II

(Atti preparatori)

COMMISSIONE

Proposta di regolamento (CEE) del Consiglio relativo al risanamento strutturale del settore della navigazione interna

COM(88) 111 def.

(Presentata dalla Commisione il 19 maggio 1988)

(88/C 297/12)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

considerando che le sovraccapacità strutturali di stiva, che si manifestano già da qualche tempo nelle flotte operanti sulla rete delle vie navigabili intercollegate di Belgio, Germania, Francia, Lussemburgo e Paesi Bassi, incidono in misura notevole sull'economia dei trasporti, segnatamente dei trasporti di merci per via navigabile, di tali paesi;

considerando che per i prossimi anni le previsioni relative a tale settore non lasciano scorgere un aumento della domanda sufficiente ad assorbire le sovraccapacità; che, di fatto, la quota della navigazione interna nel mercato globale dei trasporti continua a diminuire a causa dei graduali mutamenti in corso nelle industrie di base che provvedono al proprio approvvigionamento essenzialmente per via navigabile;

considerando che le azioni di demolizione di battelli, organizzate a livello nazionale da taluni Stati membri, hanno registrato risultati senz'altro positivi, ma ancora insufficienti, mancando, in particolare, un coordinamento di tali azioni su scala internazionale;

considerando che per garantire un'effettiva riduzione delle eccedenze di stiva è condizione indispensabile definire un approccio comune affinché gli Stati membri adottino congiuntamente provvedimenti volti alla realizzazione di uno stesso obiettivo; che è opportuno a tal fine che gli Stati membri particolarmente interessati alla navigazione interna istituiscano «fondi di demolizione»; che le imprese stabilite in altri Stati membri, ma che effettuano operazioni di trasporto sulle idrovie intercollegate degli Stati membri interessati devono partecipare ad uno dei fondi di demolizione istituiti;

considerando che, a motivo dell'attuale entità delle sovraccapacità strutturali, della prevedibile inadeguatezza dei mezzi finanziari destinati a ridurle rapidamente e del rischio di nuove contrazioni della domanda generate da altri mutamenti industriali, gli strumenti giuridici, amministrativi e finanziari necessari per porre rimedio alle sovraccapacità è opportuno siano istituiti per una durata indeterminata;

considerando che le sovraccapacità si manifestano in generale in tutti i settori del mercato dei trasporti per via navigabile; che i provvedimenti da adottare devono quindi avere carattere generale e riguardare tutti i battelli da carico e gli spintori; che si potrebbe tuttavia prevedere un'esenzione per i battelli che, a motivo delle loro dimensioni o della loro esclusiva destinazione a mercati nazionali chiusi, non contribuiscono ad alimentare le sovraccapacità della summenzionata rete delle vie navigabili intercollegate; che occorre invece inglobare nel sistema, per la loro influenza sui mercati dei trasporti, le flotte private che effettuano trasporti per conto proprio;

considerando che a causa delle differenze fondamentali tra i mercati dei trasporti di carichi secchi e dei trasporti di carichi liquidi, è auspicabile istituire, all'interno dello stesso fondo, una contabilità distinta per i battelli adibiti al trasporto di carichi secchi e le navi cisterna;

considerando che, nel quadro di una politica economica rispondente al trattato, il risanamento strutturale di un determinato settore economico spetta in primo luogo agli operatori del settore medesimo; che spetta pertanto alle imprese operanti nel settore della navigazione interna sostenere i costi del sistema che verrà instaurato; che, per garantire l'avvio del sistema e per renderlo immediatamente operativo sarebbe tuttavia necessario prevedere il prefinanziamento da parte degli Stati membri interessati sotto forma di prestiti rimborsabili; che a motivo della difficile situazione economica delle imprese sarebbe opportuno che tali prestiti fossero concessi senza interesse;

