DICTAMEN DE LA COMISIÓN

de 30 de noviembre de 1995

dirigido al Gobierno belga, relativo a tres proyectos de Decreto ministerial sobre las modalidades de fletamento en los transportes de mercancías por vía navegable

(95/532/CE)

Conforme al artículo primero de la Decisión del Consejo, de 21 de marzo de 1962, por la que se establece un procedimiento de examen y consulta previos para determinadas disposiciones legislativas, reglamentarias o administrativas previstas por los Estados miembros en el sector de los transportes (1), modificada por la Decisión 73/402/CEE (2), el Gobierno belga comunicó a la Comisión, mediante carta de 28 de marzo de 1995, tres proyectos de Decreto ministerial relativos a los transportes de mercancías de carga seca por vía navegable. El primer proyecto de Decreto se refiere a los transportes interiores y especifica las modalidades de intervención del « Office régulateur de la navigation intérieure » en lo relativo a la elaboración de los contratos de fletamento y a las condiciones y precios a los que se deben ajustar dichos contratos; el segundo proyecto regula los transportes fluviales con salida de Bélgica y destino a Francia o los Países Bajos, y el tercer proyecto tiene por finalidad fijar las condiciones en las que los buques destinados al transporte de mercancías por cuenta propia estarán libres de la intervención del mencionado « Office régulateur de la navigation intérieure ».

La Comisión recibió dicha carta el 3 de abril de 1995. Mediante carta de 21 de abril de 1995, la Comisión solicitaba datos complementarios a las autoridades belgas, cuya respuesta llegó el 8 de junio de 1995. El día 30 de ese mismo mes se celebró una reunión con los representantes del Gobierno belga.

De acuerdo con el artículo 2 de la citada Decisión del Consejo, la Comisión emite el siguiente dictamen:

1) En primer lugar, la Comisión ha examinado el proyecto de Decreto ministerial sobre los transportes interiores y el proyecto sobre los transportes con salida de Bélgica y destino a Francia y a los Países Bajos.

   La Comisión observa que el proyecto de Decreto ministerial sobre los transportes realizados entre dos puertos belgas, aun manteniendo el régimen actual de repartición del flete, modifica algunos de sus elementos de funcionamiento, con objeto de incrementar ligeramente su flexibilidad comercial. De esta manera, el expedidor tendrá ahora la posibilidad de rechazar un buque no conforme desde el punto de vista técnico o a un transportista que no haya cumplido sus obligaciones en ocasiones anteriores.

   Algunos transportes podrán fletarse libremente mediante el visado de la « Office régulateur de la navigation intérieure », cuyo comisario podrá ampliar estas exenciones a las categorías suplementarias de productos u otros tipos de flete.

   Aunque el actual sistema de turnos sólo admite, en principio, el fletamento para viajes únicos, el proyecto de Decreto ministerial sobre transportes interiores permite, dentro de este sistema, fletes para un máximo de cinco viajes sucesivos y contratos con carácter temporal por un período de hasta dos meses. Tras la entrada en vigor del Decreto ministerial proyectado, el Gobierno belga determinará las modalidades generales de aplicación a los transportes de más de cinco viajes sucesivos, a los contratos temporales de una duración superior a dos meses y a los contratos por tonelaje. Respecto a estos últimos, el proyecto de Decreto ministerial especifica que se podrán firmar, total o parcialmente, sin turno, y que, en caso de liberalización parcial, deberá fletarse libremente un 30 % como mínimo de la carga total.

(1) DO nº 23 de 3. 4. 1962, p. 720/62.
(2) DO nº L 347 de 17. 12. 1973, p. 48.

Por lo que se refiere a los precios y a las condiciones de transporte, el proyecto de Decreto ministerial prevé la creación de un sistema general de tarifas denominadas « de referencia », sobre cuyas modalidades emitirá dictamen consultivo del Comité de fletes, integrado por representantes de la Administración y de los sectores interesados. El ministro decidirá, en última instancia, sobre los precios y las condiciones de transporte. Existirá la posibilidad de apartarse de la tarificación de referencia en las condiciones que posteriormente determinen las autoridades públicas.

El proyecto de Decreto ministerial para la regulación del transporte fluvial hacia Francia y los Países Bajos preconiza, para estas relaciones de tráfico, el mantenimiento o la instauración del sistema de repartición del flete, con modalidades de funcionamiento idénticas a las establecidas en el Decreto ministerial sobre los transportes interiores. De esta manera desaparecerá el sistema de turnos practicado por los transportistas en el tráfico entre Bélgica y los Países Bajos.

2) Desde un punto de vista económico, la Comisión considera que la introducción de un nuevo sistema obligatorio de repartición del flete en las relaciones de tráfico entre Bélgica y los Países Bajos no debe obstaculizar la liberalización del mercado fluvial preconizado en su propuesta de Directiva del Consejo, de 23 de mayo de 1995, relativa a los sistemas de fletamentos y de fijación de precios en el sector de los transportes nacionales e internacionales de mercancías por vía navegable en la Comunidad [1]. Por otra parte, la Comisión ya ha destacado este aspecto en su dictamen de 12 de junio de 1995, dirigido al Gobierno neerlandés relativo a un proyecto de ley con carácter temporal sobre la repartición del flete en los transportes Norte-Sur por vía navegable [2].

