COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 30.5.2011
COM(2011) 284 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO

Sétimo relatório anual 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 Maio e Dezembro de 2010

{SEC(2011) 596 final}

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO

Sétimo relatório anual 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 Maio e Dezembro de 2010

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 Acto de Adesão[1] (a seguir denominado «Regulamento da Linha Verde», RLV), entrou em vigor em 1 de Maio de 2004. O regulamento define as modalidades de aplicação das disposições legislativas da UE em matéria de circulação das pessoas, mercadorias e serviços através da faixa que separa as zonas da República de Chipre em que o Governo não exerce um controlo efectivo e as zonas em que exerce tal controlo. A fim de garantir a eficácia destas normas, a sua aplicação foi alargada à fronteira entre estas zonas e à Zona de Soberania Oriental do Reino Unido (ZSO)[2].

O período de referência normal nos anos anteriores abrangia o período compreendido entre 1 de Maio de um determinado ano e 30 de Abril do ano seguinte. Por razões de ordem prática, foi decidido alinhar o período de referência pelo ano civil (ou seja, utilizar as estatísticas anuais). O presente relatório abrange, por conseguinte, o período compreendido entre 1 de Maio de 2010 e 31 de Dezembro de 2010, em vez de 1 de Maio de 2010 e 30 de Abril de 2011. Para efeitos de comparação, foram utilizados os dados anteriores relativos ao período compreendido entre 1 de Maio de 2009 e 31 de Dezembro de 2009.

Durante o período em análise, a Comissão não propôs quaisquer alterações ao regulamento nem tomou quaisquer novas decisões sobre medidas de execução.

Em 14 de Outubro de 2010, foi aberto um novo ponto de passagem entre Kato Pyrgos e Karavostasi[3] (igualmente conhecido por ponto de passagem Limnitis/Yesilirmak) pelos líderes de ambas as comunidades, com a participação do Comissário Füle e de representantes das Nações Unidas. A contribuição da UE para melhorar a estrada entre estas duas aldeias ascendeu a 2,5 milhões de EUR.

A nível operacional, a Comissão tem mantido um diálogo construtivo com as autoridades competentes da República de Chipre e a administração da Zona de Soberania Oriental (ZSO) no que diz respeito à aplicação do regulamento.

---

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

2 Ver o terceiro considerando do Regulamento da Linha Verde.

3 Pontos de passagem tal como indicado no Anexo 1 do Regulamento Linha Verde.

1. PASSAGEM DA LINHA POR PESSOAS

1.1. Transposição dos pontos de passagem autorizados

O regulamento proporciona um quadro normativo estável para a livre circulação dos cipriotas, dos outros cidadãos da UE e dos nacionais de países terceiros que atravessam a Linha Verde (a seguir denominada «a Linha») nos pontos de passagem autorizados. Verificou-se uma ligeira redução do número de cipriotas gregos e de cipriotas turcos que atravessaram a Linha, tendo-se assim mantido a tendência observada durante o anterior período de referência. Segundo dados fornecidos pela República de Chipre, 415 155 (no ano anterior: 489 487) cipriotas gregos atravessaram a Linha em 120 673 veículos (no ano anterior: 126 029) a partir das zonas controladas pelo Governo para se dirigirem à parte norte de Chipre e 738 337 (no ano anterior: 825 824) cipriotas turcos atravessaram em 254 070 veículos (no ano anterior: 300 132) da parte norte de Chipre para as zonas controladas pelo Governo durante o período em análise[4].

Todavia, o número de cidadãos da UE não cipriotas e nacionais de países terceiros que atravessam a Linha diminuiu em 56 %, o que representa uma inversão acentuada da tendência observada no relatório anterior. Segundo dados fornecidos pela polícia da República de Chipre (a seguir denominada CYPOL), durante o período abrangido pelo relatório outros 449 861 cidadãos da UE, que não cipriotas e nacionais de países terceiros, atravessaram a Linha (no ano anterior: 1 014 275). Destas passagens, 68 % (303 820) 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) durante o período.