considerando che secondo l'articolo 74 del trattato, gli Stati membri perseguono gli obiettivi di quest'ultimo, per quanto riguarda i trasporti, nel quadro di una politica comune; che come risulta dall'articolo 77, questa politica può richiedere aiuti, specialmente nel caso in cui questi rispondano alla necessità del coordinamento dei trasporti; che l'azione della Comunità in questo settore, compresi gli aiuti, deve tuttavia tener conto dei diversi obiettivi generali dell'articolo 3 ed in particolare quello enunciato all'articolo 3, lettera f), in materia di concorrenza; che, così come per gli aiuti sottoposti alle regole degli articoli 92 e seguenti del trattato, conviene accertarsi che le misure previste dal presente regolamento e la loro applicazione non falsino o non minaccino di falsare la concorrenza favorendo certe imprese in misura contraria all'interesse comune; che per assicurare così la parità delle condizioni di concorrenza alle imprese interessate, i contributi da versare ai fondi di demolizione e i premi alla demolizione devono essere calcolati secondo aliquote uniformi; che occorre altresì che le azioni di demolizione siano avviate contemporaneamente e condotte per la stessa durata e alle medesime condizioni in tutti gli Stati membri interessati;

considerando che occorre evitare che gli effetti delle azioni coordinate di demolizione siano annullati dalla concomitante entrata in servizio di materiale fluviale supplementare; che in caso di sovraccapacità gravi e persistenti può risultare necessario prevedere temporaneamente misure volte a limitare tali investimenti, evitando tuttavia che le stesse possano determinare un blocco completo dell'accesso al mercato dei trasporti per via navigabile o indurre all'introduzione di un contingentamento delle flotte nazionali;

considerando che, nel quadro del sistema proposto, è auspicabile prevedere misure sociali accompagnatorie a favore delle persone che desiderano lasciare il settore dei trasporti per via navigabile oppure inserirsi in un altro ramo di attività economica;

considerando che, dato il carattere comunitario del sistema proposto, le decisioni da prendere per il suo funzionamento devono essere adottate a livello della Comunità, previa consultazione degli Stati membri e delle organizzazioni professionali dei trasporti per via navigabile; che la competenza ad adottare le suddette decisioni e a sorvegliarne l'applicazione ed il mantenimento delle condizioni di concorrenza cui mira il presente regolamento, deve essere conferita alla Commissione;

considerando che, per prevenire distorsioni di concorrenza sui mercati in questione e per migliorare l'efficacia del sistema proposto, è auspicabile che la Svizzera adotti misure analoghe per la propria flotta che opera sulla rete di vie navigabili intercollegate degli Stati membri interessati; che è opportuno a tal fine che la Commissione, in conformità del trattato, avvii a nome della Comunità negoziati con la Svizzera,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. I battelli della navigazione interna adibiti al trasporto di merci sulle vie navigabili degli Stati membri sono soggetti ad un sistema di risanamento strutturale della navigazione interna alle condizioni in appresso stabilite.

2. Il sistema prevede:

— misure volte a ridurre le sovraccapacità strutturali mediante azioni di demolizione;

— misure accompagnatorie volte ad evitare l'aggravarsi delle sovraccapacità esistenti oppure l'insorgere di nuove sovraccapacità.

Articolo 2

1. Il presente regolamento si applica ai battelli da carico ed agli spintori che effettuano trasporti per conto terzi o trasporti per conto proprio, immatricolati in uno Stato membro oppure, se non immatricolati, gestiti da un'impresa stabilita in uno Stato membro.

Per impresa, ai sensi del presente regolamento, si intende qualsiasi persona fisica o giuridica che esercita un'attività economica artigianale o industriale.

2. Sono esonerati dal presente regolamento:

a) i battelli che navigano esclusivamente su idrovie nazionali non collegate alle altre vie navigabili della Comunità;

b) — gli spintori la cui forza motrice di propulsione non superi i 300 KW,
— le unità di navigazione fluvio-marittime e le chiatte di nave, a condizione che effettuino esclusivamente trasporti che comportino anche un percorso marittimo,
— i traghetti,
— i battelli adibiti ad un servizio pubblico di carattere non commerciale.

Articolo 3

1. Ciascuno degli Stati membri le cui vie navigabili sono collegate con quelle di un altro Stato membro e la cui flotta dispone di un tonnellaggio superiore a 100 000 tonnellate, in appresso denominati «Stati membri interessati», istituisce, nel quadro della propria legislazione nazionale e con propri strumenti amministrativi, un fodo di demolizione in appresso denominato «il fondo».

2. La gestione del fondo è affidata alle autorità competenti dello Stato membro interessato. Quest'ultimo associa alla gestione del fondo le organizzazioni rappresentative nazionali della navigazione interna.

