COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 1.6.2012
COM(2012) 251 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO

Oitavo relatório sobre a aplicação do Regulamento (CE) n.º 866/2004 do Conselho, de 29 de abril de 2004, e a situação resultante dessa aplicação abrangendo o período entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2011

{SWD(2012) 140 final}

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO

Oitavo relatório sobre a aplicação do Regulamento (CE) n.º 866/2004 do Conselho, de 29 de abril de 2004, e a situação resultante dessa aplicação abrangendo o período entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2011

INTRODUÇÃO

O Regulamento (CE) n.º 866/2004 do Conselho, relativo a um regime de acordo com o artigo 2.º do Protocolo n.º 10 ao Ato de Adesão[1] (a seguir denominado «Regulamento da Linha Verde», RLV), entrou em vigor em 1 de maio de 2004. Define as modalidades de aplicação das disposições legislativas da UE em matéria de circulação das pessoas, das mercadorias e dos serviços através da linha de demarcação que separa as zonas da República de Chipre em que o Governo não exerce um controlo efetivo e as zonas em que exerce tal controlo. A fim de garantir a eficácia destas normas, a sua aplicação foi alargada à fronteira entre as zonas referidas e a Zona de Soberania Oriental do Reino Unido (ZSO)[2].

O presente relatório abrange o período compreendido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2011.

Durante o período abrangido pelo relatório, a Comissão não propôs quaisquer alterações ao RLV, tendo, no entanto, alterado as suas regras de execução.

A Comissão tem mantido um diálogo construtivo com as autoridades competentes da República de Chipre e a administração da Zona de Soberania Oriental (ZSO), a nível operacional, sobre a aplicação do regulamento.

1. MEDIDAS DE EXECUÇÃO

Em 31 de maio de 2011, a Comissão adotou o Regulamento n.º 531/2011 que altera as regras de execução do RLV[3].

A decisão da Comissão suprimiu a obrigação de as batatas comercializadas através da Linha Verde (a seguir denominada «a Linha») serem produzidas diretamente a partir de sementes de batata certificadas. Tal permite que o comércio de batatas produzidas a partir de sementes conservadas nas explorações agrícolas diretamente a partir de batatas de semente certificadas sob o controlo de peritos fitossanitários independentes nomeados pela Comissão forneça as garantias necessárias no que diz respeito à identidade e às características sanitárias.

---

1 JO L 161 de 30.4.2004, p. 128. Regulamento com a última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 587/2008 do Conselho (JO L 163 de 24.6.2008, p. 1 – denominado Regulamento da «Linha Verde»).

2 Ver o terceiro considerando do Regulamento da Linha Verde.

3 Regulamento (CE) n.° 1480/2004, que estabelece regras específicas relativamente às mercadorias que chegam de zonas onde o Governo de Chipre não exerce controlo efetivo e a zonas onde o Governo exerce um controlo efetivo

2. PASSAGEM DE PESSOAS PELA LINHA

2.1. Transposição da Linha nos pontos de passagem autorizados

O regulamento proporciona um quadro jurídico estável para a livre circulação dos cipriotas, dos outros cidadãos da UE e dos nacionais de países terceiros que atravessam a Linha Verde em pontos de passagem autorizados. Verificou-se um ligeiro aumento do número de cipriotas gregos e uma redução do número de cipriotas turcos que atravessaram a Linha.

Segundo dados fornecidos pela República de Chipre, 621 406 (no ano anterior: 596 578) cipriotas gregos atravessaram em 210 877 veículos (no ano anterior: 170 315) a partir das zonas controladas pelo Governo para se dirigirem à parte norte de Chipre e 937 789 (no ano anterior: 1 097 676) de cipriotas turcos atravessaram em 348 225 veículos (no ano anterior: 378 475) da parte norte de Chipre para as zonas controladas pelo Governo durante o período abrangido pelo relatório[4].

O número de cidadãos da UE, que não cipriotas e nacionais de países terceiros, que atravessou a Linha diminuiu ligeiramente. Segundo dados fornecidos pela polícia da República de Chipre (a seguir denominada: CYPOL), durante o período abrangido pelo relatório, 634 218 cidadãos da UE não cipriotas ou nacionais de países terceiros atravessaram a Linha (no ano anterior: 664 566). Destas passagens, 67 % (424 992) ocorreram no ponto de passagem pedestre da Rua Ledra, que abriu em abril de 2008. Foi igualmente neste ponto de passagem que continuou a realizar-se a grande maioria das passagens de não cipriotas (essencialmente turistas).

