competência para restringir o direito de se utilizar no seu território uma carta de condução emitida noutro Estado-Membro apenas em casos específicos. O n.º 2 do artigo 8.º tem de ser aplicado no devido respeito do princípio da territorialidade do direito penal e das disposições de polícia.

⁽²⁵⁾ Nomeadamente em casos de inexactidões manifestas e sistemáticas, como por exemplo, fraude organizada.

⁽²⁶⁾ Processo C-130/88 (Van de Bijl).

⁽²⁷⁾ Ver, nomeadamente, os pontos 24 (com outras referências a legislação anterior do TJCE) e 25 do citado acórdão.

⁽²⁴⁾ Por exemplo, no n.º 3 do artigo 6.º e no n.º 4 do artigo 8.º

Além disso, o âmbito de aplicação do n.º 2 do artigo 8.º foi clarificado com as observações feitas à proposta de Directiva 91/439/CEE:

«Aos condutores que não cumprem as condições necessárias para a emissão ou renovação das cartas no que respeita aos conhecimentos, qualificações e comportamento associados à condução de um veículo a motor e no que respeita ao seu estado de saúde terão de ser aplicadas as disposições nacionais relativas à suspensão ou retirada do direito de utilizar a carta de condução [...]».

Por conseguinte, a aplicação do n.º 2 do artigo 8.º às infracções ao requisito de residência está, no geral, excluída, dado que, pela forma como o texto está estruturado, o seu objectivo é a imposição de multas pelo não cumprimento das condições factuais (nomeadamente o estado de saúde e as exigências em matéria de conhecimentos) e não o desrespeito da exigência formal de residência.

C.2.2. Caso prático

Exemplo 14:

Um titular de uma carta estabelece a sua residência habitual noutro Estado-Membro em 1980 e começa aí a trabalhar. Em 1997, regista-se no órgão administrativo local do seu país de origem onde alguns dos seus familiares se encontram registados e onde residem efectivamente. Seis meses mais tarde, e ainda a trabalhar no Estado-Membro de acolhimento, obtém uma carta de condução no seu país de origem durante as férias de Verão. A carta não é reconhecida pelas autoridades do Estado-Membro de acolhimento, que alegam que o titular tem residência permanente no Estado-Membro de acolhimento e não no Estado emissor.

C.2.3. Solução (28)

Em termos gerais, os Estados-Membros não têm o direito de recusar o reconhecimento das cartas emitidas noutros Estados-Membros, a menos que cumpram as prescrições processuais já descritas para a generalidade dos casos. Tal significa que, em primeiro lugar, têm de ser contactadas as autoridades dos Estados-Membros em causa e que a Comissão ou o Estado-Membro têm posteriormente de recorrer ao TJCE, de acordo com os artigos 226.º CE e 227.º CE.

Os próprios Estados-Membros não podem decidir acerca do respeito do requisito de residência de outro Estado-Membro. Assim, os Estados-Membros não têm, em geral, competência para recusar o reconhecimento das cartas emitidas noutros Estados-Membros ou para invalidar o documento sem cumprirem o procedimento descrito.

Apenas as autoridades do Estado-Membro em que o titular tem a sua residência habitual têm competência para emitir ou renovar as cartas. Se se demonstrar pelo procedimento referido que o requisito de residência não foi cumprido, as autoridades do Estado-Membro de acolhimento têm competência para in-

(28) NB: A emissão de cartas num Estado-Membro para os titulares que não têm aí a sua residência habitual, sendo, portanto, contrário ao disposto no n.º 1, alínea b), do artigo 7.º da Directiva 91/439/CEE, parece ser prática frequente. Dado o elevado número de cartas que os Estados-Membros têm de emitir, as autoridades nacionais terão de encontrar maneira de controlar a aplicação desse artigo. Os Estados-Membros têm de verificar o cumprimento do requisito de residência para cada candidato na altura da emissão dos documentos.

validar o documento e devolvê-lo ao Estado emissor. Nesses casos, é igualmente anulado o direito de conduzir, dado que o titular não cumpriu todos os requisitos formais para obter a carta.

Como é provável que surjam muitíssimos casos práticos, estudar-se-á a possibilidade de introduzir um procedimento alternativo:

Poderá ser pedido ao candidato a uma carta (ou por ocasião da sua renovação) uma declaração de honra formal escrita de que reside no país em causa e que não possui nem lhe foi apreendida outra carta de condução. O não cumprimento do requisito de residência seria nesse caso um acto fraudulento do indivíduo, pelo qual pode ser objecto de uma acção judicial com base nas disposições do direito penal nacional. Nesse caso, o Estado-Membro de acolhimento invalidará a carta (com efeitos apenas no seu território) depois de aplicado o procedimento acima referido e devolvê-la-á ao Estado emissor, que poderá então invalidá-la com efeitos gerais por se tratar de um acto fraudulento.

D. CÁLCULO DOS PERÍODOS DE VALIDADE

D.1. Situação jurídica

Nos termos do n.º 3 do artigo 1.º da Directiva 91/439/CEE, o Estado-Membro de acolhimento tem o direito de aplicar as suas regras nacionais relativas ao período de validade das cartas emitidas noutro Estado-Membro. A *data da mudança de residência* é decisiva para calcular o período de validade que um Estado-Membro de acolhimento tenciona impor aos titulares de uma carta estrangeira que estabelecem a sua residência habitual nesse país.

D.2. Casos práticos

Exemplo 15:

Um neerlandês titular de uma carta de condução estabeleceu a sua residência habitual em França em 2000. A sua carta B neerlandesa era válida por dez anos e caduca em França em 2005. Apesar de, em França, as cartas B serem geralmente válidas para toda a vida, sem terem de ser substituídas ou renovadas, o condutor neerlandês terá de renovar a sua carta para poder conduzir com um documento válido.

Exemplo 16:

Um francês titular de uma carta de condução estabeleceu a sua residência habitual nos Países Baixos em 1995. A sua carta B francesa era válida para toda a vida. As autoridades neerlandesas vão aplicar o n.º 3 do artigo 1.º e impor o seu período de validade de 10 anos em 2005.

Nestes casos, trata-se de saber qual dos Estados-Membros é competente para «renovar» as cartas caducadas e com que fundamento jurídico se pode proceder a essa renovação.

D.3. Solução

Do n.º 3 do artigo 1.º decorre que um Estado-Membro apenas pode aplicar as suas **próprias** regras nacionais no que respeita ao período de validade.

Caso o titular de uma carta estabeleça a sua residência habitual num Estado-Membro de acolhimento onde o período de validade é *mais longo* do que no Estado emissor (ou onde as cartas são válidas para toda a vida), as cartas emitidas no Estado-Membro original deixam de ser válidas a partir da data original de caducidade (no exemplo 15, em 2005). Esta asserção tem por base o facto de o direito inicial (no exemplo: neerlandês) de conduzir ter uma duração limitada e a carta caducar independentemente de o titular mudar ou não a sua residência habitual. Não é permitido conduzir com uma carta caducada. Por conseguinte, as disposições nacionais relativas ao período de validade do Estado-Membro de acolhimento terão de ser aplicadas findo o período de validade da carta original. No exemplo 15, as autoridades francesas emitirão uma carta francesa que será válida para toda a vida.

Caso o titular de uma carta estabeleça a sua residência habitual num Estado-Membro de acolhimento onde o período de validade é *mais curto* do que no Estado emissor, as cartas deixam de ser válidas uma vez terminado o período de validade aplicado no Estado-Membro de acolhimento, calculado a partir do momento em que o titular estabelece a sua residência (no exemplo 16, em 2005).

Qualquer outro método para calcular o tempo de validade que ainda resta nestes casos, nomeadamente calculá-lo a partir do momento de *emissão da carta*, implicaria o não reconhecimento de facto das cartas ⁽²⁹⁾.

A abordagem diferente seguida nos exemplos 15 e 16 resulta do facto de, num caso, o direito de conduzir inicial ter, em si, uma duração limitada e a carta caducar independentemente do local de residência do seu titular, ao passo que, no outro caso, é imposta pela primeira vez uma limitação ao período de validade.

Em ambos os casos, *apenas* o Estado-Membro de acolhimento tem competência para renovar as cartas, competência que decorre directamente do n.º 3 do artigo 1.º. Se o *titular da carta não a substituiu* no Estado-Membro de acolhimento no prazo previsto, o *Estado-Membro de acolhimento* tem de pedir informações ao Estado emissor numa aplicação por analogia do n.º 5 do artigo 8.º da Directiva 91/439/CEE. Nos termos do n.º 3 do artigo 12.º, o Estado-Membro que pediu as informações é *obrigado a emitir uma nova carta* depois de receber as informações do Estado emissor. Esta obrigação decorre do acórdão do TJCE C-193/94, que faz a distinção entre o direito de conduzir e o documento carta de condução, que apenas constitui prova desse direito. O direito de conduzir existe mesmo que a carta caduque. Neste caso, portanto, será emitido um novo documento.

⁽²⁹⁾ O seguinte exemplo ilustrará este ponto: um condutor francês é titular de uma carta de condução há doze anos. Nessa altura, estabelece a sua residência habitual nos Países Baixos. Aí, seria obrigado a substituir a sua carta *imediatamente*, apesar do princípio do reconhecimento mútuo e apesar do facto de a primeira directiva já garantir que os titulares de uma carta de condução têm o direito de conduzir durante um ano noutro Estado-Membro.

E. RENOVAÇÃO DAS CARTAS

E.1. Casos em que as cartas devem ser renovadas

O n.º 2 do artigo 1.º da Directiva 91/439/CEE prevê o princípio do reconhecimento mútuo das cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros. Este princípio aplica-se igualmente às cartas que tenham sido emitidas antes da entrada em vigor da directiva.

Em determinadas circunstâncias, uma carta de condução pode caducar noutro Estado-Membro enquanto o titular é residente nesse Estado-Membro:

- a carta de condução é válida por um período limitado ou até que o seu titular atinja uma certa idade, de acordo com as disposições relativas à validade aplicáveis no Estado emissor. Caso esteja satisfeito um desses requisitos para o termo da validade da carta enquanto o seu titular tem residência habitual noutro Estado-Membro, há que determinar qual o Estado-Membro juridicamente competente para proceder à renovação da carta,
- o titular de uma carta de condução válida muda a sua residência habitual para um Estado-Membro em que o período de validade é mais curto. Neste caso, a aplicação das disposições nacionais relativas à validade no Estado-Membro onde o titular tem residência habitual obriga-o a renovar a sua carta após o termo desse período mais curto e, mais uma vez, há que determinar qual o Estado-Membro competente para proceder à renovação.

Os diferentes períodos de validade e as diferentes datas para o termo da validade das cartas de condução são o resultado de uma falta de harmonização no que respeita aos prazos para a renovação: nos termos do n.º 3 do artigo 1.º da directiva, um Estado-Membro pode aplicar as suas disposições nacionais relativas ao período de validade.

E.2. Interpretação das disposições pertinentes da segunda directiva

O n.º 1 do artigo 7.º da segunda directiva dispõe que:

«Além disso, *apenas podem ser emitidas cartas de condução aos candidatos que têm residência habitual no Estado-Membro que emite a carta*».

O alcance desta disposição apenas pode ser avaliado em conjugação com outras disposições da directiva relativas à residência habitual. O n.º 1 do artigo 7.º, em conjugação com a definição de residência habitual estabelecida no artigo 9.º, clarifica que apenas podem ser emitidas cartas de condução aos candidatos que residam no Estado-Membro emissor durante um período superior a 185 dias.