3. Ciascun fondo deve prevedere due conti distinti, uno per i battelli da carico secco, l'altro per le navi cisterna.

Articolo 4

1. Per ciascun natante contemplato all'articolo 2 e non esonerato dal presente regolamento il proprietario versa a uno dei fondi istituiti in virtù dell'articolo 3 un contributo, stabilito in conformità del disposto dell'articolo 6.

2. Per i battelli immatricolati in uno degli Stati membri interessati, e per i battelli non immatricolati, ma gestiti da un'impresa stabilita in uno di detti Stati membri, il contributo è versato, rispettivamente, al fondo dello Stato membro di immatricolazione del battello o al fondo dello Stato membro in cui è stabilita l'impresa.

3. Per i battelli immatricolati in un altro Stato membro, e per i battelli che, senza essere immatricolati, sono gestiti da un'impresa stabilita in uno di questi altri Stati, il contributo è versato, a scelta del proprietario del battello, ad uno dei fondi istituiti negli Stati membri interessati.

Tale scelta è effettuata una volta per tutte e vale per tutti i battelli appartenenti al medesimo proprietario oppure gestiti dalla medesima impresa.

Articolo 5

1. Il proprietario di un battello per il quale sono stati versati i contributi ottiene, qualora proceda alla demolizione del battello, dal fondo da cui dipende, nei limiti dei mezzi finanziari disponibili, un premio di demolizione alle condizioni previste all'articolo 6. Il premio di demolizione è concesso solo per un battello per il quale il proprietario possa provare l'appartenenza alla flotta attiva.

2. Una solidarietà finanziaria è stabilita tra i fondi. Essa interviene quando, per mancanza di mezzi finanziari, un fondo non è in grado di soddisfare le domande di premi di demolizione che gli sono state inoltrate, allorché altri fondi dispongono di risorse eccedenti dato lo scarso numero di domande ricevute.

Articolo 6

1. La Commissione stabilisce, separatamente per i battelli da carico secco e per le navi cisterna, nonché per gli spintori:

— l'aliquota dei contributi annuali che devono essere versati al fondo per ciascun natante,

— l'aliquota dei premi di demolizione,

— i periodi delle azioni de demolizione durante i quali sono corrisposti i premi di demolizione e le condizioni alle quali gli stessi possono essere ottenuti,

— i coefficienti di valorizzazione per i diversi tipi e le diverse categorie di materiale fluviale.

2. Le aliquote dei contributi e dei premi di demolizione sono espresse in ecu e sono identiche per tutti i fondi.

3. Le aliquote dei contributi sono stabilite ad un livello che consenta ai fondi di disporre dei mezzi finanziari sufficienti per contribuire efficacemente alla riduzione degli squilibri strutturali tra l'offerta e la domanda nel settore della navigazione interna. Tali aliquote devono trovarsi altresì ad un livello ancora accettabile per le imprese della navigazione interna, tenuto conto della loro difficile situazione economica.

I contributi sono calcolati in funzione del tonnellaggio di portata lorda e della potenza di propulsione del natante. I contributi sono annuali e devono essere versati all'inizio dell'anno contro rilascio di un attestato che ha valore di prova del pagamento. A partire dal 1° marzo dell'anno cosiderato, tale attestato deve essere tenuto a bordo del battello oppure a bordo dello spintore quando si tratta di materiale fluviale senza equipaggio.

In caso di immobilizzazione del battello, debitamente comprovata, per un periodo superiore a tre mesi consecutivi, il contributo può essere rimborsato proporzionalmente alla durata dell'immobilizzazione.

4. I periodi di demolizione durante i quali possono essere concessi i premi, nonché le condizioni per la loro attribuzione sono stabiliti in funzione degli obiettivi da raggiungere, secondo i diversi tipi e categorie di natanti e tenendo conto delle disponibilità finanziare dei fondi.

5. La Commissione stabilisce le modalità della solidarietà finanziaria prevista all'articolo 5, paragrafo 2.

6. La Commissione adotta le decisioni ai sensi dei paragrafi da 1 a 5 dopo aver consultato gli Stati membri e le organizzazioni rappresentative del settore della navigazione interna a livello comunitario.