Estes dados estão amplamente em conformidade com os dados recolhidos junto da comunidade cipriota turca, que indicam que 694 633 cipriotas gregos atravessaram a Linha em 248 962 veículos a partir das zonas controladas pelo Governo para se dirigirem à parte norte de Chipre e 1 450 566 cipriotas turcos atravessaram em 553 913 veículos no outro sentido. Além disso, 1 101 942 nacionais estrangeiros atravessaram das zonas controladas pelo Governo para se dirigirem à parte norte de Chipre.

Os dados da CYPOL acima indicados não incluem, no entanto, os dados relativos às pessoas e aos veículos que atravessam nos pontos de passagem de *Pergamos* e *Strovilia*, a partir da parte norte de Chipre para a ZSO[5]. A administração da ZSO não mantém estatísticas pormenorizadas em relação a estes dois pontos de passagem. No entanto, as estimativas da ZSO, com base nas informações obtidas junto da comunidade cipriota turca, indicam que 84 407 cipriotas gregos atravessaram para a parte norte de Chipre e 450 408 cipriotas turcos atravessaram para as zonas controladas pelo Governo através dos pontos de passagem situados na ZSO.

Em 2011, o número de agentes da CYPOL que trabalha diretamente nos pontos de passagem aumentou, tendo passado de 73 em 2010 para 77.

---

[4] As autoridades da República de Chipre não mantêm dados relativos ao regresso de cipriotas gregos às zonas controladas pelo Governo e ao regresso de cipriotas turcos à parte norte de Chipre (ver Anexo VII).

[5] O RLV não obriga a elaborar relatórios sobre este tipo de tráfego.

A avaliação global das passagens das pessoas é positiva. Todavia, foram assinalados alguns incidentes durante o período em análise. Em 9 de outubro de 2011, um autocarro cipriota turco que transportava turistas letões não foi autorizado a atravessar a Linha no ponto de passagem de Agios Dometios, onde tinha anteriormente atravessado várias vezes. Segundo o motorista, tê-lo-ão informado no ponto de passagem de que só cipriotas turcos poderiam atravessar num autocarro registado na parte norte de Chipre. Os turistas foram levados para o ponto de passagem de Ledra Palace, onde atravessaram a pé e onde foi alugado um autocarro das zonas controladas pelo Governo para que estes pudessem concluir a sua viagem. Embora as autoridades da República de Chipre tenham informado a Comissão de que os documentos necessários não estavam em ordem, o motorista da camioneta indicou que tinha sido autorizado inúmeras vezes a atravessar a Linha, enquanto transportava cipriotas turcos, tendo apresentado uma queixa oficial junto da Comissão.

A informação incorreta, segundo a qual os cipriotas turcos não poderiam atravessar a Linha se não possuíssem um bilhete de identidade da República de Chipre, que apenas afetava alguns cipriotas turcos em determinados dias, foi rapidamente desmentida.

Os incidentes referidos constituíram uma fonte de preocupações para a comunidade cipriota turca, tendo sido evocados entre a Comissão e as autoridades da República de Chipre, para examinar se se tinha verificado uma alteração na política seguida, o que exigia uma notificação à Comissão em conformidade com o RLV[6]. As autoridades da República de Chipre informaram a Comissão de que não existia qualquer alteração na política seguida em matéria de passagem da Linha por pessoas, tendo sublinhado que o número de incidentes é insignificante em relação ao número total de passagens.

2.2. Imigração irregular através da Linha Verde e asilo

Os dados da CYPOL relativos a 2011 indicam uma nova diminuição da imigração irregular através da Linha Verde da parte norte de Chipre para as zonas controladas pelo Governo. Em 2011, 1 311 migrantes irregulares (no ano anterior: 1 855) foram detidos nas zonas controladas pelo Governo (excluindo aqueles que não foram autorizados a atravessar nos pontos de passagem da Linha Verde[7]). Um migrante irregular entrou diretamente nas zonas controladas pelo Governo e 18 pessoas entraram através da Zona de Soberania Oriental, elevando-se o número total de imigrantes irregulares detidos a 1 330. A CYPOL indicou como razão provável a redução das perspetivas de emprego devido à crise económica em Chipre, bem como os esforços desenvolvidos pelas autoridades da República de Chipre para lutar contra a imigração irregular. A maior parte dos imigrantes irregulares detidos eram nacionais da Síria, do Irão e da Geórgia (Anexo VIII). Os imigrantes irregulares são normalmente detidos durante os controlos realizados ao longo da Linha Verde e em aeroportos, quando tentam sair de Chipre. Os nacionais de países terceiros que procuram proteção internacional são normalmente identificados em esquadras de polícia no momento em que solicitam asilo.

