PARECER DA COMISSÃO

de 30 de Novembro de 1995

dirigido ao Governo belga, respeitante a três projectos de despachos ministeriais relativos às modalidades de afretamento no transporte de mercadorias por via navegável

(95/532/CE)

Nos termos do artigo 1º da Decisão do Conselho, de 21 de Março de 1962, que institui um processo de exame e consulta prévios para determinadas disposições legislativas, regulamentares ou administrativas previstas pelos Estados-membros no domínio dos transportes [1], alterada pela Decisão 73/402/CEE [2], o Governo belga comunicou à Comissão, por carta de 28 de Março de 1995, três projectos de despachos ministeriais (« arrêtés ministériels ») relativos ao transporte de carga sólida por via navegável. O primeiro projecto refere-se aos transportes interiores, especificando as modalidades de intervenção do Office Régulateur de la Navigation Intérieure na elaboração dos contratos de afretamento, bem como as condições e os preços que os contratos devem respeitar; o segundo projecto regulamenta os transportes fluviais da Bélgica para França e para os Países Baixos; o terceiro projecto tem por objectivo estabelecer as condições em que as embarcações afectadas ao transporte de mercadorias por conta própria são isentos da intervenção do Office Régulateur de la Navigation Intérieure.

A carta do Governo belga foi recebida pela Comissão em 3 de Abril de 1995. Por carta de 21 de Abril de 1995, a Comissão solicitou informações complementares às autoridades belgas. A resposta destas últimas foi recebida em 8 de Junho de 1995, tendo-se realizado em 30 de Junho de 1995 uma reunião com representantes do Governo belga.

Nos termos do disposto no artigo 2º da decisão do Conselho supracitada, a Comissão emite o seguinte parecer:

1. A Comissão começou por analisar os projectos de despachos ministeriais referentes, respectivamente, aos transportes interiores e aos transportes da Bélgica para França e para os Países Baixos.

   A Comissão verifica que, embora o projecto de despacho ministerial referente aos transportes efectuados entre dois portos belgas mantenha o actual regime de repartição do frete, altera alguns dos seus elementos de aplicação, de modo a aumentar ligeiramente a flexibilidade do comércio. Assim, o carregador passa a ter a possibilidade de recusar uma embarcação não conforme do ponto de vista técnico ou um transportador que o não tenha satisfeito no passado.

   Alguns transportes poderão ser afretados livremente mediante visto do Office Régulateur de la Navigation Intérieure. O comissário do Office poderá alargar as isenções em causa a outras categorias de produtos ou a outros tipos de afretamentos.

   Embora o actual sistema por rotação apenas admita, de um modo geral, o afretamento por viagens simples, o projecto de despacho ministerial referente aos transportes interiores possibilita, no âmbito do referido sistema, a realização de afretamentos por, no máximo, cinco viagens consecutivas, bem como a celebração de contratos a tempo com duração não superior a dois meses. Na sequência da entrada em vigor do despacho ministerial, o Governo belga determinará as modalidades globais aplicáveis aos transportes de mais de cinco viagens consecutivas e aos contratos a tempo com duração superior a dois meses, bem como aos contratos à tonelagem. No que respeita a estes últimos, o projecto de despacho ministerial especifica que poderão ser celebrados total ou parcialmente fora do âmbito da rotação e que, em caso de liberalização parcial, pelo menos 30 % da carga deverá ser afretada livremente.

[1] JO nº 23 de 3. 4. 1962, p. 720/62.
[2] JO nº L 347 de 17. 12. 1973, p. 48.

No que respeita aos preços e às condições de transporte, o projecto de despacho ministerial prevê a criação de um sistema geral de tarifas ditas de referência, relativamente a cujas modalidades o Comité de fretes, constituído por representantes das autoridades públicas e dos sectores interessados, emitirá um parecer consultivo. O ministro adoptará as decisões finais em matéria de preços e condições de transporte. Prevê-se a possibilidade de afastamento em relação ao sistema tarifário de referência, em condições a estabelecer posteriormente pelas autoridades públicas.

O projecto de despacho ministerial que regulamenta os transportes fluviais para França e para os Países Baixos preconiza para o tráfego em causa, respectivamente, a manutenção e a instauração do sistema de repartição do frete com modalidades de aplicação idênticas às previstas no despacho ministerial referente aos transportes interiores. Por consequência, suprimir-se-á o sistema por rotação determinado pelo segmento artesanal no tráfego da Bélgica para os Países Baixos.

2. Em termos económicos, a Comissão considera que a introdução de um novo sistema de repartição do frete obrigatório para o tráfego da Bélgica para os Países Baixos não deve obstar à liberalização do mercado fluvial, preconizada na sua proposta de directiva do Conselho, de 23 de Maio de 1995, relativa às modalidades de fretamento e de determinação dos preços no sector dos transportes nacionais e internacionais de mercadorias por via navegável na Comunidade [1]. A Comissão sublinhou este aspecto no seu Parecer de 12 de Junho de 1995 dirigido ao Governo dos Países Baixos respeitante ao projecto de lei temporária relativa à repartição do frete nos transportes Norte-Sul por via navegável [2].