Além disso, o n.º 1 do artigo 8.º determina:

«No caso de o titular de uma carta de condução válida emitida por um Estado-Membro ter adquirido residência habitual noutro Estado-Membro, pode solicitar a troca da sua carta de condução por outra carta equivalente.».

Este artigo determina a competência do Estado-Membro onde o titular tem residência habitual para proceder à substituição da carta, interpretação igualmente apoiada pela leitura conjugada do n.º 1 do artigo 7.º e do artigo 9.º da segunda directiva. A substituição voluntária das cartas apenas pode, pois, ser efectuada pelo Estado-Membro em que o titular reside habitualmente. Esta afirmação é reforçada pela disposição subsequente do n.º 2 do artigo 8.º:

«[...] o Estado-Membro de residência habitual pode aplicar ao titular de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro as suas disposições nacionais [...] e, se necessário, proceder, para o efeito, à troca dessa carta.».

Para efeitos de determinação da competência jurídica para substituir a carta, a Directiva 91/439/CEE não distingue entre os titulares que substituem as cartas voluntariamente e os que são obrigados a substituí-las devido à aplicação das disposições nacionais (leis penais e disposições de polícia) pelo Estado-Membro de residência habitual. Tendo em conta a estrutura do artigo 8.º, a Directiva 91/439/CEE não permite que seja feita uma distinção entre os titulares que são obrigados a substituir a carta devido à aplicação das leis penais ou das disposições de polícia e os que têm de o fazer devido à aplicação de disposições administrativas (ou seja, disposições relativas ao período de validade). Por conseguinte, é suficientemente claro que, em caso de substituição voluntária da carta, o Estado-Membro de residência habitual é o único com competência para proceder a essa substituição.

Outra disposição da directiva, o n.º 5 do artigo 8.º, estabelece a competência jurídica exclusiva do Estado-Membro de residência habitual noutro contexto:

«A substituição de uma carta de condução na sequência [...] de perda ou roubo poderá ser obtida junto das autoridades competentes do Estado-Membro em que o titular tenha a sua residência habitual!».

O n.º 5 do artigo 8.º estabelece, por conseguinte, a competência do Estado-Membro de residência habitual num caso que tem de ser considerado uma «renovação» do documento.

Além disso, o n.º 3 do artigo 8.º e o n.º 3 do artigo 12.º da directiva estabelecem um sistema de troca regular de informações entre os Estados-Membros, destinado a melhorar a comunicação entre os Estados-Membros de acolhimento com competência em diversos aspectos das cartas de condução emitidas noutros Estados-Membros, e os Estados-Membros emissores. Este sistema passaria a ser totalmente ineficaz caso a competência dos Estados-Membros de acolhimento fosse reduzida no contexto da renovação das cartas caducadas ou prestes a caducar.

E.3. Solução

A Directiva 91/439/CEE estabelece a competência jurídica exclusiva do Estado-Membro da residência habitual para a primeira emissão de uma carta, a substituição das cartas, a aplicação das disposições nacionais em matéria penal e de polícia e para a troca voluntária da carta. Além disso, a directiva destina-se a estabelecer um mecanismo de troca de informações entre o Estado-Membro de residência habitual e os Estados-Membros emissores.

Daí decorre que a competência do Estado-Membro emissor para a renovação das cartas que caduquem fora do seu território estaria em contradição com o sistema e os objectivos da directiva, bem como a estrutura lógica das disposições supra-citadas.

Além disso, um *argumentum a contrario* reforça as conclusões *supra*: nos termos do n.º 3 do artigo 1.º, os Estados-Membros podem aplicar as suas disposições nacionais relativas ao período de validade das cartas de condução a todos os titulares de cartas residentes no seu território. Se os Estados-Membros tivessem o direito de substituir as cartas dos titulares com residência habitual noutro Estado-Membro, estariam a pôr em causa a competência do Estado-Membro de residência habitual para aplicar as suas disposições nacionais. O disposto no n.º 3 do artigo 1.º seria obsoleto.

Por conseguinte, o Estado-Membro de residência habitual tem de ser considerado o único competente para todos os aspectos da renovação das cartas, incluindo as cartas que caducaram e que não foram portanto renovadas ainda durante o seu período de validade. No que diz respeito a este último aspecto, as cartas caducadas que foram originalmente emitidas por outro Estado-Membro devem ser renovadas em condições idênticas às cartas caducadas emitidas pelo Estado-Membro de residência habitual. Caso o Estado-Membro de acolhimento emita cartas de condução que sejam válidas por um período ilimitado, a renovação das cartas emitidas por outro Estado-Membro tem de ser incondicional.

E.4. Aspecto processual

No contexto da renovação das cartas, há que sublinhar que têm de ser aplicados os mesmos procedimentos administrativos para a renovação a todos os titulares de cartas de condução **sem discriminações**, independentemente de a carta ter sido emitida no Estado-Membro que efectua a troca ou noutro Estado-Membro. Tal aplica-se a todos os aspectos do procedimento, como por exemplo a imposição de encargos administrativos ou o respeito de prazos.

Autorização de auxílios concedidos pelos Estados no âmbito das disposições dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE

A respeito dos quais a Comissão não levanta objecções

(2002/C 77/04)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Data de adopção da decisão: 11.10.2001

Estado-Membro: Reino Unido

N.º do auxílio: N 180/01

Denominação: Medidas co-financiadas pelo IFOP na Irlanda do Norte

Objectivo: Acções estruturais no domínio da pesca e da aquicultura

Base jurídica:

— The Fisheries and Aquaculture Structures (Grants) Regulations (Northern Ireland) 2001

— Regulamento (CE) n.º 2792/1999 do Conselho, de 17 de Dezembro de 1999, que define os critérios e condições das acções estruturais no sector das pescas

Orçamento: 8,14 milhões de euros

Intensidade ou montante do auxílio: Subsídios cujas taxas são conformes às fixadas pelo Regulamento (CE) n.º 2792/1999 para as categorias de operações correspondentes

Outras informações: Relatório anual

O texto da decisão na(s) língua(s) que faz(em) fé, expurgado dos respectivos dados confidenciais, está disponível no site:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Intensidade ou montante do auxílio: De acordo com o mapa dos auxílios regionais para 2000-2006

Duração: Até 31 de Dezembro de 2006

O texto da decisão na(s) língua(s) que faz(em) fé, expurgado dos respectivos dados confidenciais, está disponível no site:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Data de adopção da decisão: 31.1.2002

Estado-Membro: França

N.º do auxílio: N 464/01

Denominação: Imposições parafiscais a favor dos comités das pescas

Objectivo: Acções relacionadas com a gestão dos recursos e actividades de serviço a favor da profissão (acções sociais, informação e comunicação)

Base jurídica: Projet de décret (prorogation du décret n° 96-1231 du 27.12.1996)

Orçamento: 28 milhões de francos franceses (FRF) (4,2 milhões de euros) por ano

Intensidade ou montante do auxílio: Financiamento dos encargos com o pessoal e outras despesas de funcionamento dos comités

Outras informações: Relatório anual

O texto da decisão na(s) língua(s) que faz(em) fé, expurgado dos respectivos dados confidenciais, está disponível no site:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Data de adopção da decisão: 27.2.2002

Estado-Membro: Irlanda

N.º do auxílio: N 436/01

Denominação: Regime de subvenções à pesca desportiva de turismo e de recreio

Objectivo: Promover e desenvolver os produtos turísticos relacionados com a pesca desportiva e as suas infra-estruturas

Base jurídica: 'National Development Plan' approved by the Irish Government on 2 November 1999 in combination with the Fisheries Act 1980

Orçamento: 38,48 milhões de euros

Data de adopção da decisão: 30.10.2001

Estado-Membro: Portugal (Setúbal)

N.º do auxílio: N 613/01

Denominação: Ford Electrónica Visteon

Base jurídica: Regime de Apoio à realização de Estratégias Empresariais Integradas

Outras informações: Notificação da conversão de um empréstimo subvencionado num subsídio de acordo com as condições estabelecidas na Decisão da Comissão de 27 de Fevereiro de 1996 ⁽¹⁾

O texto da decisão na(s) língua(s) que faz(em) fé, expurgado dos respectivos dados confidenciais, está disponível no *site*:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aid

⁽¹⁾ Ver JO C 102 de 4.4.1996, p. 10.

Data de adopção da decisão: 11.12.2001

Estado-Membro: Países Baixos

N.º do auxílio: N 651/01

Denominação: Promoção do calor sustentável

Objectivo: Promoção da utilização do calor sustentável

Base jurídica: Artikel 36o, vierde lid, Wet belastingen op milieugrondslag

Orçamento: 6 milhões de florins neerlandeses (NLG) (2,72 milhões de euros)

Intensidade ou montante do auxílio: 17,5 %

Duração: Cinco anos

Outras informações: Relatório anual

O texto da decisão na(s) língua(s) que faz(em) fé, expurgado dos respectivos dados confidenciais, está disponível no *site*:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aid

Data de adopção da decisão: 30.10.2001

Estado-Membro: Irlanda

N.º do auxílio: N 6/A/01

Denominação: Obrigações de serviço público impostas à administração do fornecimento de electricidade no que respeita à geração de electricidade a partir da turfa

Objectivo: Promover a segurança do fornecimento de electricidade na Irlanda

Base jurídica: Electricity Regulation Act 1999

Orçamento: Total estimado: 586 milhões de euros (cerca de 30 milhões de euros por ano)

Duração: Dezanove anos: 2001-2019

O texto da decisão na(s) língua(s) que faz(em) fé, expurgado dos respectivos dados confidenciais, está disponível no *site*:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aid

Data de adopção da decisão: 4.2.2002

Estado-Membro: Reino Unido

N.º do auxílio: N 719/01

Denominação: Buy-Out Scheme for Salmon Fisheries

Objectivo: Suspensão voluntária da pesca do salmão com redes, na sequência da renúncia às licenças ou aos direitos de pesca

Base jurídica: Fisheries Act 1966

Orçamento: 1,5 milhão de libras esterlinas (GBP)

Intensidade ou montante do auxílio: Fixada por peritagem

Outras informações: Relatório anual

O texto da decisão na(s) língua(s) que faz(em) fé, expurgado dos respectivos dados confidenciais, está disponível no *site*:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aid

Data de adopção da decisão: 5.5.2000

Estado-Membro: Países Baixos

N.º do auxílio: N 729/99

Denominação: N.º 3 do artigo 4.º da Decisão da Província do Limburgo relativa à concessão de auxílios

Objectivo: Promover o emprego e a formação

Base jurídica: Besluit van de Provinciale Staten van de provincie Limburg van 9 juli 1999

Orçamento: 395 242 euros por ano

Intensidade ou montante do auxílio: Auxílio ao emprego: 9,26 %; auxílio à formação: 50 %

Duração: 2000-2006

Outras informações: Relatório anual. Prorrogação do Regime de auxílios n.º N 185/98 («Fundos criados pela Província do Limburgo a fim de sanar estrangulamentos em matéria de criação de emprego» — «Bottlenecks Fund») autorizado pela Comissão em Janeiro de 1999

O texto da decisão na(s) língua(s) que faz(em) fé, expurgado dos respectivos dados confidenciais, está disponível no *site*:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aid

Data de adopção da decisão: 4.2.2002

Estado-Membro: Reino Unido

N.º do auxílio: N 760/01

Denominação: Plano para a saída de navios da frota de pesca

Objectivo: Retirar da frota de pesca navios com mais de 10 anos e mais de 10 metros (medida co-financiada pelo IFOP)