Os dados da CYPOL acima indicados não incluem, no entanto, os dados relativos às pessoas e aos veículos que atravessam os 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 comunicadas por fontes cipriotas turcas, indicam que cerca de 66 000 cipriotas gregos atravessaram para a parte norte de Chipre e 416 000 cipriotas turcos atravessaram para a ZSO. Não existem quaisquer informações sobre se, seguidamente, esses cipriotas turcos viajaram da ZSO para a zona controlada pelo Governo.

O número de agentes da CYPOL que trabalham directamente nos pontos de passagem diminuiu, tendo passado de 67 em 2008 para 63 em 2009 e para 59 em 2010. Devido à abertura do novo ponto de passagem de Limnitis (14.10.2010), este número aumentou para 73. Não se verificaram quaisquer incidentes importantes no que diz respeito às passagens diárias.

1.2. Migração irregular através da Linha Verde e asilo

Os dados da CYPOL entre Maio e Dezembro de 2010 indicam uma nova diminuição da migração irregular através da Linha Verde da parte norte de Chipre para as zonas controladas pelo Governo. Durante estes oito meses, foram detidos 1 196 migrantes irregulares nas zonas

---

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

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

controladas pelo Governo (excluindo aqueles que não foram autorizados a atravessar nos pontos de passagem da Linha Verde)**.** Durante o anterior período de referência de 12 meses, foram detidos 2 546 imigrantes irregulares[6]. Não entraram directamente nas zonas controladas pelo Governo quaisquer imigrantes irregulares e 13 pessoas entraram através da Zona de Soberania Oriental, elevando-se o número total de imigrantes irregulares detidos a 1 209. A CYPOL indicou como razão provável a redução das perspectivas de emprego devido ao abrandamento económico verificado em Chipre. A maior parte dos imigrantes irregulares detidos eram, por exemplo, nacionais da Síria, dos Território Palestinianos Ocupados e do Irão (Anexo VIII). Os migrantes 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 protecção internacional são normalmente identificados em esquadras de polícia no momento em que solicitam asilo.

Para estabelecer a via de acesso desses imigrantes irregulares às zonas controladas pelo Governo, a polícia cipriota baseia-se nos critérios utilizados nos anos anteriores, ou seja, essencialmente documentos (vistos e carimbos de entrada/saída nos passaportes da Turquia ou um «visto» ou «título de residência» da «República Turca do Norte de Chipre» («RTNC») e declarações dos imigrantes, mas também noutros elementos de prova como não possuir documentos de identificação, jornais cipriotas turcos e as notas de banco turcas.

Foram 617 (59,6 %) as pessoas que introduziram um pedido de asilo na República de Chipre. Os procedimentos de asilo estabelecidos durante o anterior período de referência permitiram reduzir o procedimento de seis para três meses. Nenhuma pessoa que tenha atravessado para as zonas controladas pelo Governo durante o período abrangido pelo relatório beneficiou do estatuto de refugiado[7].

A maior parte dos imigrantes irregulares penetram nas zonas controladas pelo Governo pela Turquia e pela parte norte de Chipre. A CYPOL referiu igualmente casos de migrantes irregulares ou que chegaram de forma irregular à República de Chipre em barcos de pesca e embarcações rápidas, desembarcando normalmente nas regiões costeiras abertas ao norte de Famagusta.

A ligação por ferry Latakia (Síria) – Famagusta funcionou de forma irregular, tendo sido realizadas 14 viagens entre 7 de Junho e 16 de Setembro de 2010. Durante este período, cerca de 491 pessoas (uma vasta maioria de cidadãos sírios) utilizaram este meio de transporte para entrar na parte norte de Chipre. As autoridades da República de Chipre suspeitam que um número considerável de imigrantes irregulares utilizou este itinerário. As autoridades continuam a pressionar o Governo sírio para encerrar esta ligação, uma vez que o porto de Famagusta foi declarado encerrado pelo Governo da República de Chipre.

Não estão disponíveis dados exactos relativamente às pessoas repatriadas a partir dos pontos de passagem.