Dicho sistema sólo puede considerarse si se tiene en cuenta la garantía estricta de una transición del sector del mercado afectado hacia un régimen definitivo de libre competencia, en un período limitado. Así pues, teniendo en cuenta la extensión prevista del fletamento por turnos con nuevas relaciones de tráfico, la Comisión recibe con interés los elementos de liberalización y refuerzo de la competitividad del transporte artesanal que contiene el régimen de repartición del flete previsto para los transportes realizados en el interior de Bélgica, y los transportes hacia Francia y los Países Bajos. Destaca también el carácter provisional del decreto proyectado para los transportes hacia estos dos Estados miembros. El estancamiento definitivo del régimen de repartición del flete previsto en este proyecto del 1 de enero del año 2000 sería compatible con los objetivos de liberalización del mercado fluvial preconizados por la Comisión en la propuesta de Directiva citada, y se armonizaría con el calendario de liberalización de este mercado previsto en otros dos Estados miembros.

3) La Comisión observa que, respecto a las relaciones de tráfico hacia Francia y los Países Bajos, cuyas modificaciones son competencia del ministro de Transportes, el proyecto de Decreto ministerial en cuestión establece la obligación de fletamento por turnos como regla general y sólo contempla elementos de liberalización como excepción a la misma. Con el fin de dar una mayor garantía a la transición del sector del mercado afectado hasta la fecha prevista de supresión del régimen de repartición del flete, la Comisión recomienda al Gobierno belga que modifique el proyecto de decreto ministerial en este sentido. a saber, que se establezca en primer lugar, como principio general, la liberalización del mercado fluvial en cuestión y se presenten después, como excepción a este principio y por un período limitado hasta el 1 de enero del año 2000, las modalidades del sistema previsto de repartición del flete.

4) Con el deseo de garantizar una transición efectiva hacia un régimen de libre competencia en el plazo previsto, la Comisión solicita al Gobierno belga que aporte a los proyectos de Decreto ministerial sobre los transportes interiores y los transportes hacia Francia y los Países Bajos las siguientes modificaciones :

— el artículo 23 del proyecto de Decreto ministerial sobre los transportes interiores estipula que los contratos por tonelaje podrán ser eximidos, total o parcialmente, de la aplicación del régimen de repartición del flete, conforme a las modalidades

[1] COM(95)199 de 23 de mayo de 1995.
[2] DO nº L 134 de 20. 6. 1995.

generales de fletamento que las autoridades belgas determinen para estos contratos en el año siguiente a la entrada en vigor del decreto. La Comisión recuerda que, en su propuesta de Directiva del Consejo, de 23 de mayo de 1995, sobre la liberalización progresiva del mercado fluvial, preconizaba, como primera etapa de esta liberalización, el fletamento sin turno de los contratos por tonelaje. La Comisión solicita al Gobierno belga que tenga en cuenta este hecho a la hora de elaborar dichas modalidades y le comunique previamente el texto de las disposiciones previstas al respecto;

— el mismo proyecto de Decreto ministerial, en su artículo 22, indica que también se determinarán posteriormente las modalidades generales de fletamento para los contratos temporales de una duración superior a dos meses. La Comisión solicita al Gobierno belga que, a la hora de elaborar dichas modalidades generales, tenga también en cuenta los objetivos considerados en la propuesta de Directiva mencionada y le comunique previamente el texto de las disposiciones previstas para el fletamento de los contratos temporales;

— el proyecto de Decreto ministerial sobre los transportes hacia Francia y los Países Bajos prevé la derogación del decreto el 1 de enero del año 2000. En su considerando, el proyecto destaca el carácter provisional del decreto, precisando que su duración queda limitada a la aplicación de la normativa comunitaria sobre liberalización del mercado fluvial. Dado que ya se ha remitido al Consejo la propuesta oficial de la Comisión para decidir sobre dicha materia, la Comisión solicita al Gobierno belga que complete este artículo de la manera siguiente:

« *Artículo 7*

Este Decreto entrará en vigor el ..... y dejará de tener vigencia el 1 de enero del año 2000, *o en fecha anterior fijada por decreto ministerial, si así lo exigiese un acto legislativo de la Unión Europea.* ».

5) El proyecto de Decreto ministerial relativo al transporte por cuenta propia fija las condiciones en que podrán utilizarse sin turnos los buques destinados a este transporte. En este proyecto no se alude de manera especial al derecho comunitario; en él se consagra el principio de no intervención del « Office régulateur de la navigation intérieure » en el fletamento, a condición, no obstante, de que el buque disponga de un certificado de transporte por cuenta propia, expedido por las autoridades públicas a partir de criterios que permitan distinguir entre transporte por cuenta propia y transporte por cuenta ajena.

6) Teniendo en cuenta los elementos y las condiciones anteriormente expuestas, la Comisión considera que los tres proyectos de Decreto ministerial no son incompatibles con la política general de transportes.

7) La Comisión informa a los demás Estados miembros del presente dictamen.

Hecho en Bruselas, el 30 de noviembre de 1995.

Por la Comisión

Neil KINNOCK

Miembro de la Comisión