Base jurídica:

— a Statutory Instrument

— Regulamento (CE) n.º 2792/1999 do Conselho, de 17 de Dezembro de 1999, que define os critérios e condições das acções estruturais no sector das pescas

Orçamento: 6 milhões GBP (9,6 milhões de euros)

Intensidade ou montante do auxílio: Os pedidos seleccionados serão os que apresentam os montantes mais reduzidos no respeitante ao «prémio pretendido pelo requerente/arqueação do navio»

Duração: 2001-2002

Outras informações: Relatório anual

O texto da decisão na(s) língua(s) que faz(em) fé, expurgado dos respectivos dados confidenciais, está disponível no site:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Data de adopção da decisão: 11.12.2001

Estado-Membro: Alemanha

N.º do auxílio: NN 137/01

Denominação: Constituição de reservas para a gestão de resíduos e a desactivação das centrais nucleares

Objectivo: Acumulação de reservas financeiras para o financiamento de obrigações legais futuras

Base jurídica: Handelsgesetzbuch, Einkommensteuergesetz, Atomgesetz

O texto da decisão na(s) língua(s) que faz(em) fé, expurgado dos respectivos dados confidenciais, está disponível no site:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Data de adopção da decisão: 30.10.2001

Estado-Membro: Itália

N.º do auxílio: NN 92/01

Denominação: Auxílios à cessação definitiva das actividades dos navios de pesca

Objectivo: Retirar da frota de pesca navios com mais de 10 anos (medida co-financiada pelo IFOP)

Base jurídica:

— decreto do ministro das políticas agrícolas de 22 de Dezembro de 2000

— Regulamento (CE) n.º 2792/1999 do Conselho, de 17 de Dezembro de 1999, que define os critérios e condições das acções estruturais no sector das pescas

Orçamento: 232,2 milhões de euros (49,99 % Itália, 50,01 % IFOP)

Intensidade ou montante do auxílio: Nos limites dos montantes definidos pelo artigo 7.º e pelo anexo IV do Regulamento (CE) n.º 2792/1999

Duração: Período 2000-2006

Outras informações: Relatório anual

O texto da decisão na(s) língua(s) que faz(em) fé, expurgado dos respectivos dados confidenciais, está disponível no site:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

AUXÍLIOS ESTATAIS — REINO UNIDO**Auxílio C 4/2002 (ex N 594/01) — Vauxhall/Ellesmere Port****Convite para apresentação de observações, nos termos do n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE**

(2002/C 77/05)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Por carta de 23 de Janeiro de 2002, publicada na língua que faz fé a seguir ao presente resumo, a Comissão notificou ao Reino Unido a sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE relativamente ao auxílio acima mencionado.

As partes interessadas podem apresentar as suas observações relativamente ao auxílio em relação ao qual a Comissão deu início ao procedimento no prazo de um mês a contar da data de publicação do presente resumo e da carta, enviando-as para o seguinte endereço:

Comissão Europeia
Direcção-Geral da Concorrência
Registo de Auxílios Estatais
B-1049 Bruxelas
Fax (32-2) 296 12 42.

Estas observações serão comunicadas ao Reino Unido. Qualquer interessado que apresente observações pode solicitar por escrito o tratamento confidencial da sua identidade, devendo justificar o pedido.

RESUMO**Procedimento**

O auxílio proposto foi notificado em 23 de Agosto de 2001. A Comissão solicitou informações adicionais em 23 de Outubro de 2001, às quais o Reino Unido respondeu por carta de 16 de Novembro de 2001.

Descrição

O beneficiário do auxílio seria a Vauxhall Motors (UK) Ltd. O auxílio em causa consiste num auxílio regional ao investimento que permitirá reequipar as instalações de produção no sentido de passarem da produção de um único modelo para a produção de dois modelos, com a possibilidade de alternar a produção dos dois modelos. Após o investimento, as instalações em Ellesmere Port poderão produzir os dois modelos Astra e o novo Vectra. As instalações de Ellesmere Port encontram-se situadas numa região que pode beneficiar de auxílios regionais ao abrigo do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE com um limite máximo regional de 15 % equivalente-subvenção líquido.

O montante total dos investimentos elegíveis ascende a 156,198 milhões de libras esterlinas (valor líquido actualizado de 153,814 milhões de libras). O auxílio projectado ascende a 10 milhões de libras (valor líquido actualizado: 9,847 milhões de libras). A intensidade de auxílio notificada é de 6,4 %. De acordo com o Reino Unido, a General Motors Europe considerou duas localizações alternativas para o projecto, Ellesmere Port e Antuérpia.

Apreciação

O auxílio é apreciado à luz do enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis. Em conformidade com este enquadramento, a Comissão deve assegurar que o auxílio concedido é necessário para a realização do projecto e proporcional à gravidade dos problemas existentes.

No sentido de demonstrar a necessidade do auxílio regional, o beneficiário do auxílio deve comprovar claramente a existência de uma localização alternativa economicamente viável para o projecto. A natureza técnica do investimento e a viabilidade de realizar o projecto em Antuérpia devem ser clarificadas.

No que se refere à proporcionalidade, a Comissão deve assegurar que o auxílio projectado é proporcional aos problemas regionais que pretende resolver. Para o efeito, recorre-se a uma análise custo-eficácia (a seguir denominada ACE). A ACE notificada pelo Reino Unido apresenta uma desvantagem do projecto de 11,8 % no que se refere à localização em Ellesmere Port. No entanto, a Comissão tem dúvidas quanto à ACE, sobretudo no que se refere aos custos de formação mais elevados assumidos para Antuérpia, os custos de transporte assumidos, a estrutura das aquisições e a repercussão de transferir o projecto para Antuérpia na imagem de marca da Vauxhall no Reino Unido com eventuais repercussões em termos de quota de mercado e de vendas. Nesta fase, a Comissão não pode excluir que o auxílio projectado traduza uma compensação excessiva da verdadeira desvantagem regional do projecto.

Conclusão

A Comissão decidiu portanto dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE.

TEXTO DA CARTA

«The Commission wishes to inform the United Kingdom that, having examined the information supplied by your authorities on the aid referred to above, it has decided to initiate the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty.

Procedure

- (1) The United Kingdom authorities notified the above-mentioned aid proposal to the Commission pursuant to Article 88(3) of the EC Treaty by letter dated 23 August 2001 (registered on 28 August 2001). The Commission asked additional questions on 23 October 2001, to which the United Kingdom replied by letter dated 16 November 2001 (registered on 21 November 2001).

Detailed description of the project

- (2) The recipient of the aid would be Vauxhall Motors (UK) Ltd, which is a wholly owned subsidiary of General Motors Corporation. The aid in question is regional investment aid leading to the retooling from a single model production facility to a two-model plant with the capacity to switch production between two models as demand varies. The plant in question is situated in Ellesmere Port and currently produces the Astra model. After the investment, it will be able to produce a mix of Astras and of the new replacement Vectra passenger car models. The replacement Vectra is to be built in Ellesmere Port from April 2002 onwards. According to the United Kingdom, the project will safeguard 771 jobs at Vauxhall Motors and create approximately 530 jobs in the supply chain.
- (3) The replacement Vectra will be designed to compete in the upper-medium segment of the European passenger car market. The main geographical markets for both the current Astra model and the replacement Vectra model are Germany, the United Kingdom, France, Italy, Holland and Spain, although other smaller western and central European passenger car markets are also supplied.
- (4) According to the notification, the total amount of eligible investments amounts to GBP 156,198 million. The net present value of the eligible investments is GBP 153,814 million. These investments are divided as follows (in GBP million):

Building/land improvements	8,352
Machinery and equipment	131,343
Tools and dies	14,119
Total	153,814

- (5) The aid of GBP 10 million (net present value: GBP 9,847 million) would be provided as regional selective assistance, which is an approved scheme based on the Industrial Development Act from 1982. The notified aid intensity is 6,4 %.
- (6) The Ellesmere Port plant is located in the Westminster ward of Ellesmere Port and Neston in Cheshire. This region was recognised by the Commission as a regionally assisted area in the sense of Article 87(3)(c) EC, under the regional aid map for the period 2000-2006, with a regional ceiling of 15 %.
- (7) According to the United Kingdom, General Motors Europe considered two alternative sites for the project, Ellesmere Port and Antwerp. The final location decision in favour of Ellesmere Port was part of a major restructuring within General Motors Europe with the objective of generating savings sufficient to return GM Europe to profitability. As part of this plan, passenger car production in Luton would cease at the end of the life of the current Vectra model at the end of the first quarter of 2002. From this point forward, the remaining Luton facilities would concentrate on commercial and off-road vehicles, while passenger car production would be concentrated at Ellesmere Port. Ellesmere Port will continue to produce the Astra, incorporate the next-generation Vectra and turn the facility into a two-model flex plant.
- (8) The United Kingdom authorities have provided together with the notification a cost-benefit analysis (hereinafter referred to as CBA) comparing the costs and benefits in the two locations. The CBA indicates a net cost handicap of GBP 18,116 million for the location in Ellesmere Port in comparison with the location in Antwerp. The handicap intensity of the project would be 11,8 %.

Assessment of the aid

- (9) According to Article 87(1) of the EC Treaty, any aid granted by a Member State or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods shall, in so far as it affects trade between Member States, be incompatible with the common market. Pursuant to the established case-law of the European Courts, the criterion of trade being affected is met if the recipient firm carries out an economic activity involving trade between Member States.
- (10) The Commission notes that the notified aid is granted through State resources to an individual company favouring it by reducing the costs it would normally have to bear if it wanted to carry out the notified investment project. Moreover, the recipient of the aid, Vauxhall Motors, is a company manufacturing and selling cars, which is an economic activity involving trade between Member States. Therefore, the aid in question falls within the scope of Article 87(1) of the EC Treaty.

