II

(Actos preparatórios)

COMISSÃO

Proposta de regulamento (CEE) do Conselho relativo ao saneamento estrutural da navegação interior

COM(88) 111 final

(Apresentada pela Comissão ao Conselho em 19 de Maio de 1988)

(88/C 297/12)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 75º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Considerando que o excesso estrutural da capacidade de carga, que já se manifesta há algum tempo nas frotas que utilizam a rede de vias navegáveis interligadas da Bélgica, Alemanha, França, Luxemburgo e Países Baixos, afecta sensivelmente a economia dos transportes e, nomeadamente, o sector dos transportes de mercadorias por via navegável destes países;

Considerando que as previsões não permitem encarar um aumento da procura neste sector, nos anos mais próximos, suficiente para absorver esse excesso de capacidade; que, pelo contrário, a parte que a navegação interior representa no mercado global dos transportes continua a diminuir, devido às mutações progressivas das indústrias de base cujo abastecimento é essencialmente assegurado por via navegável;

Considerando que as acções de desmantelamento de navios, organizadas a nível nacional por alguns Estados-membros, obtiveram resultados sem dúvida positivos, mas insuficientes, devido, nomeadamente, a uma ausência de coordenação dessas acções no plano internacional;

Considerando que uma abordagem comum, pela qual os Estados-membros tomem conjuntamente medidas tendentes à realização de um mesmo objectivo constitui uma das condições essenciais para assegurar uma redução efectiva do excedente da capacidade de carga; que convém criar fundos de desmantelamento para esse efeito nos Estados-membros em que a navegação interior é especialmente importante; que as empresas que se encontram estabelecidas noutros Estados-membros, mas efectuam transportes nas vias navegáveis interligadas dos Estados-membros em questão, devem participar num dos fundos de desmantelamento criados;

Considerando que, devido à importância do actual excesso de capacidade estrutural, à insuficiência previsível dos meios financeiros para a reduzir rapidamente e aos riscos de novas baixas da procura resultantes de outras mutações industriais, parece indicado que sejam criados por tempo indeterminado os meios jurídicos, administrativos e financeiros necessários para remediar esse excesso de capacidade;

Considerando que o excesso de capacidade se manifesta, de modo geral, em todos os sectores do mercado de transportes por via navegável; que as medidas a adoptar devem, portanto, ter carácter geral e abranger todas as embarcações de carga, bem como os rebocadores-empurradores; que pode, entretanto, considerar-se uma isenção para as embarcações que, devido às suas dimensões ou à sua afectação exclusiva a mercados nacionais fechados, não contribuam para o excesso de capacidade na rede já mencionada das vias navegáveis interligadas; que, por outro lado, devido à sua influência no mercado dos transportes, é necessário incluir no sistema as frotas privadas que efectuam transportes por conta própria;

Considerando que, devido às diferenças fundamentais entre os mercados dos transportes de carga sólida e dos transportes de matérias líquidas, é desejável criar contas distintas no mesmo fundo para as embarcações de carga sólida e para as embarcações-cisterna;

Considerando que, no âmbito de uma política económica conforme ao Tratado, o saneamento estrutural de um determinado sector económico incumbe antes de mais aos operadores desse sector; que os custos do sistema a criar devem, portanto, ser suportados pelas empresas que operam no domínio da navegação interior; que, para assegurar o arranque do sistema e para o tornar operacional desde o início, deve-se, no entanto, encarar o pré-financiamento pelos Estdos-membros em questão sob a forma de empréstimos reembolsáveis; que, devido à situação económica difícil das empresas, seria conveniente que esses empréstimos fossem concedidos sem juros;