---

6 RLV, artigo 10.º.

7 A República de Chipre não conserva estatísticas oficiais sobre o número de pessoas que não foram autorizadas a atravessar a linha. Contudo, segundo as estimativas da CYPOL, em 2011 cerca de 2 220 pessoas não foram autorizadas a entrar nas zonas controladas pelo Governo.

Para estabelecer a via de acesso desses imigrantes irregulares às zonas controladas pelo Governo, a CYPOL baseia-se nos critérios utilizados nos anos anteriores, ou seja, essencialmente documentos (vistos e carimbos de entrada/saída da Turquia que figuram nos passaportes ou um «visto» ou uma «autorização de residência» da RTNC - República Turca do Norte de Chipre) e declarações dos imigrantes, mas também outras provas como a ausência de documentos de identidade, jornais cipriotas turcos e notas de banco turcas.

Dos 1 311 migrantes irregulares, 417 (31,8 %) apresentaram um pedido de asilo na República de Chipre.

A maior parte dos migrantes irregulares penetram nas zonas controladas pelo Governo pela Turquia e pela parte norte de Chipre.

Segundo as informações transmitidas pela comunidade cipriota turca, 16 migrantes irregulares (todos sírios) foram detidos na parte norte de Chipre. Foi interdita a passagem da Linha a 2 267 cidadãos sírios nos pontos de passagem oficiais para entrarem na parte norte de Chipre[8]. Durante o período abrangido pelo relatório, 860 pessoas foram «deportadas» da parte norte de Chipre[9].

A ligação por ferry entre Latakia (Síria) e Famagusta foi suprimida em setembro de 2010. Até agora, a crise síria não afetou Chipre, tendo o número de migrantes irregulares provenientes da Síria diminuído.

Não existem dados exatos disponíveis relativamente ao número de pessoas que não foram autorizadas a atravessar a Linha nos pontos de passagem.

Não existe uma cooperação direta em matéria de polícia e de imigração entre a República de Chipre e a comunidade cipriota turca. No entanto, representantes das duas comunidades reúnem-se no quadro da comissão técnica bicomunitária sobre o crime e as questões penais, que funciona sob a égide das Nações Unidas. A comissão técnica bicomunitária sobre o crime e as questões penais é uma das sete comissões especializadas criadas no quadro das medidas destinadas a fomentar a confiança entre as duas comunidades com o apoio das Nações Unidas e é resultado direto de um acordo concluído entre os dois líderes cipriotas em 21 de maio de 2008. Enquanto extensão deste comité, as duas comunidades criaram igualmente um mecanismo de partilha de informações e iniciativas conjuntas, o «Joint Communications Room», no âmbito do qual estão presentes em permanência funcionários policiais da UNFICYP e que funciona seis dias por semana. Através destes mecanismos, as duas partes manifestam a sua vontade de melhorar a comunicação entre as suas forças policiais respetivas e de cooperar e se entreajudar através do intercâmbio de informações nos casos de raptos, detenções, tráfico de estupefacientes e roubo de bens[10].

A CYPOL considera muito boa a cooperação com os outros serviços governamentais competentes e a administração da ZSO.

---

8 Turquia: 979, Síria: 204, Turquemenistão: 167, Geórgia: 88, Iraque: 74

9 Turquia: 543, Síria: 44, Moldávia: 64, Irão: 53, Nigéria: 10

10 Informações fornecidas pela UNFICYP.

Zona da Base Soberana Oriental (ZSO)

Em geral, a imigração irregular através da ZSO diminuiu durante o período abrangido pelo relatório. Os agentes da ZSO continuam a referir que a cooperação nesta zona entre os serviços aduaneiros e de imigração da República de Chipre e da ZSO é excelente. Durante o período de referência, não foram autorizadas a atravessar 1 163 pessoas, na sua maioria nacionais turcos que vivem na parte norte de Chipre. Outros estrangeiros eram turistas originários da Austrália, dos EUA, do Brasil, do Irão e da Rússia que entraram passando pela parte norte de Chipre. Estas pessoas foram encaminhadas para «Agios Dometios», o ponto de passagem de Nicósia, a fim de cumprirem as exigências impostas à entrada na República de Chipre[11].