Nelle sue decisioni, la Commissione tiene conto anche dei risultati dell'osservazione dei mercati dei trasporti nella Comunità e della loro prevedibile evoluzione nonché della necessità di evitare che la concorrenza sia falsata in misura contraria all'interesse comune.

Articolo 7

Fatte salve le disposizioni del trattato e le disposizioni d'esecuzione adottate nel settore degli aiuti, gli Stati membri interessati possono prefinanziare sotto forma di prestiti il fondo istituito sul proprio territorio. Gli importi in tal modo concessi devono essere rimborsati senza interesse dal fondo secondo un programma preliminarmente stabilito.

Articolo 8

1. Per tutto il periodo delle azioni di demolizione decise dalla Commissione in conformità dell'articolo 6, la messa in servizio sulle vie navigabili di cui all'articolo 3 di battelli soggetti al presente regolamento in virtù dell'articolo 2, che siano di nuova costruzione, o importati da un paese terzo o esonerati in virtù dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera a), è subordinata alla condizione che:

— il proprietario del battello da mettere in servizio proceda alla demolizione, senza riscuotere il relativo premio, di un tonnellaggio di stiva equivalente a quello del battello in questione, oppure

— qualora egli non proceda a demolizione, versi al fondo da cui dipende il suo nuovo battello oppure al fondo che egli ha scelto in conformità del disposto dell'articolo 4, un contributo speciale di importo pari a quello del premio di demolizione stabilito per il periodo di demolizione in corso, per un tonnellaggio pari a quello del nuovo battello, oppure

— qualora egli provveda alla demolizione di un tonnellaggio inferiore a quello del nuovo battello da mettere in servizio, versi al fondo considerato un contributo speciale di importo equivalente a quello del premio di demolizione corrispondente in quel momento alla differenza tra il tonnellaggio del nuovo battello e il tonnellaggio della stiva demolita.

Non sono soggetti a queste condizioni i natanti per i quali il proprietario possa dimostrare che fossero in costruzione il giorno in cui è stata decisa l'azione di demolizione.

2. In caso di sovraccapacità strutturali gravi e suscettibili di protrarsi nel settore della navigazione interna della Comunità o in uno dei suoi mercati, la Commissione può decidere, previa consultazione delle organizzazioni rappresentative della navigazione interna a livello comunitario, e d'accordo con gli Stati membri interessati, di aumentare gli importi previsti al paragrafo 1 per il tonnellaggio da demolire e i contributi speciali da versare per la messa in servizio di nuove stive fino al doppio dei rispettivi valori.

La Commissione fissa contemporaneamente la durata d'applicazione di questo provvedimento.

Articolo 9

Gli Stati membri adottano le opportune misure per:

— facilitare ai trasportatori per via navigabile che si ritirano dalla professione il conseguimento del prepensionamento oppure la riqualificazione professionale in un altro ramo di attività economica;

— accordare ai lavoratori che lasciano il settore della navigazione interna in seguito ad un'azione di demolizione, il regime del prepensionamento ed organizzare corsi di formazione professionale o di riqualificazione.

Articolo 10

A nome della Comunità, la Commissione conduce trattative con la Svizzera relativamente alle disposizioni che tale paese dovrà adottare per applicare provvedimenti analoghi alle misure comunitarie adottate in virtù del presente regolamento.

Articolo 11

1. Al più tardi il 31 ottobre 1988, e previa consultazione della Commissione, gli Stati membri adottano le misure necessarie per l'esecuzione del presente regolamento.

Tali misure devono prevedere segnatamente un controllo permanente ed efficace dell'osservanza degli obblighi spettanti alle imprese in virtù del presente regolamento e delle disposizioni nazionali d'esecuzione, nonché sanzioni appropriate in caso di infrazione.

2. Per tutta la durata di un'azione di demolizione, gli Stati membri trasmettono semestralmente alla Commissione tutte le informazioni utili riguardanti lo svolgimento dell'azione in corso e, in particolare, la situazione finanziaria del fondo, il numero di domande di demolizione presentate e il tonnellaggio effettivamente demolito.

3. Al più tardi il 30 novembre 1988, la Commissione adotta le decisioni ad essa incombenti in virtù dell'articolo 6 ed eventualmente le decisioni ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2.

Articolo 12

Il presente regolamento entra in vigore il 1° luglio 1988.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.