375D0327

DECISÃO DO CONSELHO

de 20 de Maio de 1975

relativa ao saneamento da situação das empresas de caminho de ferro e à harmonização das regras que regulam as relações financeiras entre essas empresas e os Estados

(75/327/CEE)

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 Decisão 65/271/CEE do Conselho, de 13 de Maio de 1965, relativa à harmonização de certas disposições com incidência na concorrência no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável [1] e, nomeadamente, o seu artigo 8º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu [2],

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social [3],

Considerando que um dos objectivos da política comum de transportes deve ser a eliminação das disparidades susceptíveis de falsear substancialmente a concorrência nos transportes;

Considerando que os caminhos de ferro da Europa têm, de uma maneira geral e mais precisamente enquanto empresas públicas, uma importância considerável no sistema de transportes; que a sua exploração é relativamente favorável ao ambiente e à economia de espaço e energia; que constituem muitas vezes o meio de transporte mais bem adaptado para executar muitas das operações de transporte e que não podem, por conseguinte, ser substituídos na maior parte dos países da Europa, nem no plano económico nem no plano socio-político;

Considerando que, nesse contexto, é necessária uma harmonização das regras que regulam as relações, sobretudo financeiras, entre as empresas de caminho de ferro e os Estados;

Considerando as orientações que o Conselho fixou para a regulamentação das relações financeiras entre as empresas de caminho de ferro nacionais e os Estados-membros na sua Resolução de 27 de Junho de 1974, relativa à proposta de decisão do Conselho respeitante ao artigo 8º da Decisão do Conselho de 13 de Maio de 1965 [4];

Considerando que o saneamento progressivo da situação financeira das empresas de caminho de ferro seria susceptível de melhorar consideravelmente a situação do mercado de transportes; que este saneamento implica que essas empresas sejam colocadas em situação de melhorar os seus resultados de exploração com vista a atingir o equilíbrio financeiro; que apenas podem atingir este equilíbrio reforçando a sua autonomia financeira e a sua responsabilidade comercial em moldes compatíveis com o papel que desempenham no interesse geral;

Considerando que é necessário, contudo, que o montante das contribuições financeiras do Estado seja mantido numa justa proporção relativamente aos serviços prestados pelos caminhos de ferro e à importância destes; que a transparência da utilização dos fundos públicos e dos serviços prestados pelas empresas de caminho de ferro deveria impedir tanto quanto possível as intervenções políticas, ao nível da gestão comercial dos caminhos de ferro, que não sejam justificadas no plano socio-económico.

Considerando que importa, para isso, estabelecer o princípio da partilha de responsabilidades entre, por um lado, a empresa e, por outro, o Estado; que é conveniente definir as competências que decorrem desta partilha de responsabilidades;

Considerando que é conveniente, por conseguinte, prever que, no âmbito de um procedimento de coordenação, sejam estabelecidos programas de actividade de caminho de ferro; que o Estado possa proceder a certas intervenções financeiras a favor das empresas de caminho de ferro;

Considerando que é conveniente estabelecer, para as empresas de caminho de ferro, regras em matéria financeira e contabilística inspiradas, na medida do possível, nos princípios aplicáveis às empresas industriais e comerciais; que se devem prever as medidas necessárias para tornar comparáveis a contabilidade e as contas anuais do conjunto das empresas de caminho de ferro; que se devem, igualmente, fixar princípios uniformes para o cálculo dos custos; que uma melhor apresentação dos documentos contabilísticos reforçará igualmente a responsabilidade e a autonomia dos serviços encarregados da gestão das empresas;

Considerando que a autonomia de gestão das empresas de caminho de ferro deve implicar que, no âmbito da política geral aplicada em matéria de preços e tendo em conta a

(1) JO nº 88 de 24. 5. 1965, p. 1500/65.
(2) JO nº C 70 de 1. 7. 1972, p. 16.
(3) JO nº C 89 de 23. 8. 1973, p. 1.
(4) JO nº C 111 de 23. 9. 1974, p. 1.

regulamentação prevista no âmbito da política geral aplicada em matéria de preços e condições de transporte, essas empresas fixem os seus preços com o objectivo de optimizar os seus resultados financeiros, tendo em vista atingir o equilíbrio financeiro;

Considerando que uma melhoria da cooperação das empresas de caminho de ferro contribuirá para a optimização dos seus resultados financeiros; que, consequentemente, os Estados-membros, em colaboração com a Comissão, devem procurar incentivar essa cooperação;