Foram detidos na ZSO[12] no total 18 migrantes irregulares, 9 dos quais tinham entrado legalmente nas zonas controladas pelo Governo, mas permaneceram após os seus vistos terem caducado. Foram igualmente detidos pela ZSO três passadores. Os restantes 6 entraram na ilha através da parte norte de Chipre e atravessaram a Linha irregularmente.

Para além dos pontos de passagem, a polícia da ZSO efetua patrulhas inopinadas, baseadas no risco e nas informações obtidas junto dos serviços de informação para lutar contra a imigração irregular. Estas patrulhas foram completadas por patrulhas dos serviços aduaneiros e do exército da ZSO.

Vários «pontos de passagem não autorizados» situados na aldeia de *Pergamos* (localizada parcialmente na ZSO e parcialmente na parte norte de Chipre) ou nas suas imediações, que continuam a ser utilizados pelos habitantes e agricultores locais, são especialmente difíceis de controlar. A ZSO organiza nessas zonas patrulhas reforçadas, dotadas de uma dupla missão: controlar a caça ilegal de aves e impedir a passagem ilegal da Linha. Tal como referido nos relatórios anteriores sobre a Linha Verde, estes «pontos de passagem não autorizados» continuam a colocar problemas. Tal como em anos anteriores, a Comissão evocou a questão dos «pontos de passagem não autorizados» com a ZSO, solicitando aos funcionários desta que encontrassem uma solução adequada em conformidade com as exigências previstas no artigo 5.º, n.º 2, do Protocolo n.º 3 do Ato de Adesão de 2003[13].

3. PASSAGEM DE MERCADORIAS PELA LINHA

3.1. Valor das trocas comerciais

Nos termos do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1480/2004 da Comissão[14], a Câmara de Comércio cipriota turca (a seguir denominada «CCCT», bem como as autoridades da República de Chipre apresentaram um relatório mensal sobre o tipo, o volume e o valor das mercadorias relativamente às quais foram emitidos documentos de acompanhamento. Ambos os relatórios se referiam a mercadorias que passaram pelas zonas controladas

---

11 Ou seja: Turquia: 900, Irão: 39, Austrália: 33, EUA: 30, Brasil: 19, Rússia: 19.

12 Egito: 6, Nigéria: 2, Síria: 2, Geórgia: 2. Sri Lanca: 3, Índia: 1, Bangladeche: 1, Nepal: 1.

13 JO L 236 de 23.9.2003, p. 940.

14 Regulamento (CE) n.º 1480/2004 da Comissão, de 10 de agosto de 2004, JO L 272 de 20.8.2004, p. 3.

pelo Governo através dos pontos de passagem de *Pergamos* e *Strovilia*, colocados sob a autoridade da administração da ZSO.

Segundo a CCCT, o valor total das mercadorias para as quais foram emitidos documentos de acompanhamento em 2011 elevou-se a 29 954 867 EUR, ao passo que o valor das mercadorias efetivamente transacionadas ascendeu a 29 402 577 EUR[15]. Em 2011, as trocas comerciais de ambos os lados da Linha Verde foram cinco vezes superiores a 2010. Este aumento substancial explica-se pela venda de eletricidade da parte norte de Chipre às zonas controladas pelo Governo, que resulta de circunstâncias excecionais. Os presidentes da Câmara do comércio e indústria de Chipre (a seguir denominada: «CCCI») e da CCCT acordaram a venda de eletricidade, que se elevou a 24 085 775 (82 % das trocas comerciais), na sequência da explosão que ocorreu na base naval de Mari em julho de 2011 e que danificou uma grande parte da central elétrica vizinha de Vasiliko. A venda de eletricidade teve um impacto importante nas trocas comerciais dos dois lados da Linha Verde em 2011. A fim de refletir de forma adequada as trocas comerciais regulares nos dois lados da Linha Verde, o presente relatório apresentará as trocas comerciais com e sem a venda de eletricidade.