- (11) Vauxhall Motors is active in the motor vehicle industry. Consequently, the aid granted to it shall be assessed according to the Community framework for State aid to the motor vehicle industry ⁽¹⁾.
- (12) According to the Community framework for State aid to the motor vehicle industry (hereinafter referred to as the 'car framework'), the Commission shall ensure that the aid granted is both proportional to the gravity of the problems it intended to solve and necessary for the realisation of the project. Both tests, proportionality and necessity, must be satisfied if the Commission is to authorise State aid in the motor vehicle industry.
- (13) According to point 3(2)(a) of the car framework, in order to demonstrate the necessity for regional aid, the aid recipient must clearly prove that it has an economically viable alternative location for its project. If there were no other industrial site, whether new or in existence, capable of receiving the investment in question within the group, the undertaking would be compelled to carry out its project in the sole plant available, even in the absence of aid.
- (14) The existence of a viable alternative defines the mobility of the project; mobility may if necessary be demonstrated by investors on the basis of studies they have carried out in order to identify the final location. That alternative site need not necessarily always be located in the Community. However, the Commission verifies the likelihood of the alternative, particularly when the relevant markets are considered. Thus, to authorise regional aid, the Commission studies the geographical mobility of the notified project, after checking that the region in question is eligible for aid under Community law. No regional aid may be authorised for a project which is not geographically mobile.
- (15) The Commission notes that according to the new regional map in the United Kingdom, the project would be situated in an assisted area pursuant to Article 87(3)(c) of the EC Treaty with a maximum regional ceiling of 15 % nge.
- (16) The UK authorities have asserted that a real economically realistic alternative location to Ellesmere Port would be to carry out the investment in the car plant in Antwerp, Belgium, which currently produces the Astra model and, until 1998, produced the Vectra model.
- (17) The Commission notes that when assessing the mobility of a project, it tries to take into account all the relevant factors that have or might have influenced a decision to invest in a certain location. Among such factors are, inter alia the location study, the location of the plant in respect of the main markets and the business rationale of an investment decision. The aim is to assess the situation as a whole.
- (18) The United Kingdom stated that the best viable alternative location to Ellesmere Port would be to carry out the investment in Antwerp, Belgium. The Commission notes that, in considering the two alternative sites for the project, General Motors Europe carried out a study, comparing the incremental costs of producing the new Vectra in both locations. The study, as well as additional documents from the decision-making procedure of General Motors Europe, were provided to the Commission. As regards the timing of the decision, Vauxhall Motors approached the United Kingdom authorities in December 2000 for support to help offset the cost advantages of Antwerp. A regional selective assistance offer of GBP 10 million was made to Vauxhall Motors in January 2001, conditional on EC approval. On 1 February 2001, the European Strategy Board of General Motors Europe decided in favour of the Ellesmere Port location. As regards the technical feasibility to carry out the project in the alternative location, the Commission needs to verify whether Antwerp was a real alternative.
- (19) Regional aid intended for modernisation and rationalisation, which is generally not mobile, is not authorised in the motor vehicle sector. However, a transformation, involving a radical change in production structures on the existing site could be eligible for regional aid. The Commission has to verify that the planned project does not include any elements of modernisation, which is completely excluded from all aid.
- (20) According to point 3(2)(c) of the car framework, when considering the mobile aspects of a project, the Commission needs to ensure that the planned aid is in proportion to the regional problems it is intended to resolve. For that, a cost-benefit analysis method (hereinafter referred to as CBA) is used.
- (21) A CBA compares, with regard to the mobile elements, the costs which an investor would bear in order to carry out the project in the region in question with those it would bear for an identical project in a different location, which makes it possible to determine the specific handicaps of the assisted region concerned. The Commission authorises regional aid within the limit of the regional handicaps resulting from the investment in the comparator plant.
- (22) The Commission notes that the United Kingdom authorities have provided with their notification a CBA comparing the two locations, Ellesmere Port and Antwerp. In accordance with point 3(2)(c) of the car framework, operating handicaps are assessed over three years in the CBA since the project in question is an expansion project, not a greenfield site. The time period covered by the submitted CBA is April 2002 to March 2005, that is three years from the beginning of production in compliance with point 3(3) of Annex I to the car framework. The CBA, based on exchange rates at the time of the location decision, indicates a net cost handicap of GBP 18,116 million for the location in Ellesmere Port in comparison with the location in Antwerp.
- (23) The Commission has assessed the information contained in the CBA provided and notes that further explanations are necessary before it can reach a final decision. This relates to elements used in the CBA, especially with regard to the following elements.

⁽¹⁾ OJ C 279, 15.9.1997, p. 1.

- (24) The Commission has some doubts on the assumed, necessary training costs in the CBA, which assumes that training cost in Ellesmere Port are significantly higher than in Antwerp. The United Kingdom justifies this assumption by the fact that Antwerp already has been a flexible plant in the recent past and was therefore able to profit from the existing experience and skills base. Furthermore, the Antwerp plant had already produced the current Vectra model until 1998 and has installed a higher level of standardised, modern production techniques. Although the Commission considers it plausible that the necessary training costs are higher in Ellesmere Port than in Antwerp, there are doubts whether the extent of the handicap in the CBA is justified. The CBA assumes that necessary training costs in Ellesmere Port are around four times higher than in Antwerp.
- (25) As regards inward transport costs, which represents the biggest operating cost handicap of Ellesmere Port, the CBA is based on the assumptions that the inward transport cost per vehicle is GBP 203 (EUR 324) in Ellesmere Port and DEM 220 (EUR 112) in Antwerp and that the procurement pattern is the same in both locations. In view of the assumed significant differences in cross-channel transport costs and the fact that Ellesmere Port has already a well developed supplier park it needs to be clarified whether these assumptions on inward transport costs are plausible.
- (26) Even with the grant, Antwerp was still a lower cost location compared to Ellesmere Port. However, according to the United Kingdom, the grant closed the gap to such an extent that General Motors was able to take into account two soft factors in favour of Ellesmere Port when considering the location, namely (a) access to the UK market, and (b) that Ellesmere Port would be a UK project, which would in part mitigate an earlier Luton car plant closure decision. The United Kingdom explained that in view of the job losses in Luton, an unsuccessful bid for the new Vectra in Ellesmere Port would have led to a risk of industrial action in Luton and possibly Ellesmere Port with a resulting impact on public perception in the United Kingdom of Vauxhall as a reliable, quality brand as well as an impact on market share and sales. However, the United Kingdom considers it impossible to accurately quantify the effect of these two

factors. The Commission considers that it might be necessary to incorporate these effects into the CBA and asks the United Kingdom to quantify an estimate of the possible costs.

- (27) Consequently, the Commission has doubts whether all the relevant costs and benefits relating to the two alternative production locations are accurately reflected in the CBA provided by the United Kingdom authorities.
- (28) Finally, the Commission in its analysis considers the question of a 'top-up', which is an increase in the allowable aid intensity intended as a further incentive to the investor to invest in the region in question. Such top-ups are authorised on condition that the investment does not increase the capacity problems facing the motor vehicle industry. Aid proposals in support of investments that potentially aggravate the overcapacity problem of the industry can be modulated by reducing the 'regional handicap ratio' by up to two points. In this respect the Commission notes that, according to the United Kingdom authorities, the production capacity of General Motors Europe amounts to 2 167 932 before the investment and to 2 058 021 after the investment project (around 5 % capacity reduction). Consequently, taking into account the Article 87(3)(c) area status of the region and the capacity reduction of the group, the project would have a 'negligible' impact on competitors.

Decision

- (29) In the light of the foregoing considerations, the Commission, acting under the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty, requests the United Kingdom to submit its comments and to provide all such information as may help to assess the aid, within one month of the date of receipt of this letter. It requests your authorities to forward a copy of this letter to the potential recipient of the aid immediately.
- (30) The Commission wishes to remind the United Kingdom that Article 88(3) of the EC Treaty has suspensory effect, and would draw your attention to Article 14 of Council Regulation (EC) No 659/1999, which provides that all unlawful aid may be recovered from the recipient.»

Lista das decisões comunitárias no domínio da autorização de colocação de medicamentos no mercado de 15 de Fevereiro de 2002 a 15 de Março de 2002

[Publicada ao abrigo do artigo 12.º ou do artigo 34.º do Regulamento (CEE) n.º 2309/93 do Conselho ⁽¹⁾]

(2002/C 77/06)

— Concessão da autorização de colocação no mercado [artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 2309/93]: Aceitação

Data da decisão	Nome do medicamento	Titular da autorização de colocação no mercado	N.º de inscrição no registo comunitário	Data de notificação
28.2.2002	Protopic	Fujisawa GmbH Levelingstraße 12 D-81673 München	EU/1/02/201/001-004	5.3.2002
28.2.2002	Protopy	Fujisawa GmbH Levelingstraße 12 D-81673 München	EU/1/02/202/001-004	5.3.2002
5.3.2002	Trisenox	Cell Therapeutics (UK) Limited 1 Ropemaker Street London EC2Y 9HT United Kingdom	EU/1/02/204/001	7.3.2002
8.3.2002	Lumigan	Allergan Pharmaceuticals (Ireland) Ltd Castlebar Road Westport County Mayo Ireland	EU/1/02/205/001	12.3.2002
8.3.2002	Kineret	Amgen Europe BV Minervum 7061 4817 ZK Breda Nederland	EU/1/02/203/001-004	12.3.2002

— Alteração de uma autorização de colocação no mercado [artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 2309/93]: Aceitação

Data da decisão	Nome do medicamento	Titular da autorização de colocação no mercado	N.º de inscrição no registo comunitário	Data de notificação
5.2.2002	Cea-Scan	Immunomedics Europe Haarlemmerstraat 30 2181 HC Hillegom Nederland	EU/1/96/023/001	19.2.2002
19.2.2002	Renagel	Genzyme Europe BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/99/123/001-011	22.2.2002
19.2.2002	Plavix	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/98/069/001a, 001b, 002a, 002b, 003a, 003b	21.2.2002
19.2.2002	Iscover	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/070/001a, 001b, 002a, 002b, 003a, 003b	22.2.2002

⁽¹⁾ JO L 214 de 24.8.1993, p. 1.

Data da decisão	Nome do medicamento	Titular da autorização de colocação no mercado	N.º de inscrição no registo comunitário	Data de notificação
19.2.2002	Thyrogen	Genzyme BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/99/122/001-002	22.2.2002
19.2.2002	SonoVue	Bracco International BV Strawinskylaan 3051 1077 ZX Amsterdam Nederland	EU/1/01/177/001-002	21.2.2002
19.2.2002	Caelyx	Schering Plough Europe Rue de Stalle/Stallestraat 73 B-1180 Brussels	EU/1/96/011/001-004	21.2.2002
19.2.2002	Teslascan	Amersham Health AS Nycoveien 1-2 PO Box 4220 Nydalen N-0401 Oslo	EU/1/97/040/001-002	25.2.2002
19.2.2002	Gonal F	Serono Europe Limited 56 Marsh Wall London E14 9TP United Kingdom	EU/1/95/001/017-020	21.2.2002
19.2.2002	Refludan	Schering AG D-13342 Berlin	EU/1/97/035/001-004	25.2.2002
19.2.2002	Vistide	Pharmacia Enterprises SA 6, Circuit de la Foire Internationale L-1347 Luxembourg	EU/1/97/037/001	22.2.2002
19.2.2002	Thyrogen	Genzyme Europe BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/99/122/001-002	22.2.2002
19.2.2002	Prevenar	Wyeth-Lederle Vaccines SA Rue du Bosquet 15 B-1348 Louvain-La-Neuve	EU/1/00/167/001-005	12.3.2002
19.2.2002	Iscover	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/070/001a, 001b, 002a, 002b, 003a, 003b	22.2.2002
19.2.2002	Actos	Takeda Europe R & D Centre Ltd Savanah House 11/12 Charles II Street London SW1Y 4QU United Kingdom	EU/1/00/150/001-008	21.2.2002
19.2.2002	Mabthera	Roche Registration Limited 40 Broadwater Road Welwyn Garden City Hertfordshire AL7 3AY United Kingdom	EU/1/98/067/001-002	21.2.2002
19.2.2002	Karvezide	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/085/009-010	22.2.2002

Data da decisão	Nome do medicamento	Titular da autorização de colocação no mercado	N.º de inscrição no registo comunitário	Data de notificação
19.2.2002	Arava	Aventis Pharma Deutschland GmbH D-65926 Frankfurt am Main	EU/1/99/118/005-008	25.2.2002
19.2.2002	Karvea	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/97/049/013-014	22.2.2002
19.2.2002	Arava	Aventis Pharma Deutschland GmbH D-65926 Frankfurt am Main	EU/1/99/118/001-010	25.2.2002
19.2.2002	Foscan	QuantaNova Limited Castle Business Park Stirling FK9 4TF United Kingdom	EU/1/01/197/001-002	21.2.2002
19.2.2002	Aprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/97/046/014-015	25.2.2002
19.2.2002	Prevenar	Wyeth-Lederle Vaccines SA Rue du Bosquet 15 B-1348 Louvain-La-Neuve	EU/1/00/167/001-005	25.2.2002
19.2.2002	Neospect	Amersham Health AS Nycoveien 1-2 PO Box 4220 Nydale N-0401 Oslo	EU/1/00/154/001-002	25.2.2002
19.2.2002	Coaprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/98/086/009-010	25.2.2002
28.2.2002	Refacto	Genetics Institute of Europe BV Fraunhoferstraße 15 D-82152 Planegg/Martinsried	EU/1/99/103/001-003	5.3.2002
28.2.2002	Replagal	TKT Europe-5S AB Rinkebyvägen 11B S-182 36 Danderyd	EU/1/01/189/001	5.3.2002
28.2.2002	Vaniqa	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/01/173/001-003	5.3.2002
28.2.2002	Prevenar	Wyeth-Lederle Vaccines SA Rue du Bosquet 15 B-1348 Louvain-La-Neuve	EU/1/00/167/001-005	5.3.2002
5.3.2002	Viagra	Pfizer Limited Ramsgate Road Sandwich Kent CT13 9NJ United Kingdom	EU/1/98/077/001-012	7.3.2002