Considerando que devem ser previstas medidas transitórias até que as empresas de caminho de ferro estejam em condições de atingir o equilíbrio financeiro; que a data em que este equilíbrio deve ser atingido será fixada ulteriormente tendo em conta a experiência adquirida e as condições especiais em cada Estado-membro no que respeita ao papel e à importância dos caminhos de ferro; que se deve, ao mesmo tempo, prever as adaptações necessárias do Regulamento (CEE) nº 1191/69 do Conselho, de 26 de Junho de 1969, relativo à acção dos Estados-membros em matéria de obrigações inerentes à noção de serviço público no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável [1], e do Regulamento (CEE) nº 1107/70 do Conselho, de 4 de Junho de 1970, relativo aos auxílios concedidos no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável [2], tendo em conta os elos existentes entre os transportes e os outros sectores económicos e sociais;

Considerando que é, portanto, indispensável que a Comissão e o Conselho obtenham todas as informações úteis sobre a evolução financeira das empresas de caminho de ferro,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

1. Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias para assegurar a aplicação da presente decisão às empresas de caminho de ferro seguintes:

— Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS),

— Danske Statsbaner (DSB),

— Deutsche Bundesbahn (DB),

— Société nationale des chemins de fer français (SNCF),

— Coras Iompair Eireann (CIE),

— Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (FS),

— Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL),

— Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),

— British Railways Board (BRB),

— Northern Ireland Railways Company Ltd (NIR).

2. No que respeita à Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL), a Bélgica e a França procederão com o Luxemburgo às alterações dos textos orgânicos que se mostrem necessários para permitir a aplicação da presente decisão.

Artigo 2º

1. No âmbito das linhas directrizes de política geral adoptadas por cada Estado, bem como do exercício das obrigações de serviço público de que é encarregada, a empresa de caminho de ferro disporá, em matéria de direcção, de gestão, de administração e de controlo administrativo, económico e contabilístico interno, de uma autonomia suficiente, com vista a atingir o seu equilíbrio financeiro, tendo em conta, nomeadamente, a aplicação do Regulamento (CEE) nº 1191/69, do Regulamento (CEE) nº 1192/69 do Conselho, de 26 de Junho de 1969, relativo às regras comuns para a normalização de contas das empresas de caminho de ferro [3], bem como do Regulamento (CEE) nº 1107/70.

Esta autonomia da empresa implicará, em qualquer caso, que o seu património, orçamento e contabilidade sejam separados dos do Estado.

2. A empresa de caminho de ferro deve ser gerida de acordo com os princípios económicos. Isto é válido igualmente para as obrigações de serviço público, com vista, nomeadamente, a oferecer serviços eficazes e apropriados ao menor custo possível para a qualidade do serviço requerido.

Artigo 3º

De acordo com o artigo 2º, a empresa de caminho de ferro deve, nomeadamente:

— propor, no âmbito das linhas directrizes de política geral adoptadas pelo Estado e tendo em conta os planos nacionais em matéria de transporte, particularmente em matéria de infra-estruturas, os seus programas de actividade, eventualmente plurianuais, incluindo os seus planos de investimento e de financiamento;

— pôr em execução, no que lhe diz respeito, os programas de actividade adoptados de acordo com o artigo 4º;

— estabelecer o seu orçamento e contas anuais, tendo em conta o nº 3 do artigo 4º

Artigo 4º

1. O programa de actividade proposto pela empresa nos termos do artigo 3º será adoptado no âmbito de um

[1] JO nº L 156 de 28. 6. 1969, p. 1.
[2] JO nº L 130 de 15. 6. 1970, p. 1.
[3] DO nº L 156 de 28. 6. 1969, p. 8.

procedimento fixado pelo Estado e baseado numa coordenação entre o Estado e a empresa. Este programa deve ser elaborado com vista a atingir o equilíbrio financeiro da empresa e a realizar os outros objectivos de gestão técnica, comercial e financeira; o programa deve, além disso, prever os meios que permitam realizar esses objectivos. O Estado acompanhará a execução desse programa.

Se a evolução das condições económicas comprometer a execução do programa ou se surgir um facto imprevisto ou uma decisão governamental que ponha em causa um dos elementos substanciais deste programa, o Estado e a empresa de caminho de ferro reexaminarão, de acordo com um procedimento idêntico, os objectivos e os meios previstos para os atingir.