Sem tomar em consideração as vendas de eletricidade, segundo a CCCT, o valor total das mercadorias para as quais foram emitidos documentos de acompanhamento elevou-se a 5 869 092 EUR, ao passo que o valor das mercadorias efetivamente transacionadas ascendeu a 5 316 803 EUR.

Segundo os relatórios fornecidos pelas autoridades da República de Chipre, o valor total das mercadorias que atravessaram a Linha Verde aumentou 560 %, tendo passado para 28 923 500 EUR. Sem ter em conta as vendas de eletricidade, o valor total das mercadorias que atravessaram a Linha diminuiu 6,5 %, tendo passado de 5 173 233 EUR em 2010 para 4 827 454 EUR em 2011, essencialmente devido a uma contração das vendas de artigos de pedra, tais como os mármores, os tijolos e os materiais de construção, o que pode explicar-se pela crise económica e pelo abrandamento da atividade de construção. O comércio de legumes também diminuiu, tendo o comércio de batatas continuado a baixar. Até 2010, as batatas constituíam a maior componente individual das trocas comerciais entre as zonas dos dois lados da Linha Verde (até 30 % do total das trocas comerciais). Em 2011, o comércio de batatas representou menos de 1 % da totalidade do comércio dos dois lados da Linha, essencialmente devido a um excesso de produção nas zonas controladas pelo Governo, o que tornou supérflua a aquisição de batatas provenientes da parte norte de Chipre.

Ainda que não abrangido pelo âmbito do RLV, as trocas comerciais provenientes das zonas controladas pelo Governo e destinadas à parte norte de Chipre mais do que duplicaram, tendo atingido 2 272 493 EUR em 2011 (no ano anterior: 1 090 086 EUR) segundo dados da CCCI. Este aumento significativo explica-se essencialmente pelo fornecimento de produtos fabricados nas zonas controladas pelo Governo e destinados a um projeto financiado pela UE na parte norte de Chipre. O comércio a partir das zonas controladas pelo Governo para a parte norte de Chipre representa, por conseguinte, 7,85 % do comércio na direção oposta (21 % em 2010). Contudo, se excluirmos a venda

[15] Ver Anexos I, II e III do presente relatório.

de eletricidade, o comércio das zonas controladas pelo Governo para a parte norte de Chipre representa 46 % do comércio na direção oposta.

A comunidade cipriota turca continua a aplicar um sistema comercial que, em princípio, «reflete» as restrições do Regulamento da Linha Verde. Todavia, este regime nem sempre é aplicado à letra, o que dificulta o estabelecimento de relações comerciais duradouras. A comunidade cipriota turca refere abertamente que a principal razão para este comportamento é a proteção das empresas locais.

3.2. Tipo de mercadorias

Em 2011, após a eletricidade, os resíduos metálicos constituíram as principais mercadorias transacionadas, seguidas do peixe fresco e dos plásticos[16].

Foram introduzidos durante o período em apreço novos produtos (para além da eletricidade), tais como as romãs e os calhaus rolados decorativos, mas tiveram apenas uma influência limitada nas trocas comerciais[17].

99,66 % do volume do comércio através da Linha apresentava um caráter puramente insular. Os restantes 0,34 % foram vendidos à Índia sob a forma de resíduos de ferro e de aço no valor de 93 850 EUR (123 788 EUR em 2010). Estas transações necessitaram da intervenção de uma empresa registada nas zonas controladas pelo Governo para as operações intra-UE e das formalidades de exportação para países terceiros. Durante o período abrangido pelo relatório, não foi exportada qualquer mercadoria para outros Estados-Membros da UE (em 2010, estas trocas comerciais tinham-se elevado a 17 693 EUR).

3.3. Irregularidades

Durante o período de referência foram assinalados pelas autoridades da República de Chipre quatro casos de irregularidades, cujo valor comercial total se elevou a 2 590 EUR (0,008 % da totalidade do comércio dos dois lados da Linha). As mercadorias em causa não foram autorizadas a atravessar a Linha por razões administrativas diversas (falta de documentos, materiais que não cumpriam a regulamentação relativa à marcação «CE»).