Data da decisão	Nome do medicamento	Titular da autorização de colocação no mercado	N.º de inscrição no registo comunitário	Data de notificação
5.3.2002	Patrex	Pfizer Limited Ramsgate Road Sandwich Kent CT13 9NJ United Kingdom	EU/1/98/078/001-012	7.3.2002
5.3.2002	Prometax	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/98/092/001-013	7.3.2002
5.3.2002	Synagis	Abbott Laboratories Ltd Queenborough Kent ME11 5EL United-Kingdom	EU/1/99/117/001-002	7.3.2002
5.3.2002	Rilutek	Aventis Pharma SA 20, avenue Raymond-Aron F-92165 Antony Cedex	EU/1/96/010/001	7.3.2002
5.3.2002	Infergen	Yamanouchi Europe BV Elisabethhof 19 2353 EW Leiderdorp Nederland	EU/1/98/087/001-003	7.3.2002
7.3.2002	Fabrazyme	Genzyme Europe BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/01/188/001-003	11.3.2002
8.3.2002	Avonex	Biogen France SA 55, avenue des Champs-Pierreux F-92012 Nanterre Cedex	EU/1/97/033/001-002	12.3.2002
8.3.2002	Aprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/97/046/001-015	12.3.2002
8.3.2002	Karvea	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/97/049/001-015	12.3.2002
8.3.2002	Karvezide	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/085/001-010	12.3.2002
8.3.2002	Puregon	Organon NV Postbus 20 5340 BH Oss Nederland	EU/1/96/008/001-039	12.3.2002
8.3.2002	Coaprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/98/086/001-010	12.3.2002

Data da decisão	Nome do medicamento	Titular da autorização de colocação no mercado	N.º de inscrição no registo comunitário	Data de notificação
13.3.2002	Exelon	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/98/066/001-013	15.3.2002
14.3.2002	Travatan	Alcon Laboratories (UK) Ltd Boundary Way Hemel Hempstead Herts HP2 7UK United Kingdom	EU/1/01/199/001-002	18.3.2002

— **Concessão da autorização de colocação no mercado [artigo 34.º do Regulamento (CEE) n.º 2309/93]: Aceitação**

Data da decisão	Nome do medicamento	Titular da autorização de colocação no mercado	N.º de inscrição no registo comunitário	Data de notificação
8.3.2002	Eurifel RCP FelV	Merial 17, rue Bourgelat F-69002 Lyon	EU/2/02/031/001-002	12.3.2002

— **Alteração de uma autorização de colocação no mercado [artigo 34.º do Regulamento (CEE) n.º 2309/93]: Aceitação**

Data da decisão	Nome do medicamento	Titular da autorização de colocação no mercado	N.º de inscrição no registo comunitário	Data de notificação
13.3.2002	Metacam	Boehringer Ingelheim Vetmedica GmbH D-55216 Ingelheim am Rhein	EU/2/97/004/003-005	15.3.2002

Todos os interessados podem solicitar o acesso ao relatório público dos medicamentos em questão e das decisões correspondentes junto de:

Agência Europeia de Avaliação dos Medicamentos
7 Westferry Circus
Canary Wharf
London E14 4HB
Reino Unido.

Relatório global de síntese sobre o resultado dos controlos realizados a nível comunitário pelos Estados-Membros ⁽¹⁾, nos termos do artigo 22.º da Directiva 95/53/CE do Conselho

(2002/C 77/07)

1. FUNDAMENTO JURÍDICO

O artigo 22.º da Directiva 95/53/CE do Conselho, de 25 de Outubro de 1995, que fixa os princípios relativos à organização dos controlos oficiais no domínio da alimentação animal ⁽²⁾, prevê a elaboração pelos Estados-Membros de programas anuais que precisem as medidas nacionais a aplicar para a consecução dos objectivos da directiva. Esses programas devem ter em conta as situações específicas dos Estados-Membros, indicando nomeadamente a natureza e a frequência dos controlos, a efectuar regularmente.

Todos os anos, antes de 1 de Abril, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão todas as informações necessárias relativas à execução, durante o ano anterior, dos programas acima referidos, precisando:

- os critérios que presidiram à elaboração desses programas,
- o número e a natureza dos controlos efectuados,
- os resultados dos controlos, em especial o número e a natureza das infracções verificadas,
- as medidas tomadas no caso de se terem verificado infracções.

Todos os anos, antes de 1 de Outubro, a Comissão deve apresentar um relatório global de síntese sobre os resultados dos controlos efectuados a nível comunitário, acompanhado de uma proposta de recomendação relativa a um programa coordenado de controlos para o ano seguinte.

2. JUSTIFICAÇÃO

O objectivo do artigo 22.º da Directiva 95/53/CE é o de possibilitar anualmente uma perspectiva global do cumprimento da legislação comunitária em matéria de alimentação animal, nos Estados-Membros.

A referida perspectiva deve contribuir para o correcto funcionamento do mercado interno, através da indicação dos elementos destinados a apreciar a aplicação uniforme da legislação comunitária. Por outro lado as referidas informações auxiliam a identificação de situações específicas ou domínios críticos de interesse comum, que poderão requerer uma abordagem coordenada a nível comunitário.

A pedra basilar do mercado interno é o princípio de que o cumprimento é assegurado no local de origem, razão pela qual não são necessárias inspecções sistemáticas no local de destino. Inspecções no destino são, de facto, de mais difícil execução e mais onerosas. O intercâmbio de informações relativas às acti-

vidades de controlo realizadas constitui, por conseguinte, uma das pedras angulares da construção da União Europeia.

Nesta óptica, a Comissão sintetiza no presente texto as actividades de controlo realizadas pelos Estados-Membros em 2000, de acordo com as informações obtidas até ao momento presente.

3. SÍNTESE DAS ACTIVIDADES DE CONTROLO REALIZADAS PELOS ESTADOS-MEMBROS EM 2000

Todos os Estados-Membros forneceram informações por escrito relativamente aos programas de controlo realizados em 2000, por forma a assegurar o cumprimento da legislação comunitária no domínio da alimentação animal.

Todavia, alguns países apresentaram os seus dados após o prazo estabelecido de Abril de 2001, tendo alguns contribuído apenas com informações de carácter preliminar. A situação melhorou muito quando comparada com o exercício relativo a 1999, primeiro ano de aplicação do n.º 2 do artigo 22.º da directiva, mas ainda não é satisfatória.

1. A maioria dos Estados-Membros precisou claramente os critérios que presidiram à elaboração dos programas de controlo.

A maioria dos Estados-Membros incluiu nos seus relatórios algumas informações relativas ao sistema de controlo, tendo planeado as suas actividades com base em dados numéricos relativos à produção, ao comércio e ao consumo, bem como apoiando-se nos resultados dos controlos de anos prévios.

Em alguns Estados-Membros, o plano do programa de controlo anual detalhado e a nível nacional não pode ser eficazmente esboçado, devido a diferenças regionais.

Em termos gerais, pode-se concluir que, quando existe, um capítulo com dados estatísticos de base auxilia a compreensão das medidas previstas.

2. Foram dadas informações relativamente ao número e à natureza dos controlos efectuados. A maioria dos Estados-Membros funciona com um duplo sistema de controlos:

- inspecções ou auditorias de rotina, orientadas, nomeadamente, para estabelecimentos em que os processos de transformação são analisados a intervalos escolhidos pelas autoridades de acordo com critérios nem sempre fixados, mas que se baseiam frequentemente no volume de produção,

⁽¹⁾ Recomendação da Comissão 2002/214/CE (JO L 70 de 13.3.2002, p. 20).

⁽²⁾ JO L 265 de 8.11.1995, p. 17.

— controlos especiais orientados para questões específicas identificadas a nível nacional ou comunitário como mercedoras de especial atenção, por exemplo, a contaminação com *Salmonella* sp., a utilização de aditivos nos alimentos para animais ou os metais pesados.

Ambos os controlos incluem a recolha de amostras e a realização de testes.

3. Relativamente aos resultados dos controlos, o número e a natureza das infracções verificadas são fornecidos; contudo, a sua interpretação é por vezes problemática, dado ser difícil comunicar a importância relativa de uma infracção.
4. A maioria dos Estados-Membros descreve as medidas tomadas em caso de infracção. Todavia, raramente são fornecidos outros pormenores que não o número de sanções penais ou administrativas, por exemplo relativos à aplicação de medidas correctivas no terreno.

4. CONCLUSÕES

A forma dos relatórios não é homogénea e, a partir das actividades realizadas, não é possível tirar conclusões claras relati-

vamente a domínios que requerem uma acção coordenada a nível comunitário. Torna-se, portanto, necessário desenvolver um modelo de relatório adequado, a adoptar nos termos do processo estabelecido no artigo 23.º da Directiva 95/53/CE.

Entretanto, em debates no âmbito do Comité Permanente, tornou-se manifesta a oportunidade de recomendar controlos específicos a nível comunitário para o ano de 2002 nos seguintes domínios:

- dioxinas em oligoelementos e minerais para a alimentação animal,
- metais pesados em oligoelementos e minerais para a alimentação animal,
- micotoxinas nos alimentos para animais,
- restrições na utilização de proteínas animais transformadas, como forma de protecção contra as encefalopatias espongiiformes transmissíveis.

Extensão da licença de importação electrónica para os produtos têxteis e de vestuário

(2002/C 77/08)

O n.º 3 do artigo 11.º do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3030/93 do Conselho, relativo ao regime comum aplicável às importações de certos produtos têxteis e de vestuário originários de países terceiros, introduzido pelo Regulamento (CE) n.º 391/2001 do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001 ⁽¹⁾, determina que «caso um país fornecedor tenha concluído acordos administrativos com a Comunidade em matéria de concessão electrónica de licenças, as informações pertinentes podem ser transmitidas por via electrónica em substituição das licenças de exportação concedidas sob forma de documentos impressos».

O sistema de concessão electrónica de licenças já foi introduzido em alguns países desde 1 de Novembro de 2001 ⁽²⁾, 1 de Janeiro de 2002 ⁽³⁾ e 1 de Fevereiro de 2002 ⁽⁴⁾. Desde então, a Comissão concluiu os acordos necessários com o Camboja, a Tailândia, a Malásia e a Ucrânia. A partir de Abril de 2002, deixa de ser exigida a estes países e territórios a apresentação do original da licença de exportação para a obtenção de licenças de importação pelas autoridades responsáveis pela emissão de licenças dos Estados-Membros. As licenças de importação poderão ser emitidas contra recepção, pelas autoridades competentes dos Estados-Membros, dos dados transmitidos em formato electrónico pelos países fornecedores, e após confirmação pela Comissão, de que as quantidades solicitadas estão disponíveis e/ou a licença electrónica é válida. Todavia, e no interesse dos operadores, as autoridades competentes dos países terceiros fornecedores podem emitir licenças de exportação ou qualquer documento semelhante, incluindo, se o assim o entenderem, licenças de exportação formais, a fim de facilitar a transacção.