2. O Estado determinará, nas condições e limites previstos nos Regulamentos (CEE) nº 1191/69 e (CEE) nº 1107/70, as obrigações de serviço público a prestar pela empresa de caminho de ferro.

3. Tendo em conta o artigo 8º, o Estado determinará a apresentação do orçamento e das contas anuais da empresa de caminho de ferro e fixará as modalidades e condições da sua aprovação.

Artigo 5º

1. Aquando da definição do programa de actividades da empresa, em conformidade com o procedimento referido nos artigos 3º e 4º, o Estado e a empresa de caminho de ferro estabelecerão:

— as modalidades segundo as quais serão efectuados os reembolsos, consolidações e conversões de empréstimos anteriores;

— as proporções de financiamento dos investimentos novos por autofinanciamento, por empréstimo e por contribuições financeiras directas do Estado.

O Estado pode fixar o montante e as modalidades dos empréstimos a que a empresa será autorizada a recorrer.

Para a realização das operações acima mencionadas, o Estado pode conceder à empresa de caminho de ferro:

a) Garantia, remunerável ou não, para os empréstimos emitidos por esta;

b) Empréstimos com ou sem juros;

c) Contribuições financeiras directas.

2. O Estado pode atribuir à empresa de caminho de ferro fundos próprios suficientes em relação às tarefas, dimensão e necessidades financeiras da empresa. Contudo, os fundos devem ser destinados a aumentar o património da empresa e não podem constituir uma subvenção de equilíbrio.

Artigo 6º

O Estado pode definir as condições em que a empresa de caminho de ferro efectuará as operações mobiliárias e imobiliárias destinadas a assegurar as melhores condições de utilização do seu património ou a alienação de parcelas do seu domínio que já não sejam necessárias à exploração ferroviária.

Artigo 7º

Até à execução das medidas previstas no nº 2 do artigo 8º, o Estado definirá, inspirando-se quanto possível nos princípios aplicáveis às empresas industriais e comerciais, as regras que a empresa de caminho de ferro deve respeitar no que se refere a:

— amortizações e provisões para depreciação dos elementos do activo;

— reservas.

Tendo em conta o disposto no artigo 13º, o Estado definirá as regras que se aplicam à empresa de caminho de ferro no que respeita a:

— distribuição de eventuais lucros e, se for caso disso, qualquer outra forma de remuneração do capital;

— cobertura de déficites.

Artigo 8º

1. A contabilidade, orçamento e contas anuais da empresa de caminho de ferro serão separadas das do Estado.

2. Antes de 1 de Janeiro de 1978, o Conselho, sob proposta da Comissão, adoptará as medidas necessárias para tornar comparáveis a contabilidade e as contas anuais do conjunto das empresas de caminho de ferro, e fixará os princípios uniformes para o cálculo dos custos.

3. Até à adopção das disposições comunitárias previstas no nº 2, a contabilidade, orçamento e contas anuais da empresa de caminho de ferro devem realçar, de modo distinto, pelo menos:

a) As despesas e receitas referentes à exploração dos serviços de transporte e a cada uma das outras actividades que a empresa exerce ou nas quais participa;

b) As receitas referentes aos transportes seguintes, fazendo realçar as actividades sujeitas a obrigações de serviço público:

i) Transporte de passageiros:

— por caminho de ferro (se possível subdivididos em longo e pequeno curso, ou subdivididos em serviço rápido e expresso, por um lado, e outros serviços ferroviários, por outro),

— por estrada,

— por outros modos de transporte;

ii) Transporte de mercadorias:
   — comboios e vagões completos,
   — avulso e encomendas,
   — por estrada.

4. A empresa de caminho de ferro deve fornecer ao Estado os dados necessários que permitam uma apreciação pormenorizada dos resultados financeiros de cada uma das categorias de actividade referidas no nº 3, alínea b).

5. O quadro previsto no artigo 10º do Regulamento (CEE) nº 1192/69 deve ser anexado às contas anuais; deve conter, além disso, todas as intervenções financeiras e compensações eventuais concedidas anualmente à empresa de caminho de ferro.

Artigo 9º

1. No âmbito da política geral aplicada em matéria de preços e tendo em conta a regulamentação prevista no plano nacional e comunitário em matéria de preços e condições de transporte, a empresa de caminho de ferro fixará os seus preços com o objectivo de optimizar os seus resultados financeiros, tendo em vista atingir o equilíbrio financeiro.