3.4 Obstáculos e dificuldades ainda existentes em matéria de circulação de mercadorias

Subsistem obstáculos às trocas comerciais através da Linha. Tal como assinalado em relatórios anteriores, o problema do acesso dos camiões cipriotas turcos às zonas controladas pelo Governo não foi ainda resolvido de forma satisfatória. Todavia, os serviços da Comissão efetuam atualmente discussões técnicas com as autoridades competentes da República de Chipre, com vista a resolver o problema e a estudar o meio de chegar a um acordo viável que irá colmatar, nomeadamente, as preocupações suscitadas em matéria de segurança rodoviária.

---

16 Ver o Anexo IV ao presente relatório.

17 O comércio de calhaus rolados decorativos e das romãs representou apenas 0,4 % da totalidade das trocas comerciais dos dois lados da Linha.

Colocaram-se certos problemas com os produtos alimentares. As autoridades da República de Chipre não autorizaram determinados produtos (pão, por exemplo) a atravessar a Linha devido a preocupações suscitadas pelos serviços sanitários em relação ao processo de fabrico na parte norte Chipre. Na sequência de esclarecimentos fornecidos pela Comissão, as mercadorias em questão podem a partir de agora passar a Linha sem problemas.

Tal como em anos anteriores, os operadores cipriotas turcos continuam a assinalar que enfrentam dificuldades no que se refere ao armazenamento dos seus produtos nas lojas e à realização de publicidade aos seus produtos e serviços nas zonas controladas pelo Governo, o que entrava o comércio. Estas dificuldades traduzem possivelmente a relutância generalizada a nível dos cipriotas gregos em adquirirem produtos com uma marca cipriota turca, constituindo tal atitude, por conseguinte, um obstáculo ao comércio. Contudo, o comércio entre as duas comunidades, que não o comércio através da Linha Verde, é várias vezes superior. Segundo estimativas fornecidas pela CCCT, os cipriotas turcos adquiriram, nas zonas controladas pelo Governo, mercadorias no valor de 120 milhões de euros, que transportaram nas suas bagagens pessoais.

O contrabando de mercadorias através da Linha Verde diminuiu em 2011 e as autoridades da República de Chipre procederam a 1 538 apreensões (545 no ano anterior). A ZSO realizou 281 apreensões nos pontos de passagem oficiais de *Pergamos* e de *Strovilia*. No entanto, o contrabando de mercadorias permaneceu generalizado, o que corresponde às características geográficas da Linha, que se presta a atividades ilegais ao longo de todo o seu traçado. Realizam-se operações de controlo nas zonas próximas da Linha, a fim de lutar especialmente contra as atividades sazonais, como o transporte de caça/aves selvagens ou foguetes (igualmente através da ZSO) para as zonas controladas pelo Governo. Entre os outros produtos apreendidos contam-se os cigarros e o tabaco, os produtos animais, bem como sacos e têxteis de contrafação. Contudo, segundo as autoridades da República de Chipre, o volume do contrabando tem diminuído, uma vez que as diferenças de preços se atenuaram. As patrulhas da CYPOL e da ZSO que se deslocam ao longo da Linha têm duas funções: a luta contra o contrabando e a imigração irregular. O número de processos penais de contrabando apresentados aos tribunais de distrito elevou-se a 11 em 2009, a 9 em 2010, não se tendo registado qualquer caso em 2011.

A maior parte das mercadorias foi detetada nos seguintes pontos de passagem autorizados: Pyla, ZSO, zona tampão perto de Zodia e Potamia.

No que diz respeito ao abastecimento tradicional da população cipriota turca da aldeia de Pyla, situada na zona tampão (artigo 4.º, n.º 10, do Regulamento da Linha Verde), as quantidades de materiais de construção, de peixe, de cigarros, etc. são controladas e registadas pela administração da ZSO.

3.4. Facilitação das trocas comerciais

A Comissão continua a tentar melhorar o comércio entre as zonas situadas nos dois lados da Linha. Poderia considerar-se a possibilidade de adoção de uma decisão da Comissão que suprimisse a proibição imposta pelo RLV, a fim de permitir o comércio de produtos agrícolas suplementares, principalmente produtos lácteos (leite e queijo, iogurte, soro), uma vez satisfeitas as condições necessárias estabelecidas nas recomendações das

missões de avaliação realizadas por peritos independentes. Durante o período de referência, a Comissão suprimiu a obrigação de as batatas comercializadas nos dois lados da Linha Verde terem de ser cultivadas diretamente a partir de batatas de semente certificadas. Contudo, é ainda muito cedo para avaliar se esta decisão teve um impacto positivo nas trocas comerciais nos dois lados da Linha.