Considerando que, em conformidade com o artigo 74º do Tratado, os objectivos deste último são prosseguidos, no que se refere aos transportes, no âmbito de uma política comum; que, tal como decorre do disposto no artigo 77º, esta política pode incluir o recurso a auxílios, nomeadamente quando estes corresponderem às necessidades de coordenação dos transportes; que a acção da Comunidade neste domínio incluindo em matéria de auxílios, deve, todavia, ter em conta os diferentes objectivos gerais do artigo 3º e, nomeadamente, o objectivo enunciado na alínea f) do artigo 3º em matéria de concorrência; que, tal como para os auxílios sujeitos às regras do artigo 92º do Tratado e seguintes, é conveniente assegurar que as medidas previstas pelo presente regulamento e a sua aplicação não falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas de forma contrária ao interesse comum; que, para, assim, colocar as empresas em questão em iguais condições de concorrência, as quotizações a pagar aos fundos de desmantelamento e os prémios de desmantelamento devem comportar taxas uniformes; que é, também, necessário que as acções de desmantelamento sejam efectuadas simultaneamente, com a mesma duração e nas mesmas condições em todos os Estados-membros implicados;

Considerando que convém impedir que os efeitos das acções coordenadas de desmantelamento sejam anulados por uma entrada em serviço simultânea de novas capacidades de carga; que, no caso de um excesso de capacidade grave e persistente, pode revelar-se necessário prever temporariamente medidas tendentes a travar esses investimentos, sem que, contudo, essas medidas possam levar a um bloqueio total do acesso ao mercado dos transportes por via navegável ou à introdução de uma contingentação das frotas nacionais;

Considerando que, no âmbito do sistema projectado, é desejável que sejam previstas medidas sociais em benefício das pessoas que desejem abandonar o sector dos transportes por via navegável ou reconverter-se noutro sector de actividades;

Considerando que as decisões a tomar para o funcionamento do sistema, tendo em vista o carácter comunitário deste último, devem ser tomadas a nível da Comunidade, após consulta dos Estados-membros e das organizações profissionais dos transportes por via navegável; que a competência para tomar essas decisões, bem como para zelar pela sua aplicação e pela manutenção das condições de concorrência referidas pelo presente regulamento, deve ser atribuída à Comissão;

Considerando que, a fim de prevenir distorções da concorrência nos mercados em causa e com vista a aumentar a eficácia do sistema previsto, é desejável que a Suíça adopte medidas análogas para a sua frota que navega na rede das vias interligadas dos Estados-membros em questão; que convém, nos termos do Tratado, que a Comissão, em nome da Comunidade, inicie negociações para esse efeito com aquele país,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

1. As embarcações de navegação interior afectas ao transporte de mercadorias nas vias navegáveis dos Estados-membros são sujeitas a um sistema de saneamento estrutural da navegação interior nos termos a seguir estabelecidos.

2. O sistema abrange:

— medidas para a redução do excesso de capacidade estrutural através de acções de desmantelamento,

— medidas de acompanhamento tendentes a evitar o agravamento do excesso de capacidade existente ou o aparecimento de novos excessos de capacidade.

Artigo 2º

1. O presente regulamento aplica-se aos navios de carga e aos rebocadores-empurradores que efectuem transportes por conta de outrem ou transportes por conta própria, que estejam registados num Estado-membro ou que, não estando registados, sejam explorados por uma empresa estabelecida num Estado-membro.

Na acepção do presente regulamento, entende-se por «empresa» qualquer pessoa, singular ou colectiva, que exerça uma actividade económica artesanal ou industrial.

2. Estão isentos da aplicação do presente regulamento:

a) Embarcações que naveguem exclusivamente em vias nacionais não ligadas às outras vias navegáveis da Comunidade;

b) — rebocadores-empurradores, cuja força motriz de propulsão não ultrapasse os 300 kilowatt,
— embarcações fluvio-marítimas e barcaças de navio, desde que efectuem exclusivamente transportes que incluem um percurso marítimo,
— barcos de passagem entre as margens,
— embarcações afectas a um serviço público não comercial.

Artigo 3º

1. Cada um dos Estados-membros, cujas vias navegáveis se encontram ligadas às de outro Estado-membro e cuja tonelagem da frota seja superior a 100 000 toneladas, a seguir designados «Estados-membros em causa», deve criar, no âmbito da sua ordem jurídica nacional e pelos seus próprios meios administrativos, um fundo de desmantelamento, a seguir designado «fundo».

2. A gestão de cada fundo será assegurada pelas autoridades competentes do Estado-membro em causa. Este deve associar a essa gestão as organizações nacionais representativas da navegação interior.