2. As obrigações tarifárias impostas à empresa ferroviária e não previstas no Regulamento (CEE) nº 1191/69 podem, de acordo com o nº 2 do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 1107/70, ser objecto de compensações. O Conselho, sobre proposta a apresentar pela Comissão antes de 1 de Janeiro de 1978, harmonizará as modalidades segundo as quais essas compensações serão concedidas.

Artigo 10º

A empresa de caminho de ferro concentrará a prestação de serviços essencialmente nos domínios que são específicos deste modo de transporte.

Tendo em conta o carácter público da empresa, o Estado pode, contudo, e de acordo com as condições que definir, autorizar a empresa:

— a participar directa ou indirectamente em qualquer operação ou empresa estranha às suas actividades habituais, ou a efectuar ela própria essas operações;

— a recorrer a outras técnicas de transporte.

Artigo 11º

1. Os Estados-membros, em colaboração com a Comissão, estudarão as medidas que possam promover a cooperação entre as empresas de caminho de ferro.

2. Antes de 1 de Janeiro de 1979, a Comissão apresentará ao Conselho um relatório sobre os objectivos a prosseguir a longo prazo e as medidas a tomar com vista a promover a integração parcial ou total das empresas de caminho de ferro a nível da Comunidade.

Artigo 12º

O Estado definirá os procedimentos para a nomeação dos membros dos órgãos sociais da empresa de caminho de ferro.

Artigo 13º

O Estado estabelecerá, em colaboração com a empresa de caminho de ferro, um programa financeiro destinado a obter o equilíbrio financeiro da empresa.

No âmbito desse programa, o Estado pode conceder à empresa de caminho de ferro subvenções de equilíbrio que devem ser distintas:

— das compensações que podem ser concedidas a título das categorias de obrigações de serviço público previstas no artigo 2º do Regulamento (CEE) nº 1191/69 ou das categorias de normalização de contas previstas nos nºs 1 e 4 do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 1192/69;

— dos auxílios que podem ser concedidos a título das categorias de auxílios previstos no artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 1107/70 e no nº 2 do artigo 9º da presente decisão;

— das intervenções financeiras previstas no nº 1 do artigo 5º da presente decisão.

Artigo 14º

1. A Comissão enviará ao Conselho, de dois em dois anos, um relatório sobre a aplicação da presente decisão pelos Estados-membros, bem como dos Regulamentos (CEE) nº 1191/69, (CEE) nº 1192/69 e (CEE) nº 1107/70.

Este relatório deve indicar claramente os resultados obtidos, nomeadamente no que se refere à evolução da situação financeira das empresas de caminho de ferro.

2. A fim de permitir à Comissão a elaboração do relatório visado no nº 1, os Estados-membros comunicar-lhe-ão, atempadamente, as informações necessárias, nomeadamente os programas referidos nos artigos 4º e 13º, bem como as alterações importantes que lhes forem introduzidas.

Artigo 15º

1. Antes de 1 de Janeiro de 1980, a Comissão, tendo em conta as condições particulares em cada um dos Estados-membros no que respeita ao papel e importância dos caminhos de ferro, apresentará ao Conselho as propostas que julgar necessárias para fixar o prazo e condições em que o equilíbrio financeiro das empresas de caminho de ferro deve ser atingido.

2. Na mesma data, a Comissão apresentará ao Conselho propostas respeitantes, nomeadamente, à adaptação dos Regulamentos (CEE) nº 1191/69 e (CEE) nº 1107/70, a fim de tomar em consideração, no âmbito dos laços existentes entre os transportes e os outros sectores económicos e sociais, as obrigações inerentes à noção de serviço público a que as empresas de caminho de ferro possam estar sujeitas.

Artigo 16º

1. Os Estados-membros adoptarão, no mais curto prazo possível e o mais tardar até 1 de Janeiro de 1977, após consulta da Comissão, as disposições legislativas, regulamentares ou administrativas necessárias à execução da presente decisão.

2. A pedido de um Estado-membro ou se a Comissão o julgar oportuno, esta consultará os Estados-membros interessados sobre os projectos relativos ao disposto no nº 1.

Artigo 17º

Os Estados-membros são destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas em 20 de Maio de 1975.

Pelo Conselho

O Presidente

R. RYAN