Tal sistema de repartição do frete apenas pode ser previsto tendo por base a garantia estrita da transição do sector do mercado em causa para um regime definitivo de livre concorrência num período efectivamente limitado. A Comissão, tendo em conta o alargamento previsto do afretamento por rotação a novas relações de tráfego, acolheu favoravelmente os elementos de liberalização e de reforço da competitividade deste sector artesanal incluídos no regime de repartição do frete previsto para os transportes efectuados no território belga e os transportes para França e para os Países Baixos; assinale-se igualmente o carácter temporário do despacho relativo aos transportes para estes dois Estados-membros. A revogação definitiva do sistema previsto no projecto de lei em 1 de Janeiro de 2000, seria compatível com os objectivos de liberalização do mercado fluvial preconizados pela Comissão na proposta de directiva supracitada e poderia harmonizar-se com o calendário de liberalização deste mercado previsto em dois outros Estados-membros.

3. A Comissão observa que, no que respeita ao tráfego para França e para os Países Baixos, cujas alterações incumbem ao ministro dos Transportes, o projecto de despacho ministerial estabelece a obrigação de afretamento por rotação como sendo a regra geral e apenas apresenta os elementos de liberalização sob a forma de uma derrogação a esta regra. A fim de garantir mais adequadamente a transição do sector do mercado em causa até à data prevista de supressão do regime de repartição do frete, a Comissão recomenda ao Governo belga a alteração do projecto de despacho ministerial no sentido de estabelecer em primeiro lugar, como princípio geral, a liberalização do mercado fluvial limitado até 1 de Janeiro de 2000, as modalidades do sistema de repartição do frete previsto.

4. Com o objectivo de assegurar uma transição efectiva para um regime de livre concorrência no prazo previsto, a Comissão solicita ao Governo belga que introduza as seguintes alterações nos projectos de despachos ministeriais relativos aos transportes interiores e aos transportes para França e para os Países Baixos:

— O artigo 23º do projecto de despacho ministerial relativo aos transportes interiores estipula que os contratos por tonelagem poderão ser total ou parcialmente isentos da aplicação do regime de repartição do frete, de acordo com as modalidades globais

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

de afretamento a estabelecer pelas autoridades belgas para os mesmos contratos no ano subsequente à entrada em vigor do despacho. Na sua proposta de directiva do Conselho, de 23 de Maio de 1995, relativa à liberalização progressiva do mercado dos transportes fluviais, a Comissão preconiza o afretamento fora do sistema de rotação dos contratos por tonelagem como primeira etapa da liberalização. A Comissão solicita ao Governo belga que tenha em conta este aspecto na elaboração das referidas modalidades globais e que lhe comunique previamente as disposições previstas na matéria.

— O artigo 22º do projecto de despacho ministerial em causa refere que as modalidades globais de afretamento aplicáveis aos contratos de duração superior a dois meses serão estabelecidas posteriormente. A Comissão solicita ao Governo belga que, na elaboração dessas modalidades globais, tenha também em conta os objectivos referidos na proposta de directiva supracitada, comunicando-lhe previamente as disposições previstas para o afretamento, no caso dos contratos a tempo.

— O projecto de despacho ministerial relativo aos transportes para França e para os Países Baixos prevê que o mesmo seja revogado em 1 de Janeiro de 2000. No seu considerando, o projecto sublinha o carácter provisório do despacho, especificando que o seu objectivo se limita à aplicação da regulamentação comunitária no domínio da liberalização do mercado dos transportes fluviais. Uma vez que o Conselho foi já informado da proposta formal da Comissão para deliberar na matéria, a Comissão solicita ao Governo belga que o despacho seja alterado do seguinte modo:

« *Artigo 7º*

O presente despacho entra em vigor em ..... e será revogado em 1 de Janeiro de 2000 ou *numa data anterior, estabelecida por despacho ministerial, caso tal seja exigido por um acto legislativo da União Europeia.* ».

5. O projecto de despacho ministerial relativo ao transporte por conta própria estabelece os casos em que as embarcações afectadas a este tipo de transporte podem ser utilizadas fora do âmbito da rotação. O projecto não suscita observações específicas em matéria de direito comunitário, consagrando o princípio de não-intervenção do Office Régulateur de la Navigation Intérieure no afretamento, na condição de as embarcações serem objecto de um certificado de transporte por conta própria emitido pelas autoridades públicas com base em critérios que permitam a distinção entre o transporte por conta própria e o transporte por conta de outrém.

6. Tendo em conta as condições e os elementos mencionados, a Comissão considera que os três projectos de despachos ministeriais são compatíveis com a política geral dos transportes.

7. A Comissão comunica aos outros Estados-membros o presente parecer.

Feito em Bruxelas, em 30 de Novembro de 1995.

Pela Comissão

Neil KINNOCK

Membro da Comissão