3. Cada fundo deve ter duas contas distintas, uma para as embarcações de carga sólida e outra para os navios-cisterna.

Artigo 4º

1. Relativamente a cada uma das embarcações referidas no artigo 2º, não isentas do presente regulamento, o proprietário contribuirá, para cada um dos fundos criados ao abrigo do artigo 3º, com uma quotização fixada nos termos do artigo 6º

2. Em relação às embarcações registadas num dos Estados-membros em causa e em relação às embarcações não registadas que são exploradas por uma empresa estabelecida num desses Estados, a quotização será paga, respectivamente, ao fundo do Estado-membro de registo da embarcação ou ao fundo do Estado-membro onde a empresa se encontra estabelecida.

3. Relativamente às embarcações registadas noutro Estado-membro e às embarcações que, sem se encontrarem registadas, são exploradas por uma empresa estabelecida num desses outros Estados, a quotização será paga, segundo a opção do proprietário da embarcação, a um dos fundos criados nos Estados-membros em causa.

Esta opção tem carácter definitivo e é válida para todas as embarcações que pertençam ao mesmo proprietário ou sejam exploradas pela mesma empresa.

Artigo 5º

1. Se o proprietário de qualquer embarcação, em relação à qual tenham sido pagas quotizações, a desmantelar, obterá do fundo pelo qual a embarcação é abrangida, dentro dos limites financeiros disponíveis, um prémio de desmantelamento nos termos do artigo 6º. O prémio de desmantelamento só é concedido a uma embarcação cujo proprietário prove que ela faz parte da frota activa.

2. É estabelecida uma solidariedade financeira entre os fundos. Tal solidariedade financeira aplica-se sempre que um fundo não puder satisfazer, por falta de meios financeiros, os pedidos de prémios de desmantelamento que lhe forem apresentados, sendo que outros fundos, na sequência de um período em que não tenham recebido pedidos, disponham de um excedente de recursos.

Artigo 6º

1. A Comissão fixará, separadamente para as embarcações de carga sólida e para os navios-cisterna, bem como para os rebocadores-empurradores:

— a taxa das quotizações anuais a pagar ao fundo em relação a cada navio,

— a taxa dos prémios de desmantelamento,

— os períodos das acções de desmantelamento durante os quais são pagos prémios de desmantelamento e as condições em que estes podem ser obtidos,

— os coeficientes de valorização para os diversos tipos e categorias de material fluvial.

2. As taxas das quotizações e dos prémios de desmantelamento são expressas em ECUs e são iguais para todos os fundos.

3. As taxas das quotizações são fixadas a um nível que permita aos fundos possuir os meios financeiros suficientes para contribuir eficazmente para a redução dos desequilíbrios estruturais entre a oferta e a procura na navegação interior. Além disso, devem situar-se a um nível que seja ainda aceitável para as empresas de navegação interior, tendo em conta a sua situação económica difícil.

As quotizações são calculadas em função da tonelagem de porte bruto e da potência de propulsão da embarcação. São anuais e devem ser pagas no início do ano contra recibo. Esse atestado deve encontrar-se, a partir do dia 1 de Março do ano respectivo, a bordo da embarcação ou a bordo do rebocador, sempre que se trate de material fluvial sem tripulação.

Em caso de imobilização da embarcação, devidamente comprovada, durante um período de mais de três meses consecutivos, a quotização pode ser reembolsada numa parte proporcional à duração dessa imobilização.

4. A Comissão fixará os períodos de desmantelamento durante os quais podem ser obtidos prémios, bem como as condições de atribuição desses prémios, em função dos objectivos a atingir, segundo os tipos ou categorias de embarcações e tendo em conta as possibilidades financeiras dos fundos.

5. A Comissão determinará as regras da solidariedade financeira dos fundos referida no nº 2 do artigo 5º

6. A Comissão tomará as decisões, nos termos dos nºs 1 a 5, após consulta dos Estados-membros e das organizações representativas da navegação interior a nível comunitário.