Não existe uma cooperação directa 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 os assuntos criminais, que opera sob a égide das Nações Unidas, cujo gabinete se situa na zona tampão no

---

6 Não estavam disponíveis dados numa base de oito meses entre Maio e Dezembro de 2009.

7 Várias pessoas que entraram nas zonas controladas pelo Governo durante o anterior período de referência beneficiaram do estatuto de refugiado durante o actual período de referência.

antigo aeroporto de Nicósia. A comissão técnica bicomunitária sobre o crime e os assuntos criminais é uma das sete comissões especializadas criadas no âmbito das medidas destinadas a fomentar a confiança entre as duas comunidades com o apoio das Nações Unidas e é resultado directo de um acordo concluído entre os dois líderes cipriotas em 21 de Março de 2008. Trata-se de um mecanismo para a partilha de informações e iniciativas conjuntas em matéria de criminalidade e do foro penal.

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

Zona da Base Soberana Oriental (ZSO)

Em geral, a imigração irregular através da ZSO diminuiu durante o período de referência. 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 953 pessoas, na sua maioria nacionais turcos que vivem nas zonas não controladas pelo Governo. Outros estrangeiros eram turistas do Canadá, Ucrânia, EUA, Austrália, Rússia, Irão e Jordânia que entraram através da 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[8].

Foram detidos na ZSO[9] um total de 13 imigrantes irregulares, dos quais oito tinham entrado legalmente nas zonas controladas pelo Governo, mas permaneceram após os seus vistos terem caducado. Os restantes 5 entraram na ilha através da parte norte de Chipre e atravessaram a Linha irregularmente.

Para além dos pontos de passagem, a polícia da ZSO efectua patrulhas irregulares baseadas no risco e nas informações obtidas 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. Tal como referido nos relatórios anteriores sobre a Linha Verde, estes «pontos de passagem não autorizados» continuam a colocar problemas. Esta questão deve ser urgentemente tratada pela ZSO, em conformidade com as exigências previstas no artigo 5.º, n.º 2, do Protocolo n.º 3 do Acto de Adesão de 2003[10].

2. PASSAGEM DE MERCADORIAS PELA LINHA

2.1. Valor das trocas comerciais

Nos termos do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1480/2004 da Comissão[11], a Câmara de Comércio cipriota turca (a seguir denominada «CCCT»), bem como as autoridades da

---

8 ou seja:: Turquia: 721, Canadá: 51 Ucrânia: 24, EUA: 23, Austrália: 12, Rússia:10, Irão:7, Jordânia:7.

9 China: 3, Nigéria: 3, Índia: 2, Paquistão:1, Bangladeche: 1 Nepal: 1, Irão: 1, Turquia: 1

10 JO L 236 de 23.9.2003, p. 940.

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

República de Chipre redigiram um relatório mensal sobre o tipo, o volume e o valor das mercadorias para as quais emitiram documentos de acompanhamento. Ambos os relatórios incluíam as mercadorias que atravessaram nas zonas controladas pelo Governo através dos pontos de passagem de *Pergamos* e *Strovilia*, colocados sob a autoridade da administração da ZSO.

Segundo os relatórios da Câmara de Comércio cipriota turca (CCCT), o valor total das mercadorias para as quais foram emitidos documentos de acompanhamento no período em análise foi de 5 312 798 EUR, ao passo que o valor das mercadorias efectivamente transaccionadas foi de 4 503 793 EUR[12].

Segundo os relatórios fornecidos pelas autoridades da República de Chipre, o valor comercial total das mercadorias que atravessaram efectivamente a Linha Verde voltou a registar uma diminuição de 1,5 %, tendo passado de 3 920 930 EUR para 3 861 834 EUR[13], devido essencialmente a uma queda quase completa do comércio de batatas. Durante períodos anteriores, desde 2007, as batatas constituíam a maior componente individual das trocas comerciais entre as zonas dos dois lados da Linha Verde (até 30 % do comércio total). Contudo, devido a condições atmosféricas muito chuvosas na Primavera de 2010 e à indisponibilidade de sementes de batatas certificadas para a segunda colheita, foi comercializada em Novembro uma pequena remessa de batatas (166 320 EUR). Por conseguinte, o comércio de batatas representou apenas 4 % do volume total do comércio durante este período de referência.