Outros produtos em relação aos quais a CCCT manifestou interesse são o peixe de viveiro e os caracóis. Além disso, existe um interesse geral a favor da supressão da proibição das trocas comerciais relativas a todos os animais vivos e produtos animais, desde que respeitem as normas e a regulamentação da UE. A República de Chipre exprimiu em várias ocasiões a sua vontade de analisar a possibilidade de alargar a lista das mercadorias autorizadas a entrar nas zonas controladas pelo Governo.

A Comissão foi informada pelas autoridades da República Chipre de acordos concluídos para a circulação *sui generis* de mercadorias entre as zonas controladas pelo Governo, através das zonas não controladas, pelo ponto de passagem de Limnitis (aberto em outubro de 2010). A Comissão informou a República de Chipre que esta prática devia ser adaptada ao direito da UE através de uma alteração do Regulamento «Linha Verde», que constitui o instrumento jurídico exclusivo que rege os movimentos de mercadorias e de pessoas dos dois lados da Linha.

4. CONCLUSÕES

Tal como referido em relatórios anteriores, o controlo da Linha Verde nos pontos de passagem autorizados é satisfatório. Durante o período de referência, o número de migrantes irregulares detidos parece confirmar uma tendência no sentido descendente, embora a passagem irregular de nacionais de países terceiros continue a constituir uma questão preocupante. A Comissão considera que seria importante reforçar a vigilância da Linha Verde efetuada pela República de Chipre e pela administração da ZSO entre os pontos de passagem, para ajudar a resolver a migração irregular. A Comissão está preocupada com os incidentes ocorridos nos pontos de passagem em outubro e dezembro de 2011 e continuará a assegurar a ligação com as autoridades da República de Chipre relativamente a qualquer evolução que possa dizer respeito a uma alteração da política seguida.

Em 2011, o valor das trocas comerciais de ambos os lados da Linha foram cinco vezes superiores a 2010. Este aumento substancial explica-se pela venda de eletricidade proveniente da parte norte de Chipre para as zonas controladas pelo Governo, num montante de 24 085 775 EUR. Excluindo estas vendas de eletricidade, o comércio regular de um lado e outro da Linha diminuiu pela terceira vez seguida, desde a entrada em vigor do RLV em 2004 (diminuição de 6,5 %, tendo passado de 5 173 233 EUR em 2010 para 4 827 454 EUR). Depois da eletricidade, os principais produtos comercializados foram os resíduos metálicos, o peixe fresco, os plásticos e os artigos de pedra. O nível global das trocas comerciais permanece, no entanto, modesto, em parte devido ao facto de o próprio âmbito de aplicação do Regulamento ser limitado. Entre as evoluções positivas, há que assinalar o acordo concluído entre os presidentes da CCIC e da CCCT sobre o fornecimento de eletricidade pela parte norte de Chipre com destino às zonas controladas pelo Governo na sequência da lamentável explosão ocorrida na base naval em julho de

2011. Este acordo deu um impulso ao comércio através da Linha Verde, tendo constituído em si uma medida de reforço da confiança.

Durante o período de referência, subsistiram determinados obstáculos ao comércio. Os veículos comerciais cipriotas turcos, em especial os camiões com mais de 7,5 toneladas e os autocarros, só podem circular livremente por toda a ilha se as cartas de condução e os certificados de controlo técnico tiverem sido obtidos nas zonas controladas pelo Governo. Efetuaram-se discussões técnicas entre os serviços da Comissão e os serviços competentes da República de Chipre a fim de encontrar uma solução viável para este problema. Não se registaram ainda quaisquer progressos no que diz respeito aos outros obstáculos não pautais.

Apesar de se afigurar que o fenómeno do contrabando de mercadorias entre os dois lados da Linha diminuiu, continua a ser, aparentemente, generalizado.

A circulação de mercadorias entre as zonas controladas pelo Governo, através das zonas não controladas, pelo ponto de passagem de Limnitis exige uma regularização mediante uma alteração do Regulamento «Linha Verde».

Pode concluir-se, em linhas gerais, que o Regulamento da Linha Verde continua a ser um instrumento útil para permitir a passagem de pessoas e de mercadorias com destino e proveniente das zonas controladas pelo Governo da República de Chipre. A Comissão continuará a acompanhar a aplicação do Regulamento.