Nas suas decisões, a Comissão terá igualmente em conta os resultados da análise dos mercados de transporte na Comunidade e da sua evolução previsível, bem como a necessidade de evitar que a concorrência seja falseada de forma contrária ao interesse comum.

Artigo 7º

Sem prejuízo do disposto no Tratado e das normas aprovadas para a sua execução no domínio dos auxílios, os Estados-membros em causa podem pré-financiar, sob a forma de empréstimos, o fundo criado no seu território. Os montantes assim atribuídos devem ser reembolsados pelo fundo, sem juros, segundo um programa previamente estabelecido.

Artigo 8º

1. No período que durarem as acções de desmantelamento decididas pela Comissão, nos termos do artigo 6º, a entrada em serviço nas vias navegáveis referidas no artigo 3º de novas embarcações abrangidas pelo presente regulamento, por força do artigo 2º, de construção recente, importadas de um país terceiro ou isentas por força do nº 2, alínea a), do artigo 2º, está sujeita à condição:

— de o proprietário da embarcação a entrar em serviço proceder ao desmantelamento, sem o prémio respectivo, de uma tonelagem equivalente à da referida embarcação,

— ou de, se não desmantelar nenhuma embarcação, pagar ao fundo que abrange a sua nova embarcação, ou que ele escolheu, de acordo com o disposto no artigo 4º, uma quotização especial de um montante igual ao do prémio de desmantelamento fixado para o período de desmantelamento em curso para uma tonelagem igual à da nova embarcação,

— ou de, se proceder ao desmantelamento duma tonelagem inferior à da nova embarcação a entrar em serviço, pagar ao fundo em questão uma quotização especial de montante equivalente ao do prémio de desmantelamento que corresponda nesse momento à diferença entre a tonelagem da nova embarcação e a tonelagem da embarcação desmantelada.

Não estão sujeitas a estas condições as embarcações em relação às quais o proprietário comprove que a sua construção estava em curso na data em que foi decidida uma acção de desmantelamento.

2. Em caso de excesso de capacidade estrutural grave e susceptível de persistir na navegação interior da Comunidade ou num dos seus mercados, a Comissão pode, após consulta das organizações representativas da navegação interior a nível comunitário e de acordo com os Estados-membros em questão, decidir que os valores previstos no nº 1 para a tonelagem a desmantelar e as quotizações especiais a pagar pela entrada em serviço de novas embarcações sejam aumentados até ao dobro desses valores.

A Comissão fixará ao mesmo tempo a duração de aplicação desta medida.

Artigo 9º

Os Estados-membros tomarão medidas destinadas a:

— facilitar aos transportadores por via navegável que se retiram dessa profissão a obtenção de uma pensão de reforma antecipada ou a reconversão numa outra actividade económica,

— conceder aos trabalhadores que abandonam, na sequência das acções de desmantelamento, a navegação interior, uma pensão de reforma antecipada e organizar acções de formação profissional ou de reconversão.

Artigo 10º

A Comissão negociará com a Suíça, em nome da Comunidade, as disposições a tomar por aquele país para aplicação de medidas comparáveis às medidas comunitárias adoptadas por força do presente regulamento.

Artigo 11º

1. Os Estados-membros adoptarão, o mais tardar até 31 de Outubro de 1988, após consulta da Comissão, as medidas necessárias à execução do presente regulamento.

Essas medidas devem, nomeadamente, prever um controlo permanente e eficaz do respeito das obrigações que incumbem às empresas por força do presente regulamento e das normas nacionais aprovadas para a sua execução, bem como das sanções adequadas em caso de infracção.

2. Sempre que decorrer uma acção de desmantelamento, os Estados-membros comunicarão à Comissão, de seis em seis meses, todas as informações úteis sobre a evolução da acção em curso e, nomeadamente, sobre a situação financeira do fundo, o número de pedidos de desmantelamento introduzidos e a tonelagem efectivamente desmantelada.

3. A Comissão tomará, o mais tardar até 30 de Novembro de 1988, as decisões que lhe incumbe tomar ao abrigo do artigo 6º e, eventualmente, as decisões nos termos do nº 2 do artigo 8º.

Artigo 12º

O presente regulamento entra em vigor em 1 de Julho de 1988.

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