Ainda que não abrangido pelo âmbito do RLV, as trocas comerciais das zonas controladas pelo Governo para a parte norte de Chipre aumentaram significativamente para 728 578 EUR durante o período de referência (no período anterior 408 414 EUR) durante o mesmo período em 2009, segundo os dados da Câmara de Comércio e Indústria de Chipre. O comércio a partir das zonas controladas pelo Governo para a parte norte de Chipre representa, por conseguinte, 19 % do comércio na direcção oposta (10 % no período anterior).

A comunidade cipriota turca continua a aplicar um sistema comercial que, em princípio, «reflecte» 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 parte cipriota turca refere abertamente que a principal razão para este comportamento é a protecção das empresas locais.

2.2. Tipo de mercadorias

De Maio a Dezembro de 2010, os artigos de pedra como mármore, tijolos e pedra constituíram os artigos mais transaccionados, seguidos do peixe fresco e materiais de construção[14].

96 % do volume do comércio através da Linha apresentava um carácter puramente intra-insular. Os restantes 4 % foram vendidos ao Reino Unido sob a forma de sucata metálica (cobre, alumínio, aço) num valor de 17 693 EUR e à Índia sob a forma de sucata de aço num valor comercial de 123 788 EUR. Estas transacções necessitaram da intervenção de uma

---

12 Ver Anexos I, II e III do presente relatório.

13 0,06 % das importações totais da República de Chipre (6 461 milhões em 2010, fonte: Serviços Estatísticos de Chipre)

14 Ver Anexos IV e V do presente relatório.

empresa registada nas zonas controladas pelo Governo para as operações intra-UE e as formalidades de exportação para países terceiros.

2.3. Irregularidades

Durante o período de referência foram assinalados pelas autoridades da República de Chipre 9 casos de irregularidades, cujo valor comercial total se elevava a 15 900 EUR. As mercadorias em causa não foram autorizadas a atravessar a Linha por razões administrativas diversas (quantidade ou natureza das mercadorias não conformes com os documentos ou falta de documentos).

Em dois casos, foram detectadas quantidades consideráveis de pesticidas em produtos hortícolas a serem comercializados através da Linha. A Comissão Europeia informou imediatamente a Câmara de Comércio cipriota turca destes incidentes. Segundo esta última, serão tomadas medidas para evitar incidentes semelhantes no futuro.

2.4. Obstáculos e dificuldades ainda existentes em matéria de circulação de mercadorias

Subsistem obstáculos às trocas comerciais através da Linha Verde. Tal como assinalado no relatório anterior, a questão dos camiões cipriotas turcos que atravessam para as zonas controladas pelo Governo não foi ainda resolvida de forma satisfatória. A Comissão considera que a liberalização da circulação dos veículos comerciais cipriotas turcos contribuiria para o desenvolvimento económico da Comunidade cipriota turca. No entanto, as autoridades da República de Chipre exprimiram preocupações, nomeadamente, em relação a aspectos de segurança rodoviária, não obstante terem indicado a sua disponibilidade para cooperarem na procura de uma solução viável.

Não se registaram quaisquer progressos no que diz respeito aos outros tipos de comércio. Tal como nos anos anteriores, os operadores cipriotas turcos continuam a assinalar que enfrentam dificuldades de armazenamento dos seus produtos nas lojas e de realização de publicidade aos seus produtos e serviços na imprensa das zonas controladas pelo Governo. Estas dificuldades traduzem uma relutância generalizada a nível dos cipriotas gregos em adquirirem produtos com uma marca cipriota turca, continuando a constituir, por conseguinte, um obstáculo psicológico ao comércio. No entanto, o comércio entre as duas comunidades, que não o comércio através da Linha Verde, é várias vezes superior, mas não se encontravam disponíveis dados fiáveis relativamente ao período de referência. O contrabando de mercadorias através da Linha Verde continuou a diminuir, tendo no entanto permanecido generalizado, o que corresponde às características geográficas da Linha, que se presta a actividades clandestinas ao longo de todo o seu traçado. Realizam-se operações de controlo nas zonas próximas da Linha, a fim de lutar contra episódios sazonais, como o transporte de caça, aves selvagens, aves de rapina ou foguetes (igualmente através da ZSO) para as zonas controladas pelo Governo. Entre os outros produtos apreendidos contam-se os cigarros, álcool, quantidades comerciais de peixe fresco e caracóis, bem como produtos têxteis de contrafacção. 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 por contrabando apresentados aos tribunais de distrito elevou-se a 12 em 2008, a 11 em 2009 e a 9 em 2010 (durante o período de referência). Foi assinalado que o contrabando de cigarros aumentou em