Para mais informações, convidam-se os operadores económicos a contactar as autoridades responsáveis pela emissão de licenças nos Estados-Membros, cuja lista está publicada no JO C 78 de 18.3.2000, p. 2.

⁽¹⁾ JO L 58 de 28.2.2001, p. 3.

⁽²⁾ JO C 308 de 1.11.2001, p. 16 (Sri Lanca, Bósnia e Herzegovina, Croácia e Vietname).

⁽³⁾ JO C 374 de 29.12.2001, p. 58 (Rússia, Nepal, Taiwan, Macau e Filipinas).

⁽⁴⁾ JO C 29 de 1.2.2002, p. 5 (Índia, Coreia do Sul e Laos).

Aviso de início de um inquérito de salvaguarda no que respeita às importações de alguns produtos siderúrgicos

(2002/C 77/09)

A Comissão foi informada por certos Estados-Membros (a seguir designados Estados-Membros interessados) em conformidade com o artigo 2.º dos Regulamentos (CE) n.º 3285/94 ⁽¹⁾ e (CE) n.º 519/94 do Conselho ⁽²⁾, respectivamente, de que a evolução das importações de certos produtos siderúrgicos parece tornar necessária a aplicação de medidas de salvaguarda.

1. Informações fornecidas à Comissão

Os Estados-Membros interessados apresentaram os elementos de prova de que dispunham no que respeita aos indicadores especificados no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 3285/94 e do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 519/94, tendo solicitado à Comissão que desse início a um inquérito de salvaguarda e instituisse medidas provisórias.

2. Produtos

Os produtos relativamente aos quais a Comissão foi informada de que a evolução das importações parece tornar necessária a aplicação de medidas de salvaguarda são certos produtos siderúrgicos (a seguir designados «os produtos em questão»). Estes produtos, e os respectivos códigos NC, figuram no anexo 1 do presente aviso.

3. Aumento das importações

As informações actualmente ao dispor da Comissão indicam que as importações totais dos produtos em questão aumentaram de 13 milhões de toneladas em 1999 para 15,8 milhões de toneladas em 2000, tendo atingido os 16,6 milhões de toneladas em 2001. Recentemente, verificou-se um aumento brusco das importações de cada um dos produtos em causa, tanto em termos absolutos, como da produção ou consumo comunitários.

4. Prejuízo grave ou ameaça de prejuízo grave

As informações actualmente ao dispor da Comissão incluem dados sobre certos indicadores económicos especificados no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 3285/94 e no artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 519/94 no que respeita aos principais produtores comunitários de cada um dos produtos similares ou directamente concorrentes com um dos produtos em causa. De uma forma geral, os dados relativos aos últimos 12 meses revelam uma situação de estagnação ou de declínio a nível do consumo no mercado comunitário, que se fizeram acompanhar por um aumento das importações a baixo preço e de uma diminuição do volume de vendas, preços e rentabilidade dos produtores comunitários.

5. Processo

Em conformidade com o disposto no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 3285/94 e no artigo 5.º do Regulamento

(CE) n.º 519/94, a Comissão consultou o Comité Consultivo previsto no artigo 4.º de cada um desses regulamentos. Tendo em conta os resultados dessa consulta, a Comissão considera que existem elementos de prova suficientes para justificar o início de um inquérito no que respeita aos produtos em questão, pelo que decidiu dar início a um inquérito, em colaboração com os Estados-Membros, de modo a determinar se estão reunidas as condições necessárias para adoptar medidas de salvaguarda definitivas relativamente a estes produtos.

6. Processo de inquérito

O inquérito permitirá determinar se, no caso de cada um dos projectos em questão, o produto está, na sequência de desenvolvimentos imprevisíveis, a ser importado na Comunidade em quantidades de tal modo elevadas e em condições tais que causem, ou ameacem causar, um prejuízo grave aos importadores comunitários de produtos similares ou directamente concorrentes.

7. Observações escritas, respostas aos questionários e correspondência

Todas as partes interessadas podem apresentar as suas observações, por escrito, e fornecer informações. As partes interessadas que pretendam apresentar as suas observações ou fornecer informações deverão fazê-lo no prazo de 21 dias após a data de publicação do presente aviso no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* (salvo indicação em contrário) a fim de que as mesmas possam ser tomadas em consideração para efeitos do inquérito.

Para além disso, a Comissão enviará questionários a todos os produtores conhecidos de produtos similares ou directamente concorrentes, bem como a quaisquer associações de produtores comunitários conhecidas. Os questionários, devidamente completados, deverão ser recebidos pela Comissão, o mais tardar 21 dias após a data em que foram enviados.

Todas as informações pertinentes devem ser transmitidas à Comissão. Todas as observações e pedidos das partes interessadas devem ser apresentados por escrito (não em formato electrónico, salvo indicação em contrário) devendo indicar o nome, endereço e-mail, número de telefone e de fax e/ou número de telex da parte interessada.

O endereço da Comissão para o envio de correspondência é o seguinte:

Comissão Europeia
Direcção-Geral do Comércio
Direcção B
TERV 0/13
B-1049 Bruxelas
Fax: (32-2) 295 65 05
Telex: COMEU B 21877.

⁽¹⁾ JO L 349 de 31.12.1994, p. 53.

⁽²⁾ JO L 67 de 10.3.1994, p. 89.

8. Audições

A Comissão pode ouvir as partes interessadas. Todas as partes interessadas podem solicitar uma audição à Comissão e ser ouvidas desde que assim o solicitem, por escrito, no prazo de 21 dias após a data de publicação do presente aviso no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, que demonstrem a susceptibilidade de serem efectivamente afectadas pelos resultados do inquérito e que existem motivos especiais para que lhes seja concedida uma audição.

9. Verificação das informações

As partes interessadas que tenham apresentado as suas observações, fornecido informações ou solicitado uma audição em conformidade com o disposto no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 3285/94 e do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 519/94, e os representantes dos países exportadores podem, mediante a apresentação de um pedido escrito, examinar todas as informações colocadas à disposição da Comissão no âmbito do inquérito, com excepção dos documentos internos preparados pela Comunidade ou pelos seus Estados-Membros, desde que essas informações sejam pertinentes para a defesa dos seus interesses e não sejam confidenciais, na acepção do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 3285/94 ou do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 519/94, e sejam utilizadas pela Comissão no âmbito do inquérito.

As partes interessadas que se tenham manifestado podem apresentar, à Comissão, as suas observações sobre as informações em causa. Essas observações poderão ser tomadas em consideração se forem apoiadas por elementos de prova suficientes.

10. Não colaboração

Sempre que as informações não sejam apresentadas dentro dos prazos estabelecidos pelos Regulamentos (CE) n.º 3285/94 ou

(CE) n.º 519/94 ou pela Comissão, em conformidade com esses regulamentos, ou sempre que o inquérito seja dificultado de forma significativa, podem ser estabelecidas conclusões com base nos dados disponíveis. Se a Comissão descobrir que uma parte interessada ou um terceiro lhe forneceu informações falsas ou susceptíveis de induzir em erro, não terá em conta essas informações, podendo fazer uso dos dados disponíveis.

11. Calendário do inquérito

Em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 3285/94 e com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 519/94 a Comissão determinará, no prazo de nove meses a contar da data de publicação do presente aviso no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, se é necessário, ou não, adoptar medidas de salvaguarda.

Se a Comissão decidir que essas medidas são necessárias, tomará as decisões necessárias em conformidade com o título V dos Regulamentos (CE) n.º 3285/94 e (CE) n.º 519/94, respectivamente, no prazo de nove meses a contar da data do início do inquérito, excepto se se verificarem circunstâncias excepcionais, em cujo caso esse prazo poderá ser prorrogado por um período máximo de dois meses. Nesse caso, a Comissão publicará, no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, um aviso indicando a duração da prorrogação e os respectivos motivos.

Se a Comissão decidir que as medidas de salvaguarda não são necessárias poderá, após consulta do Comité Consultivo, encerrar o inquérito. A decisão relativa ao encerramento do inquérito, incluindo as principais conclusões e uma síntese dos respectivos motivos, será publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

ANEXO I

PRODUTOS EM CAUSA

Número do produto	Designação do produto	Códigos NC
1	Bobinas de aço não ligado laminadas a quente	7208 10 00, 7208 25 00, 7208 26 00, 7208 27 00, 7208 36 00, 7208 37 10, 7208 37 90, 7208 38 10, 7208 38 90, 7208 39 10, 7208 39 90
2	Folhas/chapas de aço não ligado laminadas a quente	7208 40 10, 7208 40 90, 7208 52 99, 7208 53 90, 7208 54 10, 7208 54 90
3	Bandas estreitas de aço não ligado laminadas a quente	7211 14 10, 7211 14 90, 7211 19 20, 7211 19 90, 7212 60 11, 7212 60 19, 7212 60 91
4	Produtos planos de aço não ligado, laminados a quente	7225 19 10, 7225 30 00, 7225 40 80, 7226 19 10, 7226 91 10, 7226 91 90, 7226 99 20
5	Chapas laminadas a frio	7209 15 00, 7209 16 90, 7209 17 90, 7209 18 91, 7209 25 00, 7209 26 90, 7209 27 90, 7209 28 90, 7209 90 10, 7209 90 90, 7225 20 90, 7225 50 00, 7211 23 10, 7211 23 99, 7211 29 20, 7211 29 50, 7211 29 90, 7211 90 11, 7211 90 19, 7211 90 90, 7212 60 93, 7212 60 99, 7226 92 10, 7226 92 90
6	Chapas magnéticas (excepto aço magnético de grãos orientados)	7209 16 10, 7209 17 10, 7209 18 10, 7209 26 10, 7209 27 10, 7209 28 10, 7211 23 91, 7225 19 90, 7226 19 30, 7226 19 90
7	Chapas com revestimento metálico	7210 20 10, 7210 20 90, 7210 30 10, 7210 30 90, 7210 41 10, 7210 41 90, 7210 49 10, 7210 49 90, 7210 61 10, 7210 61 90, 7210 69 10, 7210 69 90, 7210 90 38, 7210 90 90, 7212 20 11, 7212 20 19, 7212 20 90, 7212 30 11, 7212 30 19, 7212 30 90, 7212 50 31, 7212 50 51, 7212 50 58, 7212 50 75, 7212 50 91, 7212 50 93, 7212 50 97, 7212 50 99, 7225 91 10, 7225 91 90, 7225 92 10, 7225 92 90, 7225 99 90, 7226 93 20, 7226 93 80, 7226 94 20, 7226 94 80, 7226 99 80
8	Chapas com revestimento orgânico	7210 70 39, 7210 70 90, 7212 40 91, 7212 40 93, 7212 40 98
9	Produtos estanhados	7209 18 99, 7210 11 10, 7210 11 90, 7210 12 11, 7210 12 19, 7210 12 90, 7210 50 10, 7210 50 90, 7210 70 31, 7210 90 33, 7211 23 51, 7212 10 10, 7212 10 91, 7212 10 93, 7212 10 99, 7212 40 10, 7212 40 95
10	Chapas quarto	7208 51 30, 7208 51 50, 7208 51 91, 7208 51 99, 7208 52 91, 7208 90 10, 7208 90 90, 7210 90 31, 7225 40 20, 7225 40 50, 7225 99 10
11	Chapa larga	7208 51 10, 7208 52 10, 7208 53 10, 7211 13 00
12	Perfis ligeiros e barras de aço comercial não ligado	7214 30 00, 7214 91 10, 7214 91 90, 7214 99 31, 7214 99 39, 7214 99 50, 7214 99 61, 7214 99 69, 7214 99 80, 7214 99 90, 7215 90 10, 7228 80 90, 7216 10 00, 7216 21 00, 7216 22 00, 7216 40 10, 7216 40 90, 7216 50 10, 7216 50 91, 7216 50 99, 7216 99 10
13	Perfis e barras de aço comercial ligado	7228 20 11, 7228 20 19, 7228 20 30, 7228 30 41, 7228 30 49, 7228 30 61, 7228 30 69, 7228 30 70, 7228 30 89, 7228 60 10, 7228 70 10, 7228 70 31, 7228 80 10
14	Varões para betão	7214 20 00, 7214 99 10
15	Perfis ligeiros e barras de aço inoxidável	7222 11 11, 7222 11 19, 7222 11 21, 7222 11 29, 7222 11 91, 7222 11 99, 7222 19 10, 7222 19 90, 7222 20 11, 7222 20 19, 7222 20 21, 7222 20 29, 7222 20 31, 7222 20 39, 7222 20 81, 7222 20 89, 7222 30 10, 7222 30 51, 7222 30 91, 7222 30 98, 7222 40 10, 7222 40 30, 7222 40 91, 7222 40 93, 7222 40 99
16	Fio laminado de aço inoxidável	7221 00 10, 7221 00 90
17	Fios de aço inoxidável	7223 00 11, 7223 00 91, 7223 00 19, 7223 00 99
18	Acessórios para soldar topo a topo (< 609,6 mm)	7307 93 11, 7307 93 19
19	Flanges (excepto de aço inoxidável)	7307 21 00, 7307 91 00
20	Tubos para gasodutos	7306 30 51, 7306 30 59, 7306 30 71, 7306 30 78
21	Perfis ocios	7306 60 31, 7306 60 39