Dezembro de 2010, altura em que os preços dos cigarros nas zonas controladas pelo Governo foram aumentados em 50 cents.

A maior parte das mercadorias foi detectada nos 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.

2.5. Facilitação das trocas comerciais

A Comissão continua a tentar melhorar o comércio entre as zonas situadas nos dois lados da Linha Verde. Poderia considerar-se a possibilidade de adopção de uma decisão da Comissão que suprimisse a proibição do Regulamento da Linha Verde, a fim de permitir o comércio de novos 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. A Câmara de Comércio cipriota turca manifestou interesse em incluir outros produtos, como as romãs, o peixe de aquicultura e os caracóis.

Durante o período de referência, a Comissão deu igualmente início ao procedimento destinado a alterar as regras de execução[15] do Regulamento da Linha Verde, a fim de suprimir a obrigação de as batatas serem produzidas directamente a partir de sementes de batata certificadas. Tal permitiria o comércio de batatas produzidas a partir de sementes conservadas nas explorações agrícolas directamente a partir das batatas de semente certificadas sob o controlo de peritos fitossanitários independentes nomeados pela Comissão para fornecerem as garantias necessárias no que diz respeito à identidade e às características sanitárias.

3. CONCLUSÕES

Tal como já referido em relatórios anteriores, o controlo da Linha Verde nos pontos de passagem autorizados é satisfatório. Durante o período de referência, o número de imigrantes irregulares detidos parece confirmar uma tendência no sentido descendente, mas a passagem irregular de nacionais de países terceiros continua a constituir uma questão preocupante. A Comissão considera que seria importante reforçar a vigilância da Linha Verde efectuada pela República de Chipre e pela administração da ZSO entre os pontos de passagem, para ajudar a resolver o problema da imigração irregular. A República de Chipre mantém uma atitude prudente, a fim de evitar tomar medidas susceptíveis de conferir à Linha Verde características de uma fronteira externa.

Os pontos de passagem não autorizados nas áreas da ZSO continuam a causar preocupações. Tal como já sublinhado em relatórios anteriores, esta questão deve ser abordada urgentemente pela ZSO.

Durante o actual período de referência, o valor do comércio através da Linha diminuiu ligeiramente pela segunda vez consecutiva desde a entrada em vigor do RLV em 2004 (em

[15] Artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1480/2004 da Comissão, de 10 de Agosto de 2004.

1,5 %, passando de 3 861 834 EUR para 3 920 930 EUR no anterior período homólogo), uma vez que a crise económica mundial afecta também a economia cipriota. Esta redução explica-se também pela queda do comércio de batatas. À excepção do comércio de batatas, as trocas comerciais através da Linha Verde permaneceram estáveis. A maior parte das mercadorias comercializadas foram os artigos de pedra, o peixe fresco e os materiais de construção. A dimensão global das trocas comerciais através da Linha Verde permanece, no entanto, modesta, em parte devido ao facto de o próprio âmbito de aplicação do regulamento ser limitado.

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. Não se registaram ainda quaisquer progressos no que diz respeito aos outros obstáculos não pautais.

Por último, apesar do fenómeno do contrabando de mercadorias entre os dois lados da Linha Verde ter diminuído, continua a ser, aparentemente, generalizado.

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 para e das zonas controladas pelo Governo da República de Chipre. A Comissão continuará a acompanhar a aplicação do Regulamento.