Notificação prévia de uma operação de concentração**(Processo COMP/M.2755 — Saubermacher/Lafarge Perlmoser/JV)****Processo susceptível de beneficiar da aplicação do procedimento simplificado**

(2002/C 77/10)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. A Comissão recebeu, em 15 de Março de 2002, uma notificação de um projecto de concentração, nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1310/97 ⁽²⁾, através da qual as empresas Saubermacher Dienstleistungs-AG («Saubermacher», A), controlada pela empresa alemã Hypo- und Vereinsbank AG, e Lafarge Perlmoser AG («Lafarge», A) adquirem, na acepção do n.º 1, alínea b), do artigo 3.º do referido regulamento, o controlo conjunto da empresa Thermoteam Alternativebrennstoffsverwertungs GmbH (A), mediante aquisição de acções de uma empresa recentemente criada que constitui uma empresa comum.

2. As actividades das empresas envolvidas são:

— Saubermacher: utilização e eliminação de resíduos,

— Lafarge: produção de betão e cimento.

3. Após uma análise preliminar, a Comissão considera que a operação de concentração notificada pode encontrar-se abrangida pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 4064/89. Contudo, a Comissão reserva-se a faculdade de tomar uma decisão final sobre este ponto. De acordo com a comunicação da Comissão relativa a um procedimento simplificado de tratamento de certas operações de concentração nos termos do Regulamento (CEE) n.º 4064/89 ⁽³⁾, o referido processo é susceptível de beneficiar da aplicação do procedimento previsto na comunicação.

4. A Comissão solicita aos terceiros interessados que lhe apresentem as observações que entenderem sobre o projecto de concentração em causa.

As observações devem ser recebidas pela Comissão, o mais tardar, 10 dias após a data da publicação da presente comunicação. Podem ser enviadas por fax ou pelo correio, e devem mencionar o número de processo COMP/M.2755 — Saubermacher/Lafarge Perlmoser/JV, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia
Direcção-Geral da Concorrência
Direcção B — *Task Force* Concentrações
J-70
B-1049 Bruxelas
[fax (32-2) 296 43 01/296 72 44].

⁽¹⁾ JO L 395 de 30.12.1989, p. 1, e
JO L 257 de 21.9.1990, p. 13 (rectificação).

⁽²⁾ JO L 180 de 9.7.1997, p. 1, e
JO L 40 de 13.2.1998, p. 17 (rectificação).

⁽³⁾ JO C 217 de 29.7.2000, p. 32.

Publicação das decisões dos Estados-Membros no que respeita à concessão ou revogação de licenças de exploração em conformidade com o n.º 4 do artigo 13.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 relativo às licenças das transportadoras aéreas ⁽¹⁾ ⁽²⁾

(2002/C 77/11)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

FINLÂNDIA

Licenças de exploração concedidas

Categoria B: Licenças de exploração concedidas às transportadoras que preenchem os critérios previstos no n.º 7, alínea a), do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92

Nome da transportadora aérea	Endereço da transportadora aérea	Autorizada a efectuar o transporte de	Decisão em vigor desde
Finnish Commuter Airlines Oy Denominação de comércio secundária: West Bird Aviation	PL 800 FIN-60101 Seinäjoki	Passageiros, correio, frete	30.5.2001

Licenças de exploração revogadas

Categoria B: Licenças de exploração concedidas às transportadoras que preenchem os critérios previstos no n.º 7, alínea a), do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92

Nome da transportadora aérea	Endereço da transportadora aérea	Autorizada a efectuar o transporte de	Decisão em vigor desde
Airdeal Oy	Helsinki-Vantaan lentoasema FIN-01530 Vantaa	Passageiros, correio, frete	11.12.2001
Cloudex Oy	Tullimiehentie 4-6 FIN-01530 Vantaa	Passageiros, correio, frete	15.10.2001
Etelä-Pohjanmaan Lentokeskus Oy	PL 800 FIN-60101 Seinäjoki	Passageiros, correio, frete	30.5.2001
Forssan Lentotoimintapalvelu	PL 5 FIN-30421 Forssa	Passageiros, correio, frete	15.10.2001
Ivalon Lentopalvelu Ky	PPA 2, Huhtamella FIN-99800 Ivalo	Passageiros, correio, frete	11.12.2001
Metro Jet Oy Denominação de comércio secundária: Nordic Air Ambulance Center	PL 60 FIN-01301 Vantaa	Passageiros, correio, frete	15.10.2001

⁽¹⁾ JO L 240 de 24.8.1992, p. 1.

⁽²⁾ Comunicadas à Comissão Europeia antes de 31 de Dezembro de 2001.

Publicação das decisões dos Estados-Membros no que respeita à concessão ou revogação de licenças de exploração em conformidade com o n.º 4 do artigo 13.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 relativo às licenças das transportadoras aéreas ⁽¹⁾ ⁽²⁾

(2002/C 77/12)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

ALEMANHA

Licenças de exploração concedidas

Categoria A: Licenças de exploração concedidas a transportadoras que não preenchem os critérios previstos no n.º 7, alínea a), do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92

Nome da transportadora aérea	Endereço da transportadora aérea	Autorizada a efectuar o transporte de	Decisão em vigor desde
Deutsche Zeppelin-Reederei GmbH	Allmannsweilerstraße 132 D-88046 Friedrichshafen	Passageiros	14.8.2001

⁽¹⁾ JO L 240 de 24.8.1992, p. 1.

⁽²⁾ Comunicadas à Comissão Europeia antes de 31 de Dezembro de 2001.

III

(Informações)

PARLAMENTO EUROPEU

Actas das sessões de 19 a 20 de Setembro de 2001 publicadas no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* C 77 E

(2002/C 77/13)

Estes textos encontram-se disponíveis no:

EUR-Lex: <http://europa.eu.int/eur-lex>

CELEX: <http://europa.eu.int/celex>

COMISSÃO

LISTA DE RESERVA

CONCURSO GERAL COM/A/5/01

ADMINISTRADORES PRINCIPAIS (A 5/A 4)

NO DOMÍNIO DA AUDITORIA INTERNA

(2002/C 77/14)

ANTOINE-POIREL Frank
CAMBA BARBOLLA Emilio
CLAESSENS Jos
DRIES Rudi
DURAND Regis
GRISARD Anne
HELLMAN Anni
LLEWELYN Iolo
MAGENHANN Bernard
MARTÍNEZ CUESTA Luis-Eduardo
MASON Jeffrey
OVERBEEKE Cornelia
SCHLOESSLEN Pascal
VAN DER ZEE Reinder
VANDROMME Johan
VERMEERSCH Benoit
WEBB Christopher
WELCH Peter

Exploração de serviços aéreos regulares

Concurso lançado pela França nos termos do n.º 1, alínea d), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho para a exploração de serviços aéreos regulares entre Rennes (Saint-Jacques) e Bâle-Mulhouse

(2002/C 77/15)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. **Introdução:** Nos termos do disposto no n.º 1, alínea a), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, de 23 de Julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias, a França decidiu impor obrigações de serviço público aos serviços aéreos regulares explorados entre Rennes (Saint-Jacques) e Bâle-Mulhouse. As normas impostas por estas obrigações de serviço público foram publicadas no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* C 76 de 27.3.2002.

No âmbito do procedimento previsto no n.º 1, alínea d), do artigo 4.º desse mesmo regulamento, a França decidiu limitar o acesso a uma só transportadora e conceder, após concurso, o direito de explorar serviços aéreos regulares entre Rennes (Saint-Jacques) e Bâle-Mulhouse a partir de 1 de Julho de 2002, caso nenhuma transportadora aérea tenha iniciado ou esteja prestes a iniciar, em 1 de Junho de 2002, a exploração desses serviços, em conformidade com as obrigações de serviço público impostas e sem solicitar compensações financeiras.

2. **Objecto do concurso:** Fornecer, a partir de 1 de Julho de 2002, serviços aéreos regulares entre Rennes (Saint-Jacques) e Bâle-Mulhouse, em conformidade com as obrigações de serviço público impostas a essa ligação, tal como publicadas no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* C 76 de 27.3.2002.
3. **Participação no concurso:** A participação está aberta a todas as transportadoras aéreas comunitárias titulares de uma licença de exploração válida emitida por força do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas.
4. **Processo de concurso:** O presente concurso está sujeito às disposições do n.º 1, alíneas d), e), f), g), h) e i) do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92.
5. **Documentação do concurso:** A documentação completa do concurso, incluindo o regulamento específico do concurso e o modelo do contrato de prestação de serviço público, bem como o seu anexo técnico (texto das obrigações de serviço público publicado no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*), pode ser obtida gratuitamente junto de:

Chambre de commerce et d'industrie de Rennes, 2, avenue de la Préfecture, F-35042 Rennes Cedex, tel.: 2 99 33 66 58, fax: 2 99 33 24 28, e-mail: jcmandrillon@rennes.cci.fr.

6. **Compensação financeira:** As propostas apresentadas pelos concorrentes devem mencionar explicitamente o montante exigido a título de compensação para a exploração da ligação durante três anos a contar da data de início da exploração prevista (com um mapa discriminativo anual). O montante exacto da compensação finalmente concedida será determinado anualmente «ex post» em função das despesas e das receitas efectivamente produzidas pelo serviço, dentro do limite do montante constante da proposta. Esse limite máximo só poderá ser revisto em caso de alteração imprevisível das condições de exploração.

Os pagamentos anuais serão realizados sob a forma de adiantamentos e de um saldo de regularização. O pagamento do saldo de regularização apenas se efectuará após aprovação das contas da transportadora para a ligação considerada e verificação da execução do serviço nas condições previstas no ponto 8 a seguir.

Em caso de resolução do contrato antes do seu termo normal, aplicam-se o mais rapidamente possível as disposições do ponto 8 a fim de permitir o pagamento à transportadora do saldo da compensação financeira que lhe é devida, sendo o limite máximo indicado no primeiro parágrafo, se for caso disso, reduzido proporcionalmente à duração real da exploração.

7. **Duração do contrato:** A duração do contrato (de prestação de serviço público) é de três anos a contar da data prevista para o início da exploração dos serviços aéreos mencionada no ponto 2 do presente concurso.
8. **Verificação da execução do serviço e das contas da transportadora:** A execução do serviço e a contabilidade analítica da transportadora para a ligação considerada serão objecto de, pelo menos, uma verificação anual, em concertação com a transportadora.
9. **Resolução e pré-aviso:** O contrato só poderá ser resolvido antes do seu termo normal de validade por uma das partes signatárias mediante um pré-aviso de seis meses. Em caso de incumprimento pela transportadora de uma obrigação de serviço público, considera-se que a transportadora resolveu o contrato sem pré-aviso se não tiver retomado o serviço em conformidade com as obrigações de serviço público no prazo de um mês após ter sido notificada a cumprir.

10. **Sanções:** O incumprimento pela transportadora do prazo de pré-aviso mencionado no ponto 9 é sancionado por coima, no montante máximo de 7 622,45 EUR, nos termos do artigo R.330-20 do Código da Aviação Civil, ou por aplicação de uma multa calculada em função do número de meses de carência e do défice real da ligação relativamente ao ano considerado, até ao limite da compensação financeira máxima prevista no ponto 6.

Em caso de incumprimento grave das obrigações de serviço público, a resolução do contrato pode ser pronunciada considerando que a transportadora não respeitou qualquer pré-aviso.

Em caso de incumprimento limitado das obrigações de serviço público, serão aplicadas reduções à compensação financeira máxima prevista no ponto 6, sem prejuízo da aplicação do artigo R.330-20 do Código da Aviação Civil. Essas reduções terão eventualmente em conta o número de voos anulados por razões imputáveis à transportadora, o número de voos efectuados com capacidade inferior à requerida, o número de voos efectuados sem respeitar as obrigações de serviço público em termos de escala, o número de dias durante os quais não foram respeitadas as obrigações de serviço público em termos de amplitude

no destino, de tarifas praticadas ou utilização de serviços informatizados de reservas.

11. **Apresentação das propostas:** As propostas devem ser enviadas pelo correio, por carta registada com aviso de recepção, fazendo fé o carimbo do correio, ou entregues directamente contra recibo, no máximo cinco semanas a contar da data da publicação do presente concurso no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* antes das 17.00 horas (hora local), no endereço seguinte:

Chambre de commerce et d'industrie de Rennes, 2, avenue de la Préfecture, F-35042 Rennes Cedex. Tel.: 2 99 33 66 58. Fax: 2 99 33 24 28.
E-mail: jcmadrillon@rennes.cci.fr.

12. **Validade do concurso:** Nos termos do n.º 1, alínea d), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, de 23 de Julho de 1992, a validade do presente concurso fica sujeita à condição de nenhuma transportadora comunitária apresentar, antes de 1 de Junho 2002, um programa de exploração da ligação em causa a partir de 1 de Julho de 2002, em conformidade com as obrigações de serviço público impostas, sem receber qualquer compensação financeira.

Exploração de serviços aéreos regulares

Concurso lançado pela França nos termos do n.º 1, alínea d), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho para a exploração de serviços aéreos regulares entre Reims-Champagne e Lião (Saint-Exupéry)

(2002/C 77/16)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

- Introdução:** Nos termos do disposto no n.º 1, alínea a), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, de 23 de Julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias, a França decidiu impor obrigações de serviço público aos serviços aéreos regulares explorados entre Reims-Champagne e Lião (Saint-Exupéry). As normas impostas por estas obrigações de serviço público foram publicadas no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* C 76 de 27.3.2002.
 - Objecto do concurso:** Fornecer, a partir de 1 de Julho de 2002, serviços aéreos regulares entre Reims-Champagne e Lião (Saint-Exupéry), em conformidade com as obrigações de serviço público impostas a essa ligação, tal como publicadas no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* C 76 de 27.3.2002.
 - Participação no concurso:** A participação está aberta a todas as transportadoras aéreas comunitárias titulares de uma licença de exploração válida emitida por um Estado-Membro nos termos do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas.
 - Processo de concurso:** O presente concurso está sujeito às disposições do n.º 1, alíneas d), e), f), g), h) e i) do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92.
- No âmbito do procedimento previsto no n.º 1, alínea d), do artigo 4.º desse mesmo regulamento, a França decidiu limitar o acesso a uma só transportadora e conceder, após concurso, o direito de explorar serviços aéreos regulares entre Reims-Champagne e Lião (Saint-Exupéry) a partir de 1 de Julho de 2002, caso nenhuma transportadora aérea tenha iniciado ou esteja prestes a iniciar, em 1 de Junho de 2002, a exploração desses serviços, em conformidade com as obrigações de serviço público impostas e sem solicitar compensações financeiras.

5. **Documentação do concurso:** A documentação completa do concurso, incluindo o regulamento específico do concurso e o modelo do contrato de prestação de serviço público, bem como o seu anexo técnico (texto das obrigações de serviço público publicado no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*), pode ser obtida gratuitamente junto de:

Chambre de commerce et d'industrie de Reims et d'Épernay, secrétariat général, service achats/marchés publics, 5, rue des Marmouzets, BP 2511, F-51070 Reims Cedex, tel.: 3 26 50 62 12, fax: 3 26 50 62 87.

6. **Compensação financeira:** As propostas apresentadas pelos concorrentes devem mencionar explicitamente o montante exigido a título de compensação para a exploração da ligação durante três anos a contar da data de início da exploração prevista (com um mapa discriminativo anual). O montante exacto da compensação finalmente concedida será determinado anualmente «ex post» em função das despesas e das receitas efectivamente geradas pelo serviço, no limite do montante que figura na proposta. Esse limite máximo só poderá ser revisto em caso de alteração imprevisível das condições de exploração.

Os pagamentos anuais serão realizados sob a forma de adiantamentos e de um saldo de regularização. O pagamento do saldo de regularização apenas se efectuará após aprovação das contas da transportadora para a ligação considerada e verificação da execução do serviço nas condições previstas no ponto 8 a seguir.

Em caso de resolução do contrato antes do seu termo normal, aplicam-se o mais rapidamente possível as disposições do ponto 8 a fim de permitir o pagamento à transportadora do saldo da compensação financeira que lhe é devida, sendo o limite máximo indicado no primeiro parágrafo, se for caso disso, reduzido proporcionalmente à duração real da exploração.

7. **Duração do contrato:** A duração do contrato (de prestação de serviço público) é de três anos a contar da data prevista para o início da exploração dos serviços aéreos mencionada no ponto 2 do presente concurso.
8. **Verificação da execução do serviço e das contas da transportadora:** A execução do serviço e a contabilidade analítica da transportadora para a ligação considerada serão objecto de, pelo menos, uma verificação anual, em concertação com a transportadora.
9. **Resolução e pré-aviso:** O contrato só poderá ser resolvido antes do seu termo normal de validade por uma das partes signatárias mediante um pré-aviso de seis meses. Em caso de incumprimento pela transportadora de uma obrigação de serviço público, considera-se que a transpor-

tadora resolveu o contrato sem pré-aviso se não tiver retomado o serviço em conformidade com as obrigações de serviço público no prazo de um mês após ter sido notificada a cumprir.

10. **Sanções:** O incumprimento pela transportadora do prazo de pré-aviso mencionado no ponto 9 é sancionado por coima, no montante máximo de 7 622,45 EUR, nos termos do artigo R.330-20 do Código da Aviação Civil, ou por aplicação de uma multa calculada em função do número de meses de carência e do défice real da ligação relativamente ao ano considerado, até ao limite da compensação financeira máxima prevista no ponto 6.

Em caso de incumprimento grave das obrigações de serviço público, a resolução do contrato pode ser pronunciada considerando que a transportadora não respeitou qualquer pré-aviso.

Em caso de incumprimento limitado das obrigações de serviço público, serão aplicadas reduções à compensação financeira máxima prevista no ponto 6, sem prejuízo da aplicação do artigo R.330-20 do Código da Aviação Civil. Essas reduções terão eventualmente em conta o número de voos anulados por razões imputáveis à transportadora, o número de voos efectuados com capacidade inferior à requerida, o número de voos efectuados sem respeitar as obrigações de serviço público em termos de escala, o número de dias durante os quais não foram respeitadas as obrigações de serviço público em termos de amplitude no destino, de tarifas praticadas ou utilização de serviços informatizados de reservas.

11. **Apresentação das propostas:** As propostas devem ser enviadas pelo correio, por carta registada com aviso de recepção, fazendo fé o carimbo do correio, ou entregues directamente contra recibo, no máximo seis semanas a contar da data da publicação do presente concurso no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* antes das 17.00 horas (hora local), no endereço seguinte:

Chambre de commerce et d'industrie de Reims et d'Épernay, secrétariat général, service achats/marchés publics, 5, rue des Marmouzets, BP 2511, F-51070 Reims Cedex. Tel.: 3 26 50 62 12. Fax: 3 26 50 62 87.

12. **Validade do concurso:** Nos termos do n.º 1, alínea d), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, a validade do presente concurso fica sujeita à condição de nenhuma transportadora comunitária apresentar, antes de 1 de Junho 2002, um programa de exploração da ligação em causa a partir de 1 de Julho de 2002, em conformidade com as obrigações de serviço público impostas, sem receber qualquer compensação financeira.

AVISO

Em 3 de Abril de 2002 será publicado no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* C 79 A o «Catálogo comum de variedades de espécies agrícolas — Décimo terceiro suplemento à vigésima primeira edição integral».

Para os assinantes, a obtenção deste *Jornal Oficial* é gratuita, dentro do limite do número de exemplares e da(s) versão (versões) linguística(s) da(s) respectiva(s) assinatura(s). Os assinantes devem enviar a nota de encomenda inclusa, devidamente preenchida e indicando o «número de assinante» (código que aparece à esquerda de cada etiqueta e que começa por: O/.). A gratuidade e a disponibilidade são garantidas durante um ano, a contar da data de publicação do *Jornal Oficial* em questão.

Os interessados que não sejam assinantes podem encomendar este *Jornal Oficial*, mediante pagamento, junto do gabinete de vendas competente, no seu país, ou do Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, serviço «Vendas», L-2985 Luxembourg, que o enviará ao gabinete de vendas em questão.

NOTA DE ENCOMENDA

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

Serviço «Vendas»
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg

Sou assinante do *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

O meu número de assinante é: O/.

Queiram enviar-me o(s) . . . exemplar(es) gratuito(s) do **Jornal Oficial C 79 A/2002** ao(s) qual (quais) tenho direito por assinatura.

Encomendo, mediante pagamento, . . . **exemplar(es) suplementar(es)**.

Língua(s):

Não sou assinante do *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* e encomendo, mediante pagamento, . . . **exemplar(es)**.

Língua(s):

Nome:

Endereço:

.....

Data: Assinatura: