COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 23.05.1995
COM(95) 199 final
95/0121 (SYN)
95/0122 (SYN)
95/0123 (SYN)

COMUNICACIÓN

sobre una política común de organización del mercado de la navegación interior y de medidas complementarias

---

Propuesta de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

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

---

Propuesta de

REGLAMENTO (CE) DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1101/89 del Consejo relativo al saneamiento estructural de la navegación interior

---

Propuesta de

REGLAMENTO (CE) DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 1107/70 relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable

---

(presentadas por la Comisión)

COMUNICACIÓN SOBRE UNA POLÍTICA COMÚN DE ORGANIZACIÓN DEL MERCADO DE LA NAVEGACIÓN INTERIOR Y DE MEDIDAS COMPLEMENTARIAS

1. INTRODUCCIÓN:

1. Cuando el Consejo aprobó el Reglamento (CEE) nº 3921/91, de 16 de diciembre de 1991, por el que se determinan las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías o de personas por vía navegable en un Estado miembro (cabotaje)[1], la Comisión, a instancias del Consejo, se comprometió a analizar desde el punto de vista del derecho comunitario la situación del sistema de "turnos" y del sistema de precios fijados por el Estado en Bélgica, Francia y los Países Bajos, y a presentarle un informe al respecto. Para realizar este análisis, la Comisión prefirió esperar las sentencias del Tribunal de Justicia sobre el régimen de fijación de precios en el tráfico por carretera aplicado en Alemania, emitidas el 17 de noviembre de 1993[2].

2. A la luz de las sentencias del Tribunal de Justicia, la Comisión, en su informe al Consejo sobre "la organización del mercado de la navegación interior y los sistemas de fletamento por turnos"[3], confirma la incompatibilidad de los sistemas de turnos organizados por la profesión con las reglas de competencia. No obstante, al tratarse de sistemas de turnos reglamentados por los Estados, las autoridades nacionales tienen la posibilidad de establecer, siempre que se respeten determinadas condiciones, los precios de transporte y las condiciones de funcionamiento en términos de regulación del mercado.

3. Sin embargo, la cuestión de los turnos no debe examinarse únicamente desde el punto de vista de la competencia, sino también desde la perspectiva global del mercado de la navegación interior. La realización del mercado único en materia de navegación interior permite que, en una primera etapa, los transportistas de la Unión Europea puedan acceder libremente a la totalidad del mercado (cabotaje generalizado desde el 01.01.1995), pero con la obligación de cumplir los reglamentos nacionales vigentes, incluidos los turnos. En una segunda etapa, deberá tratar de realizarse una armonización más completa. En efecto, no se justifica que determinados expedidores, según el lugar de establecimiento, estén obligados a celebrar sus contratos de transporte por turnos, mientras que otros pueden beneficiarse de un mercado caracterizado por la libertad en materia de fijación de precios y fletamentos, teniendo en cuenta además que éste último representa la mayor parte del mercado.

---

(1) DO nº L 373 de 31.12.91, p. 29.
(2) Sentencias Ohra, Meng y Reiff.
(3) SEC (94) 921 final de 9.6.1994

4. El citado informe preconiza una solución de conjunto, estableciendo un régimen común para todo el mercado de la navegación interior con la liberalización progresiva de los turnos, con objeto de mejorar el funcionamiento del mercado, acompañada al mismo tiempo de un programa de medidas para reducir la debilidad estructural del sector. Por otra parte, esta liberalización debería hacer más atractiva la navegación interior con respecto a otros modos de transporte y aumentar así el volumen de mercancías transportadas por vía navegable. No debe olvidarse que este sector interesa a todos los Estados miembros implicados en las exportaciones o importaciones a través del noroeste de Europa. En efecto, la navegación interior garantiza una parte importante del "hinterland" de los puertos marítimos de la Unión, especialmente en el mercado de los contenedores que transitan por el Rin y otros ejes norte-sur. En este contexto, contribuye a la descongestión del tráfico vial del centro de Europa, lo que redunda en beneficio de todos. Conviene recordar que más del tercio (36%) de los transportes intracomunitarios, es decir, del tráfico comercial entre Estados miembros, se realiza por vía navegable.

5. No obstante, el sector de la navegación interior se enfrenta actualmente con problemas socioeconómicos bastante graves. En efecto, el exceso de capacidad estructural y las consecuencias de la supresión el 1.1.1994 de las tarifas obligatorias en Alemania han ocasionado el descenso de los precios del transporte. Por consiguiente, la Comisión propone en su informe un enfoque común global, que consiste en:

   - Una liberalización progresiva del mercado fluvial sujeto a turnos.

   - Medidas complementarias para:

     - reducir el exceso de capacidad estructural mediante una nueva medida comunitaria de desguace, a lo largo de un período de tres años (1996-1998), cuyas modalidades de cofinanciación deberán determinarse y cuya base jurídica se encuentra en el Reglamento (CEE) nº 1101/89 del Consejo, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº..... del Consejo[4]

     - favorecer la inversión en terminales fluviales.

6. En su Resolución de 24 de octubre de 1994, el Consejo se pronunció al respecto apoyando en términos generales las medidas preconizadas por la Comisión[5]. Así, el Consejo considera que conviene proceder a un nuevo y profundo saneamiento estructural e invita a la Comisión a presentar una propuesta global sobre la navegación interior, especialmente en lo que se refiere a la futura organización del mercado y a las medidas de desguace.

---

(4)

(5) DO nº C 309 de 5.11.1994, p. 5.

II. LIBERALIZACIÓN PROGRESIVA DEL MERCADO

7. En la actualidad, funcionan sistemas de turnos en Bélgica, Francia y los Países Bajos para el transporte por navegación interior de carga seca por cuenta de terceros (no incluye el transporte de mercancías líquidas) y para el tráfico entre dichos países (llamado tráfico "norte-sur"). La noción de "sistema de turnos" designa un conjunto de medidas reguladoras del mercado en el que los precios de flete se fijan de forma centralizada y obligatoria (a menudo por la autoridad pública) y en el que la carga disponible se reparte entre los transportistas interesados, según el principio por el que el transportista que lleva más tiempo esperando un flete es el primero que puede elegir la carga que debe transportarse.
   Los citados sistemas de turnos se describen de forma más detallada en el informe de la Comisión al Consejo del 09.06.1994, mencionado en el punto 2.

8. Este informe pone de manifiesto las razones generales que motivan la supresión progresiva de dichos sistemas. Por otra parte, el 12 de julio de 1994 Francia aprobó una ley que establece la supresión del sistema nacional de turnos en el año 2000. Asimismo, el 15 de julio de 1994, las autoridades neerlandesas presentaron a la Comisión un proyecto de ley sobre los turnos en el eje norte-sur, proyecto que también prevé la supresión de dicho sistema para el 1 de enero del año 2000. Al igual que el proyecto neerlandés, la ley francesa incluye medidas que, en una primera etapa, contribuyen a flexibilizar el funcionamiento de los sistemas de turnos y, en una segunda etapa, preparan a los transportistas afectados a trabajar en un mercado libre.

9. La Comisión considera que la fecha mencionada del 1 de enero del año 2000 permite un período transitorio adecuado para llevar a cabo el proceso de liberalización. No obstante, para lograr un mejor funcionamiento del mercado interior conviene que se armonicen y se sincronicen las medidas de liberalización aprobadas. A tal fin, en el Anexo I de la presente comunicación se presenta una propuesta de directiva del Consejo. Habida cuenta del principio de subsidiariedad y para garantizar la uniformidad teniendo en cuenta, al mismo tiempo, las características nacionales específicas de los mercados afectados, la directiva puede ser el instrumento legal más adecuado.

10. Para garantizar el éxito del proceso de liberalización, los transportes actualmente exentos de la obligación del sistemas de turnos deben seguir estándolo, así como los que no puedan efectuarse de forma adecuada por dicho sistema. Por lo que respecta a los flujos de intercambio tradicionales, que seguirán sujetos a tarifas obligatorias y al reparto de carga hasta el 1 de enero del año 2000, conviene prever un régimen de funcionamiento que satisfaga las necesidades logísticas de los expedidores.

11. A fin de que el proceso de liberalización avance suficientemente en todos los Estados miembros afectados durante el período transitorio, convendría hacer un primer balance dos años después de la entrada en vigor de la Directiva. En dicha fecha, el fletamento deberá poder realizarse no sólo por viaje simple o múltiple (tarifas y condiciones fijadas por la autoridad pública), sino también mediante otras formas de contrato, como el flete "por tiempo" o "por tonelaje". Las condiciones de estas últimas formas de contrato deberán negociarse libremente entre transportistas y expedidores.

12. Resulta necesario un mecanismo de crisis, de manera que se pueda intervenir en caso de perturbación grave del mercado (desajuste de la relación entre oferta y demanda). Por consiguiente, se prevé un sistema de observación del mercado para poder detectar a tiempo los problemas que puedan surgir. Dada la dificultad de intervenir en la demanda de transporte, deberá limitarse, en caso grave de exceso de capacidad, la oferta de carga. Así, podrán mantenerse o ampliarse las medidas aprobadas por el Consejo en el Reglamento (CEE) nº 1101/89, de 27 de abril de 1989, relativo al saneamiento estructural de la navegación interior (véanse los puntos 13 a 22). Asimismo, puede resultar necesaria la adopción de medidas sociales de acompañamiento a escala nacional.

III. LUCHA CONTRA EL EXCESO DE CAPACIDAD

13. Durante la última década, la oferta de carga fue superior a la demanda en varias ocasiones y durante largos períodos. Las primeras intervenciones de saneamiento se realizaron de conformidad con los programas nacionales de desguace. En abril de 1989, el Consejo decidió establecer un plan comunitario basado en el Reglamento (CEE) nº 1101/89. Desde ese momento, la lucha contra el exceso de capacidad con los fondos nacionales de desguace se sitúa en un marco comunitario. Se conceden primas a los propietarios que desguazan uno de sus barcos. La explotación de nuevas capacidades está subordinada al desguace de una cantidad determinada del antiguo tonelaje (sin concesión de una prima de desguace a tal fin). Para financiar este programa, todos los propietarios pagan cotizaciones anuales a su fondo nacional de desguace, en función de la dimensión y del tipo de embarcación. Recientemente, diversos medios financieros públicos (procedentes de los presupuestos nacionales de los Estados miembros) se han puesto a disposición de los fondos de desguace (véase el punto 16), como fuente de financiación complementaria. En 1989, Suiza adoptó medidas similares para su flota activa en el mercado de la navegación renana comunitaria.

14. Durante el período comprendido entre el 1 de enero de 1990 y el 1 de julio de 1994 se eliminaron 1.457.667 toneladas de capacidad. Por otro lado, comenzaron a explotarse 486.911 toneladas de nuevas capacidades, lo que supone que la capacidad total de carga de la flota pasó de 13.188.343 toneladas a 12.217.587 toneladas, es decir, una reducción del 8%. La Comisión, que se encarga de coordinar el citado programa, elabora un informe cada seis meses y lo remite a los Estados miembros y a las organizaciones profesionales internacionales. Para más información sobre las medidas de desguace cabe remitirse a ese informe y al informe SEC(92) 1284 de la Comisión al Consejo y al

Parlamento Europeo sobre "los efectos de las medidas de saneamiento estructural de la navegación interior", de 15 de julio de 1992, en el que se comprueba que el volumen total transportado por la flota interior se mantuvo constante durante el período 1990-1995 (aproximadamente 420 millones de toneladas al año). Ello constituye una mejora evidente de la productividad en la medida en que la demanda de transporte puede satisfacerse con cada vez menos barcos.

15. Cabe esperar que esta evolución continúe aún durante bastante tiempo. En efecto, el conjunto del sector del transporte fluvial experimenta incrementos de escala y mejoras de la productividad. Se necesitan nuevos barcos especializados para enfrentarse de forma eficaz a los nuevos flujos comerciales como, por ejemplo, contenedores o productos químicos. No obstante, por lo que respecta al sector tradicional de la carga a granel (carbón, acero, productos agrícolas, arena, grava, productos petrolíferos), no se prevé ningún crecimiento estructural. Por consiguiente, el aumento constante de la productividad en un mercado estacionario debe compensarse con la eliminación de un número elevado de barcos antiguos, a menudo de tonelaje reducido. La liberalización del mercado emprendida acelerará aún más este proceso.

16. El programa comunitario de saneamiento estructural previsto en el Reglamento (CEE) nº 1101/89 del Consejo se basaba en el principio de la autofinanciación por la profesión con una financiación previa sin intereses de los Estados miembros (105 millones de ecus), reembolsados íntegramente por la profesión. Mediante el Reglamento (CEE) nº 3690/92 de la Comisión, de 21 de diciembre de 1992[6], pudieron aplicarse nuevas medidas de desguace. La aceptación de dichos desguaces depende de la disponibilidad financiera debida a las contribuciones especiales percibidas por los fondos de desguace desde el 1 de enero de 1993 ("Viejo por Nuevo"). En 1994, debido sobre todo a la baja coyuntural de la década de los noventa, se volvió a producir un importante exceso de capacidad. Así, se formó una lista de espera de varios centenares de barcos, que habían solicitado una prima de desguace, sin que los fondos de desguace dispusieran de los medios financieros para satisfacer la demanda. Tampoco el sector podía proporcionar los medios necesarios, teniendo en cuenta que todavía no se había reembolsado el préstamo de 1990. En la segunda mitad de 1994, los Estados miembros informaron a la Comisión de que estaban dispuestos a financiar con arreglo a sus presupuestos todas las solicitudes de desguace (alrededor de 350), que figuraban en la lista de espera de 30 de junio de 1994.

    Las modalidades de aplicación de esta medida fueron aprobadas por la Comisión en el Reglamento (CE) nº 3039/94, de 14 de diciembre de 1994 (DO nº L 322, p.11, de 15 de diciembre de 1994). El presupuesto total de la medida, que comenzó el 1 de enero de 1995 y terminará antes de finales de año, asciende a 26.716.000 ecus.

---

[6] DO nº L 374 de 22.12.1992, p. 22.

17. Sin embargo, no por ello ha finalizado el proceso de saneamiento estructural, e incluso después del 30 de junio de 1994 siguieron afluyendo las solicitudes de primas de desguace. En la segunda mitad de 1994, se registraron 156 solicitudes de desguace, de las cuales 136 para barcos de carga seca y 20 para barcos cisterna. El importe de las primas necesarias para el desguace de dichos barcos ascendió de nuevo a unos 15 millones de ecus.

18. En este contexto, se consignó un crédito de 5 millones de ecus en el presupuesto de 1995, a iniciativa del Parlamento Europeo, para el saneamiento estructural de la navegación interior.
No obstante, en el debate sobre el presupuesto, así como en el citado informe al Consejo del 9 de junio de 1994, la Comisión subrayó la necesidad de un programa de saneamiento plurianual de gran envergadura, especialmente a modo de medidas complementarias del proceso de liberalización emprendido. En su Resolución de 24 de octubre de 1994, el Consejo apoyó esta posición.

19. La Comisión remitió recientemente al Consejo una propuesta de modificación del Reglamento (CEE) nº 1101/89, que apunta a crear una base jurídica clara para el empleo de los 5 millones de ecus arriba mencionados. En principio, esta propuesta abre la posibilidad de una contribución plurianual de la Comunidad mediante una cofinanciación para el período 1996-1998. Desde la perspectiva de la Comisión, esta cofinanciación va a la par de la liberalización prevista del mercado. Por ello, el desarrollo de este principio figura en el presente informe como una propuesta distinta.

20. Las organizaciones profesionales de transportistas por navegación interior de la Comunidad estiman en un 15% el exceso de capacidad estructural actual en el sector de carga seca. En su opinión, cabe esperar que la recuperación coyuntural suponga un incremento de la demanda de transporte en los próximos años, aunque dicho incremento resulte absorbido, al menos parcialmente, por el aumento constante de la productividad, acentuada por el proceso de liberalización. Por otra parte, la supresión de los turnos eliminará de este segmento de mercado numerosos barcos incapaces de sobrevivir en el contexto de un mercado libre.

    El exceso de capacidad en lo que se refiere a los barcos cisterna se sitúa, según las organizaciones profesionales, en un 20% aproximadamente. No obstante, esta cifra parece un tanto elevada. En efecto, aunque los precios de flete eran aún muy bajos a principios de 1995, el nivel de utilización de los barcos cisterna era bastante elevado. Ahora bien, en la medida en que dicha flota no se verá afectada por las medidas de liberalización (los barcos cisterna funcionan en un mercado completamente libre, fuera del sistema de turnos), no hay motivos para pensar que la necesidad de desguace de este sector resulte proporcionalmente superior con respecto a la flota de carga seca.

En resumen, parece probable que el exceso de capacidad se mantenga en ambos sectores en torno al 15%, si no se aplican medidas de saneamiento. Dado que la flota consta de alrededor de 15 millones de toneladas de barcos de carga seca y 2 millones de toneladas de barcos cisterna, la necesidad de desguace representaría 1,5 y 0,3 millones de toneladas, respectivamente.

21. Habida cuenta de estos datos, se puede calcular la financiación necesaria para el programa 1996-1998. Sin embargo, no hay que olvidar que el importe de las primas de desguace que se fijó en 1989 requiere algunas correcciones (un aumento medio del 15% aproximadamente), debido sobre todo a la depreciación monetaria y a la devaluación del ecu con respecto a las monedas de los países en los que existe navegación interior. En 1990, se desembolsaron 66,04 millones de ecus para el desguace del 8% de los barcos de carga seca y 38,36 millones de ecus para el desguace del 13% de los barcos cisterna. Por consiguiente, el desguace del 15% para el período 1996-1998 requeriría, respectivamente, 142 millones y 50 millones de ecus, es decir, un total de 192 millones de ecus.

22. Dada la importante necesidad de financiación, resulta imprescindible que todas las partes implicadas (empresas de navegación interior, Estados miembros y Comunidad) aúnen sus esfuerzos.

Por lo que respecta a la financiación de las medidas de saneamiento de la navegación interior, el Consejo, en su Reglamento nº 1101/89, sentó como principio que dicha financiación incumbía en primer lugar a los operadores de dicho sector. La Comisión considera que, en la medida de lo posible, resulta necesario respetar dicho principio. Por consiguiente, la contribución comunitaria anual al programa 1996-1998 debe estar en relación con el esfuerzo financiero de la profesión.

Las cotizaciones anuales abonadas por la profesión (si incluir a Suiza) ascendían, a 31.12.1994, a 13.370.000 ecus aproximadamente. En los próximos años, dichas contribuciones podrán estabilizarse en torno a la cifra de 14 millones de ecus al año, es decir, 42 millones de ecus para el período 1996-1998. No obstante, de este importe habrá que descontar alrededor de 12 millones de ecus que se utilizarán para reembolsar los importes prefinanciados por los Estados miembros para el programa de 1990. Por consiguiente, se dispone de 30 millones de ecus para el nuevo programa. Si la Comunidad y los Estados miembros afectados pusieran a disposición de los fondos de desguace la mitad del importe restante, es decir, 81 millones de ecus en tres años, quedaría garantizada la financiación del programa.

Con las posibilidades presupuestarias actuales, la Comunidad puede contribuir con 40 millones de ecus en tres años (20 millones de ecus en 1996 y 10 millones de ecus en 1997 y 1998). La parte restante de financiación de las medidas de desguace, 81 millones de ecus (la mitad) como mínimo y 122 millones de ecus como máximo, deberá proceder de los presupuestos de los Estados miembros afectados, teniendo en cuenta que el cálculo se realiza a prorrata de su flota respectiva.

En cualquier caso, la relación entre las cotizaciones anuales abonadas por la profesión y la contribución anual de la Comunidad deberá situarse en torno a 2:1.

23. La Comisión deberá llevar a cabo una evaluación anual del programa de desguace a fin de proceder a eventuales modificaciones en función de la evolución del mercado y de las medidas de liberalización emprendidas. A principios de cada año, la Comisión determinará, según la disponibilidad financiera, los pormenores del programa de desguace del año en curso.

IV. FOMENTO DE LOS TRANSPORTES POR VÍA NAVEGABLE

24. Los transportes por vía navegable presentan diversas ventajas para la sociedad: respetan el medio ambiente, ofrecen un nivel elevado de seguridad, ahorran energía y contribuyen a descongestionar la saturada red de carreteras del noroeste de Europa. Sin embargo, estas ventajas generales apenas cuentan para el expedidor a la hora de optar por un modo de transporte. En efecto, son las consideraciones de orden económico y financiero las que dictarán la conducta de los usuarios (empresas de carga).

25. A lo largo de los últimos años han surgido organizaciones para el fomento de la navegación interior en diversos Estados miembros. Éstas tienen como objetivo informar tanto a los transportistas como al público en general sobre las posibilidades y ventajas de los transportes por vía navegable. Aunque han tenido algún éxito, resulta difícil convencer a los transportistas de que adopten este medio de transporte, sobre todo si nunca lo han utilizado. Por otra parte, si bien el coste de la tonelada-km del transporte por barco es inferior, los gastos de transbordo resultan más elevados. También constituye un obstáculo el importe considerable de la inversión a menudo necesaria en la logística interna de la empresa de carga (muelles, instalaciones de carga y descarga).

26. Para que se realicen inversiones de interés social en el sistema de transporte por vía navegable, resulta necesario establecer un régimen de ayudas temporales a las inversiones en terminales fluviales. El régimen propuesto figura en la propuesta de reglamento que se adjunta como Anexo III. Dicho régimen presenta un paralelismo evidente con el régimen de ayudas a las inversiones en terminales de transporte combinado introducido por el Consejo (véase el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 1107/70 del Consejo, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) nº 3578/92 de 7 de diciembre de 1992).

27. El régimen propuesto presenta un carácter general y apunta tanto a las terminales públicas como a las privadas. La solicitud de ayuda a la inversión deberá ir siempre acompañada de una evaluación del volumen de carga que transportará la vía navegable tras la inversión. Para favorecer una política de inversión responsable, si no se realiza el tonelaje nuevo o suplementario de transporte por la vía navegable, los beneficiarios

de las ayudas deberán reembolsarlas. Asimismo, el importe de la ayuda no podrá ser en ningún caso superior al 50% de la inversión correspondiente. Por consiguiente, deberá darse prioridad a las inversiones que atraigan el mayor tonelaje posible hacia la vía navegables.

Los Estados miembros deberán informar periódicamente a la Comisión sobre la aplicación y las repercusiones de este régimen para que, sobre esta base, se puedan desarrollar nuevas iniciativas.

V. SUBSIDIARIEDAD

28. La medida comunitaria prevista en la propuesta de directiva sobre los sistemas de fletamento y de fijación de precios en el sector de los transportes nacionales e internacionales de mercancías por vía navegable en la Comunidad (Anexo I) puede analizarse en términos de subsidiariedad respondiendo a cinco preguntas fundamentales:

a) ¿Cuáles son los objetivos de la medida prevista en relación con las obligaciones comunitarias?
Esta medida se justifica por la disparidad existente entre las legislaciones nacionales en lo que se refiere a los sistemas de explotación comercial de la navegación interior, que no favorece el buen funcionamiento del mercado único en dicho sector. Por consiguiente, conviene establecer disposiciones comunes para el conjunto del mercado de la navegación interior de la Comunidad, a fin de que las empresas afectadas puedan beneficiarse plenamente de las posibilidades que brinda el mercado interior. La realización del mercado único, que se garantiza la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales, requiere una adaptación de la organización de los sistemas de fletamento por turnos hacia una mayor flexibilidad comercial a fin de lograr un régimen de transacciones totalmente libre para el 1 de enero del año 2000.

b) La propuesta de directiva, ¿es competencia exclusiva de la Comunidad o es competencia compartida con los Estados miembros?
La propuesta se presenta con arreglo al artículo 75 del Tratado y, por consiguiente, es competencia exclusiva de la Comunidad.

c) ¿Cuál es la dimensión comunitaria del problema?
Los Estados miembros directamente afectados por la liberalización del mercado son Francia, Bélgica y los Países Bajos. Los demás países fluviales disponen de mercados libres.

d) ¿De qué medios de acción dispone la Comunidad?
La Comisión propone liberalizar la parte del mercado de la navegación aún regulada por medio de una propuesta legal.

e) ¿Es necesario un reglamento uniforme o bastaría con una directiva?

La creación de un régimen único y no discriminatorio requiere que se tomen medidas para garantizar un enfoque armonizado en todos los Estados miembros. No obstante, la forma legal más adecuada para lograr el objetivo parece ser una directiva que establezca el marco general y las diferentes etapas para alcanzar un mercado totalmente libre y deje a los Estados miembros la posibilidad de elegir los medios para realizar este objetivo.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL CONSEJO 95/0121 (SYN)

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

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión[1],

En cooperación con el Parlamento Europeo[2],

Visto el dictamen del Comité Económico y Social[3],

Considerando que los crecientes problemas de saturación de los ejes viales y ferroviarios, seguridad de los transportes, medio ambiente, ahorro energético y calidad de vida del ciudadano requieren, en interés público, un mayor desarrollo y un mayor aprovechamiento de las posibilidades que ofrece el transporte por vía navegable, en particular aumentando su competitividad;

Considerando que la diversidad de legislaciones nacionales relativas a los sistemas de explotación comercial de la navegación interior no favorece el buen funcionamiento del mercado interior en dicho sector; que, por consiguiente, conviene fijar, a escala comunitaria, disposiciones comunes para todo el mercado de la navegación interior, como se sugiere en el informe de la Comisión al Consejo de 9 de junio de 1994, sobre la organización del mercado de la navegación interior y los sistemas de fletamento por turnos, cuyo enfoque fue aprobado por el Consejo en su Resolución de 24 de octubre de 1994[4];

Considerando que la realización del mercado interior, en el que se garantiza la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales, requiere, en el sector de los transportes de mercancías por vía navegable, una adaptación de la organización de los sistemas de fletamento, por turnos, hacia una mayor flexibilidad comercial a fin de lograr un régimen de transacciones libres;

---

(1)

(2)

(3)

(4) DO nº C 309 de 5.11.1994, p. 5

Considerando que, dadas las características socioeconómicas de la profesión del sector, conviene prever un período transitorio, limitando progresivamente el campo de aplicación del sistema de turnos antes de alcanzar un régimen de libertad de fletamento y de fijación de los precios de transporte;

Considerando que es necesario un período transitorio para que los transportistas puedan adaptarse a las condiciones de un mercado libre y establecer, llegado el caso, formas de agrupaciones comerciales mejor adaptadas a las necesidades logísticas de los expedidores;

Considerando que, vistos los objetivos arriba mencionados, resulta al mismo tiempo necesario y suficiente fijar, a escala comunitaria, un calendario para la liberalización progresiva del mercado, dejando a los Estados miembros la responsabilidad de aplicar dicha liberalización; que, de esta forma, se respetan las disposiciones del párrafo tercero del artículo 3B del Tratado;

Considerando que conviene adoptar disposiciones que permitan intervenir en los mercados de los transportes considerados en caso de perturbación grave; que, a tal fin, conviene conferir a la Comisión, en el marco de un Comité consultivo, la competencia de tomar las medidas adecuadas,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por :

a) *"Sistema de fletamento por turnos"*: un sistema que consiste en repartir en una bolsa de fletamento las solicitudes de transporte de los clientes, con precios fijos y en condiciones hechas públicas, según el orden en el que los barcos estén disponibles una vez descargados. Los transportistas pueden elegir, por orden de inscripción en el turno, una carga entre las disponibles. Los que no eligen mantienen, no obstante, su puesto en el orden de inscripción.

b) *"Transportista"*:
- un pequeño armador fluvial propietario de uno o varios barcos, como máximo tres, de navegación interior.
- una empresa de navegación fluvial propietaria de más de tres barcos de navegación interior.
- una agrupación o cooperativa de pequeños armadores fluviales propietarios de barcos de navegación interior.

c) *"Autoridad competente"*: la autoridad encargada por el Estado miembro de gestionar y organizar el sistema de fletamento por turnos.

d) *"Perturbación grave del mercado"*: la aparición en el sector considerado de problemas específicos de este mercado que puedan ocasionar un excedente grave, susceptible de durar, de la oferta con respecto a la demanda, que suponga una amenaza grave para el equilibrio financiero y la supervivencia de un número importante de empresas de transportes de mercancías por vía navegable, siempre que las previsiones a corto y medio plazo del mercado considerado no indiquen mejoras substanciales y duraderas.

Artículo 2

En el sector de los transportes nacionales e internacionales de mercancías por vía navegable en la Comunidad, los contratos se celebrarán libremente entre las partes interesadas y los precios se negociarán libremente, llegado el caso, en bolsas de fletamento.

Artículo 3

No obstante lo dispuesto en el artículo 2, los Estados miembros podrán mantener, durante un período limitado hasta el 1 de enero de 2000, un régimen de tarifas mínimas obligatorias y sistemas de fletamento por turnos, siempre que:

- se cumplan las condiciones de los artículos 4 a 7;

- se garantice que todos los transportistas de los Estados miembros puedan acceder libremente y en las mismas condiciones a los sistemas de turnos y precios establecidos.

Artículo 4

Durante el período transitorio a que se refiere el artículo 3, el ámbito de aplicación de los sistemas de fletamento por turnos quedará limitado a las mercancías generales.

No estarán sujetos a dichos sistemas los transportes de hidrocarburos, las mercancías líquidas y las mercancías en polvo a granel, los transportes especiales como masas pesadas e indivisibles, los transportes de contenedores, los transportes de removido en recintos portuarios, los transportes por cuenta propia de cualquier tipo, así como cualquier tipo de transporte que se trate fuera del sistema de turnos.

Artículo 5

No estarán sujetos a los sistemas de fletamento por turnos los transportes que no puedan tratarse de forma eficaz por medio de dichos sistemas, especialmente:

- los transportes que requieran la utilización de material dotado de medios de manutención;

- los transportes combinados, es decir, los transportes intermodales cuyos recorridos se efectúen principalmente por vía navegable y cuyos recorridos iniciales o terminales, lo más cortos posible, por carretera o por ferrocarril;

- los transportes de nuevo tipo no abarcados por el artículo 4 o por los guiones primero y segundo, en los que los expedidores, durante un período de prueba previo de 24 meses como máximo, tendrán libertad para elegir pasar o no por el sistema de turnos.

Artículo 6

Durante el período transitorio contemplado en el artículo 3, los Estados miembros tomarán las medidas necesarias paras flexibilizar al máximo los sistemas de fletamento por turnos, especialmente:

- previendo la posibilidad de que los expedidores puedan celebrar contratos de viajes múltiples, es decir, una serie de viajes sucesivos efectuados por un mismo barco;

- previendo que los viajes simples o múltiples, propuestos consecutivamente por dos veces para el turno sin haber encontrado ningún arrendatario, salgan del sistema de turnos y se negocien libremente.

Artículo 7

Los Estados miembros tomarán las medidas oportunas, en un plazo de dos años a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva, a fin de que los expedidores puedan elegir libremente entre tres tipos de contratos:

- Contratos por tiempo, incluidos los contratos de alquiler, en los que el transportista pone a disposición exclusiva de un cliente uno o varios barcos y su tripulación por una duración determinada, a fin de transportar las mercancías que este último le confíe contra el pago de una suma de dinero determinada por jornada. El contrato se celebrará libremente entre las partes.

- Contratos por tonelaje, en los que el transportista se compromete a transportar, durante un período fijado en el contrato, un tonelaje determinado contra el pago de un flete por tonelada. El contrato deberá celebrarse libremente entre las partes y referirse obligatoriamente a grandes volúmenes de mercancías.

- Contratos por viaje simple o múltiple, que se efectuarán con arreglo al sistema de fletamento por turnos.

Artículo 8

1. En caso de perturbación grave del mercado de los transportes fluviales, la Comisión podrá tomar, por propia iniciativa o instancia de un Estado miembro, las medidas adecuadas, especialmente medidas destinadas a impedir un nuevo aumento de la capacidad de transporte en el mercado de que se trate. La decisión se tomará con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 9.

2. En caso de que un Estado miembro solicite medidas, se tomará una decisión en un plazo de tres meses a partir de la recepción de la solicitud.

3. La solicitud de un Estado miembro de que se adopten medidas deberá ir acompañada de todos los datos necesarios para poder analizar la situación económica del sector de que se trate, en particular:

   - indicaciones de los costes medios y de los precios de los diferentes tipos de transporte;
   - porcentaje de utilización de la capacidad de carga;
   - las previsiones sobre la evolución de la demanda.

   Los datos arriba mencionados sólo podrán utilizarse con fines estadísticos. Queda prohibido utilizarlos con fines fiscales o comunicarlos a terceros.

4. Las decisiones adoptadas en virtud del presente artículo se notificarán inmediatamente a los Estados miembros.

Artículo 9

1. La Comisión estará asistida por el Comité previsto en la Directiva 91/672/CEE del Consejo[5].

2. El representante de la Comisión presentará al Comité un proyecto de las medidas que deban adaptarse. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el presidente podrá fijar en función de la urgencia del asunto, procediendo, en su caso a una votación.

   El dictamen se incluirá en el acta; además, cada Estado miembro tendrá derecho a solicitar que su posición conste en acta.

   La Comisión tendrá en cuenta, en la mayor medida posible, el dictamen emitido por el Comité. Informará al Comité de la manera en que ha tenido en cuenta dicho dictamen.

Artículo 10

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva antes del 1 de enero de 1996. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

   Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 11

La presente Directiva entrará en vigor el tercer día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

Artículo 12

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente

---

[5] DO nº L 373 de 31.12.1991, p. 29.

Propuesta de

REGLAMENTO (CE) DEL CONSEJO 95/0122 (SYN)

por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1101/89 del Consejo relativo al saneamiento estructural de la navegación interior(*)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión(1),

En cooperación con el Parlamento Europeo(2),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social(3),

Considerando que el Reglamento (CEE) nº 1101/89 del Consejo(4), cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº ..../95(5), estableció un régimen de saneamiento estructural del sector de la navegación interior; que dicho Reglamento tiene por objeto reducir los excesos de capacidad de las flotas de navegación interior mediante medidas de desguace de los barcos coordinadas a escala comunitaria;

Considerando que el Reglamento (CEE) nº 1101/89 prevé la posibilidad de una financiación comunitaria para los años 1995 a 1998 y que deben determinarse las modalidades para los años 1996 a 1998;

Considerando que el sistema de saneamiento estructural actualmente vigente se basa en el principio de que su financiación incumbe en primer lugar a los operadores del sector considerado a través de cotizaciones anuales;

Considerando que las contribuciones públicas deben concederse anualmente en relación con las contribuciones proporcionadas por la profesión del sector considerado; que la acción tendrá una duración de tres años, de 1996 a 1998, y deberá ser objeto de una evaluación anual,

---

(*) La presente propuesta tiene en cuenta la propuesta de modificación del Reglamento (CEE) nº 1101/89, presentada por la Comisión el .... (doc. ....).

(1)

(2)

(3)

(4) DO nº L 116 de 28.4.1989, p. 25.

(5)

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el artículo 4bis del Reglamento (CEE) nº 1101/89 se añadirán los apartados siguientes:

"4. El importe de la contribución financiera de la Comunidad para los años 1996-1997-1998 no podrá ser superior al doble del importe de las cotizaciones de la profesión.

5. Los Estados miembros afectados pondrán en común a disposición de sus fondos importes similares a los de la Comunidad durante los años mencionados en el apartado 4. La cuota correspondiente a cada Estado miembro afectado se calculará en función del tamaño de su flota activa en relación con la de los Estados miembros. Dichos importes serán determinados por la Comisión en colaboración con las autoridades de los diversos fondos de desguace.

6. A principios de año, mientras dure el programa de desguace de 1996 a 1998, la Comisión determinará en el marco del presente Reglamento los pormenores del programa de desguace del año en curso en función tanto de la disponibilidad financiera, como de la evolución del mercado y de las medidas de liberalización aplicadas".

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elemento y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente

Propuesta de

REGLAMENTO (CE) DEL CONSEJO 95/0123 (SYN)

por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 1107/70 relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión[1],

En cooperación con el Parlamento Europeo[2],

Visto el dictamen del Comité Económico y Social[3],

Considerando que el Reglamento (CEE) nº 1107/70 del Consejo[4], cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) .....[5] y, en particular, el punto 1 de su artículo 3, prevé que los Estados miembros podrán conceder ayudas que tengan como fin facilitar el desarrollo de formas y técnicas de transporte más económicas para la colectividad, así como el fomento del transporte combinado;

Considerando que los crecientes problemas de saturación de los ejes viales y ferroviarios, seguridad de los transportes, medio ambiente, ahorro energético y calidad de vida del ciudadano requieren, en interés público, un mayor desarrollo y un mayor aprovechamiento de las posibilidades que ofrece el transporte por vía navegable, en particular aumentando su competitividad;

Considerando que los costes de transbordo constituyen una parte importante de los costes totales de transporte por vía navegable; que es fundamental para el desarrollo del sistema de transporte fluvial que se realicen inversiones importantes en las instalaciones de transbordo a fin de que éstas resulten más eficaces y mejor adaptadas a los requisitos logísticos actuales y contribuyan así al deseable desarrollo de la navegación interior;

---

(1)

(2)

(3)

(4) DO nº L 130 de 15.6.1970, p. 1.

(5)

Considerando que, a tal fin, conviene favorecer las inversiones en infraestructuras o equipos para las terminales fluviales que permitan crear o aumentar el tráfico por vía navegable; que, por tanto, conviene que se pongan a disposición de las empresas interesadas ayudas concedidas por los Estados miembros o por medio de recursos estatales;

Considerando que conviene crear condiciones armonizadas para la concesión de dichas ayudas al desarrollo del transporte por vía navegable y evaluar periódicamente sus repercusiones;

Considerando que estas ayudas deben concederse durante un período suficientemente largo a fin de que dichas inversiones de equipos tengan tiempo de crear un mercado y aportar nuevo tráfico a la vía navegable; que resulta oportuno mantener vigente hasta el 31 de diciembre de 1999 tal régimen de ayudas, y que conviene que el Consejo se pronuncie, en las condiciones previstas por el Tratado, sobre el régimen que debe aplicarse posteriormente o, llegado el caso, sobre las condiciones con las que finalizará dicho régimen;

Considerando que resulta necesaria una adaptación de las disposiciones comunitarias relativas a las ayudas y que procede, por tanto, modificar el Reglamento (CEE) nº 1107/70,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el punto 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 1107/70, se añadirá la letra siguiente:

"f) hasta el 31 de diciembre de 1999, cuando las ayudas se concedan con carácter temporal y tengan por objeto facilitar el desarrollo del transporte por vía navegable, ayudas para:

- inversiones en infraestructura de terminales fluviales, o

- inversiones en equipos fijos y móviles necesarios para el transbordo de y hacia la vía navegable.

Las ayudas concedidas no podrán ser superiores al 50% del importe total de la inversión.

Los beneficiarios de estas ayudas deberán comprometerse a conseguir un tonelaje nuevo o suplementario de transporte por la vía navegable, que se determinará con las autoridades competentes de los Estados miembros, por una duración de cinco años. En caso de incumplimiento de dicho compromiso, la autoridad competente recuperará la ayuda en cuestión.

La Comisión presentará cada dos años un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el balance de la aplicación de tales medidas, precisando, en particular, la asignación de las ayudas, su importe y su repersución sobre el transporte por vía navegable. Los Estados miembros proporcionarán a la Comisión los datos necesarios para la elaboración de dicho informe.

A más tardar, el 31 de julio de 1999, el Consejo se pronunciará, a propuesta de la Comisión y en las condiciones previstas en el Tratado, sobre el régimen que deba aplicarse posteriormente o, llegado el caso, sobre el modo de poner fin a dicho régimen".

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elemento y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente

Ficha de financiación

Artículo B2-708: Medidas de saneamiento estructural de la navegación interior.

1. DENOMINACIÓN DE LA MEDIDA

Medidas de saneamiento estructural de la navegación interior.

2. LÍNEA PRESUPUESTARIA

Línea B2-708

3. FUNDAMENTO JURÍDICO

Artículo 75 del Tratado CEE.
Reglamento (CEE) nº 1101/89 del Consejo, de 27 de abril de 1989, relativo al saneamiento estructural de la navegación interior (DO CEE de 28 de abril de 1989), cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 844/94 (DO nº L 98 de 16.4.1994, p.1).
Modificación del Reglamento nº 1101/89 del Consejo por el Reglamento (CE) nº /95 del Consejo.

4. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

4.1 Objetivo general

Intervención financiera temporal y adicional de la Comunidad en el programa de desguace, a fin de reducir de forma sustancial el exceso estructural de capacidad de carga, estimado en torno al 15% en los dos sectores (carga seca y cisterna) y sanear así las estructuras de la navegación interior. Esta intervención se justifica, en primer lugar, por un contexto coyuntural particularmente difícil, en el que no se puede aumentar el nivel de cotizaciones de la profesión, que, actualmente, asume su propio saneamiento estructural. Se trata sobre todo de una medida complementaria al programa comunitario de liberalización progresiva del mercado fluvial prevista para los próximos años. Esta importante medida, solicitada por el Consejo, tiene por objeto garantizar la competitividad sostenible del sector. Para ello, resulta necesario disponer de medios financieros suplementarios por un período de tres años, procedentes tanto del presupuesto comunitario como de los presupuestos de los Estados miembros y de la profesión.

4.2 Período abarcado y modalidades previstas para su renovación

3 años: 1996-1997-1998. La prórroga eventual de la medida después de 1998 debería ser financiada exclusivamente por el medio profesional interesado.

5. CLASIFICACIÓN DEL GASTO O DEL INGRESO

5.1 GNO

5.2 CD

5.3 Tipo de ingresos previstos: ninguno.

6. NATURALEZA DEL GASTO O DEL INGRESO

- *Subvención para cofinanciación con otras fuentes del sector público o privado.*

- *En caso de resultado económico satisfactorio de la medida, ¿se prevé un reembolso parcial o total de la aportación financiera comunitaria? NO.*

- *¿Implica la medida propuesta una modificación del nivel de ingresos? NO.*

7. INCIDENCIA FINANCIERA

7.1 El volumen anual necesario para el saneamiento estructural de la capacidad de carga (15% de exceso de capacidad global, es decir, 1.500.000 toneladas en los barcos de carga seca y 300.000 toneladas en los barcos cisterna) asciende a 64 millones de ecus anuales durante tres años, de 1996 a 1998, es decir, 192 millones de ecus repartidos en 142 millones de ecus para los barcos de carga seca y 50 millones de ecus para los barcos cisterna.

En este cálculo hay que integrar el inicio del proceso de liberalización del mercado fluvial, que va a eliminar del sistema de turnos a numerosos barcos incapaces de operar en un mercado libre, la adhesión de Austria con la integración de su flota en el programa comunitario y el aumento de las primas de desguace, que no han sido modificadas desde 1990 (globalmente, se considera necesario un aumento del 15%, con variantes según las categorías de barcos).

La contribución por cotizaciones anuales de la profesión correspondiente a los años 1996-1997-1998 asciende a 14 millones de ecus aproximadamente al año, es decir, 42 millones de ecus durante dicho período. No obstante, 12 millones de ecus de este importe deben utilizarse para reembolsar las cantidades prefinanciadas por los Estados miembros durante 1990, por lo que quedan 30 millones de ecus para la nueva medida.

Por consiguiente, se propone que la diferencia, es decir, 192-30=162 millones de ecus, sea financiada por el presupuesto comunitario y por los Estados miembros y se reparta en 3 años (1996, 1997 y 1998). Dada la disponibilidad presupuestaria actual y previsible, la Comunidad puede participar con 40 millones de ecus como máximo a lo largo de tres años (20 millones de ecus en 1996 y 10 millones de ecus en 1997 y 1998). No obstante, la Comisión podrá examinar posteriormente la posibilidad de movilizar recursos suplementarios en función de la evolución de la situación presupuestaria.

La parte restante de la financiación del programa de desguace, como mínimo la mitad, es decir, 81 millones de ecus, y como máximo 122 millones de ecus, corresponderá al presupuesto de los Estados miembros interesados, teniendo en cuenta que el cálculo se efectúa a prorrata de la dimensión de la flota respectiva. Por ejemplo, Alemania, cuya flota representa el 30% de la flota comunitaria, debería cofinanciar como máximo (según los recursos asignados por la Comunidad en 1997 y 1998) un importe de 36,6 millones de ecus (122x30:100), es decir, 12,2 millones de ecus anuales, lo que representa unos 22 millones de DM anuales. Estos recursos existen ya en parte en el presupuesto alemán, que ha previsto 60 millones de DM repartidos en 3 años para un programa de desguace de este tipo.

7.2 **Desglose del coste por elementos**

CE en millones de ecus

Desglose	Presupuesto 95	AP 96	97	98
CONTRIBUCIÓN PARA EL PROGRAMA DE DESGUACE	5,0	20,0	10,0	10,0
TOTAL	5,0	20,0	10,0	10,0

7.3 **Calendario indicativo de las medidas plurianuales acompañadas de un importe considerado necesario (consignado en el acto de base).**

El importe de 40 millones de ecus corresponde al período 1996-1998.

CE en millones de ecus

Situación acumulada al finalizar 1994	Presupuesto 1995	AP 1996	Programación indicativa				
			1997	1998	1999	2000 y ejerc. siguientes	TOTAL
0	5,0	20,0	10,0	10,0			45,0

8. DISPOSICIONES ANTIFRAUDE PREVISTAS (Y RESULTADOS DE SU APLICACIÓN)

La gestión se realizará de conformidad con los Reglamentos (CEE) nº 1101/89 del Consejo, nº 1102/89 de la Comisión y con arreglo al Reglamento (CE) nº ...., por el que se modifica el Reglamento nº 1101/89. La gestión de cada fondo de desguace nacional corresponderá a las autoridades competentes del Estado miembro de que se trate. La Comisión, en colaboración con las autoridades de los fondos, procederá, a principios de cada año, a la perecuación de las cuentas y pondrá en marcha la solidaridad financiera entre los diversos fondos de desguace nacionales.

9. ELEMENTOS DE ANÁLISIS COSTE-EFICACIA

9.1 Objetivos específicos y cuantificables, población destinataria

- *Objetivos específicos*: Considerando la debilidad estructural del sector de la navegación interior y el interés que existe en sacar partido de las ventajas de este tipo de transporte, el objetivo de esta medida consiste en mejorar la estructura del mercado fluvial paralelamente a su liberalización progresiva, combatiendo el excedente estructural de capacidad de carga, estimada en un 15%.

- *Población destinataria*: Transportistas fluviales.

9.2 Justificación de la medida

- *La necesidad de la intervención presupuestaria comunitaria* se justifica por su objetivo de liberalización del mercado fluvial, que debe ir acompañado de medidas para reestructurar el sector. Esta reestructuración consiste en reducir la dimensión de la flota gracias a dicha cofinanciación adicional temporal de la Comunidad. Por otra parte, el Consejo, en su Resolución de 24.10.1994 (publicada en el DO nº C 309/5 de 5.11.94), señala que para asegurar una competitividad duradera del sector, conviene proceder a un nuevo y profundo saneamiento estructural. En caso de que después de 1998 resulten necesarias medidas complementarias, éstas serán competencia exclusiva de la profesión.

- *Elección de las modalidades de intervención*

  * Primas de desguace

  * Funcionamiento del plan de saneamiento estructural de la navegación interior establecido en los Reglamentos (CEE) nº 1102/89 y nº 3690/92 de la Comisión. La gestión de los fondos de desguace es responsabilidad de cada Estado miembro. En virtud del artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 1101/89 y, en particular, su apartado 5, la Comisión se encargará de determinar la asignación de dichas primas de desguace.

9.3 Seguimiento y evaluación de la medida

- *Indicadores de rendimiento*

  * Solicitudes de primas de desguace aceptadas.
    Las autoridades de los fondos deberán abonar la prima de desguace en un plazo de un mes a partir de la fecha en la que el propietario haya aportado la prueba del desguace de su barco. Las autoridades de los fondos deberán comunicar mensualmente a la Comisión la lista de los pagos de primas de desguace, a fin de que ésta pueda controlar los progresos del programa.

  * Tonelaje efectivamente desguazado y capacidad de carga sujeta a cotización en los diferentes Estados miembros.

- *Procedimiento y periodicidad de la evaluación previstos*

  Informes semestrales e informe final a finales de 1998, elaborados por los servicios de la Comisión, destinados a los Estados miembros y a las organizaciones profesionales europeas.

  El apartado 2 del artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 1101/89 del Consejo, de 27 de abril de 1989, establece que los Estados miembros deben comunicar cada 6 meses a la Comisión toda la información útil sobre la evolución de la medida en curso y, en particular, sobre la situación financiera del fondo, el número de solicitudes de primas de desguace presentadas y el tonelaje efectivamente desguazado.

  A partir de esta fecha, los servicios de la Comisión elaborarán un informe semestral. El décimo informe (para el período comprendido entre el 01-07.1994 y el 31.12.1994) fue transmitido a los Estados miembros y a la profesión el 15 de marzo de 1995. Por otra parte, el apartado 6 del artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 3690/92 establece que los Estados miembros comuniquen a la Comisión a finales de cada trimestre una lista de las solicitudes de prima de desguace y un cuadro completo de los recursos financieros disponibles, con objeto de celebrar un reunión trimestral en Bruselas.

10. GASTOS ADMINISTRATIVOS (PARTE A DEL PRESUPUESTO)

La movilización efectiva de los recursos administrativos necesarios dependerá de la decisión anual de la Comisión sobre la asignación de los recursos, teniendo en cuenta el personal e importes suplementarios que haya concedido la autoridad presupuestaria.

10.1 La medida supone la contratación de un nuevo funcionario A para la aplicación del conjunto de medidas de liberalización del mercado de la navegación interior (ya asignado con arreglo a los recursos de 1995).

10.2 Los demás gastos de funcionamiento y de personal producidos por la medida están cubiertos por la dotación normal de la DG y no son susceptibles de aumento significativo, habida cuenta de que la medida se inscribe en la prolongación de medidas anteriores (especialmente la coordinación de los fondos nacionales de desguace).

FICHA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO

IMPACTO DE LAS PROPUESTAS EN LAS EMPRESAS Y, EN PARTICULAR, LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS (PYME)

Título de las propuestas:

- Propuesta de Directiva del Consejo relativa a las modalidades de fletamento y de fijación de los precios en el sector de los transportes nacionales e internacionales de mercancías por vía navegable en la Comunidad.
- Propuesta de Reglamento (CE) del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 1101/89 del Consejo relativo al saneamiento estructural de la navegación interior.
- Propuesta de Reglamento (CE) del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 1107/70 relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable.

Propuestas

1.Habida cuenta del principio de subsidiariedad (véase el Capítulo V de la Comunicación al Consejo), ¿por qué resulta necesaria una legislación comunitaria en este sector y cuáles son sus principales objetivos?

La disparidad de legislaciones nacionales con respecto a los sistemas de explotación comercial de la navegación interior no favorece un buen funcionamiento del mercado único en dicho sector. La realización del mercado único requiere una armonización más completa de los diferentes regímenes existentes en los diferentes segmentos del mercado fluvial de la Unión. En efecto, resulta difícilmente comprensible, sobre todo desde el punto de vista de los expedidores, que algunos de ellos estén obligados a pasar por un sistema de fletamento por turnos (reparto de las solicitudes de transporte a precios fijos y en condiciones anunciadas según la posición en la que los barcos estén disponibles una vez descargados), debido a su situación geográfica, mientras otros desempeñan su actividad en un mercado libre.

En la perspectiva de fomento de las vías navegables como sistema de transporte, conviene suprimir las reglamentaciones existentes que puedan obstaculizar su desarrollo con objeto de establecer progresivamente un régimen de libertad de fletamento y de fijación de los precios de transporte (1ª propuesta).

A fin de garantizar la uniformidad y la transparencia necesarias, es preciso fijar, a escala comunitaria, un calendario para esta liberalización progresiva del mercado para que los Estados miembros afectados puedan actuar de forma sincronizada.

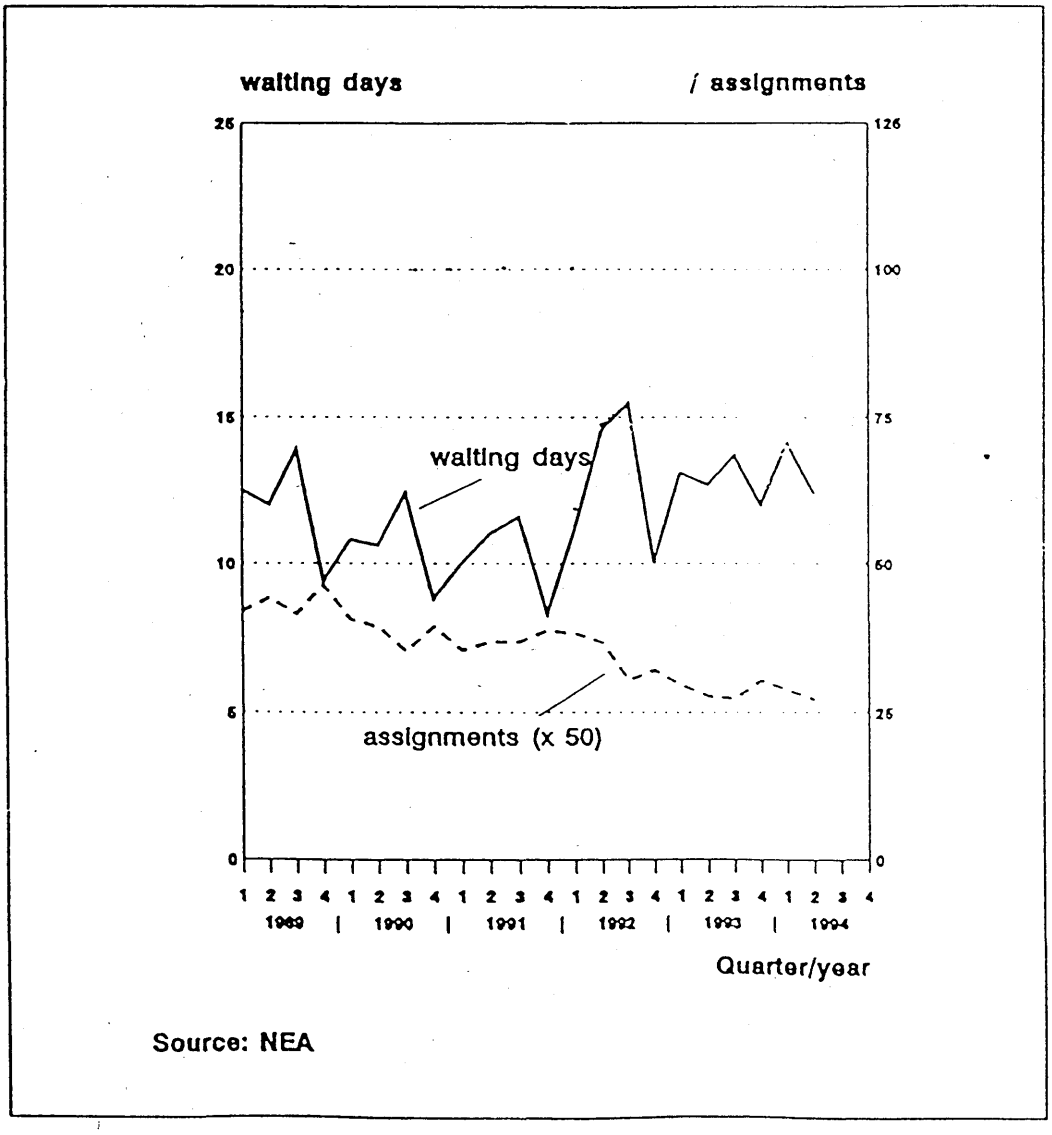
Dados los problemas socioeconómicos del sector de la navegación interior y sus mutaciones estructurales en el mercado de los transportes, necesarias para su liberalización progresiva, conviene proceder, como medida complementaria, a un nuevo y profundo saneamiento estructural (véase la Resolución del Consejo de 26 de octubre de 1994), a fin de asegurar una competitividad duradera del sector (2ª propuesta).

Finalmente, la 3ª propuesta incluye la posibilidad de ayudas nacionales a las inversiones de infraestructura y equipos para terminales fluviales, que se inspira en el régimen de ayudas existente para el transporte combinado y contribuye al fomento de las vías navegables.

Por ejemplo, en lo que se refiere a los transportes norte-sur entre los Países Bajos y Bélgica, el número de "contratos por viaje" ("assignments") disminuye desde hace años (véase la página 41 del informe NEA de 24.02.1995 sobre la observación del mercado de la navegación interior), entre otras cosas porque los expedidores se oponen al sistema de turnos (demasiado rígido, sin posibilidad de elegir al transportista, etc.) y buscan otras alternativas.

Por consiguiente, para que la navegación interior resulte más atractiva, es necesario tomar medidas de desregulación progresiva junto con medidas complementarias.

Average waiting time and assignments in Tour-de-Rôle traffic from Netherlands to Belgium



Source: NEA

Impacto en las empresas

2. ¿Quién se verá afectado por las propuestas?

a) Impacto directo (posibilidades de nuevas actividades)

- expedidores en B, F y NL
- pequeños armadores fluviales
- compañías de navegación fluvial (propietarias de más de tres barcos de navegación interior)
- asociaciones o cooperativas de pequeños armadores fluviales
- otros operadores (gestores de terminales fluviales, puertos fluviales, etc.)

Impacto positivo: la liberalización del mercado tendrá como consecuencia hacer más atractiva la navegación interior para los expedidores y más competitiva con respecto a otros modos de transporte.

b) Impacto indirecto (oferta de servicios de transporte)

- Todas las empresas que necesiten servicios de transporte (expedidores)

Impacto positivo: dispondrán de mejores servicios de transporte y de carreteras menos congestionadas.

3. ¿Qué medidas deberán tomar las empresas para atenerse a la propuesta?

Los armadores fluviales que participen en el sistema de fletamento por turnos tendrán que ir abandonando progresivamente dicho sistema. Asimismo, deberán reorganizarse para hacer frente al mercado libre, bien mediante asociaciones comerciales, bien haciendo hincapié en su comercialización y su logística. Los que deseen abandonar su profesión podrán beneficiarse de las primas de desguace.

4. ¿Qué repercusiones económicas pueden tener las propuestas?

Impacto positivo para el mercado fluvial. Los centros de investigación NEA y PLANCO han evaluado por encargo de la Comisión la carga suplementaria que puede suponer para la navegación fluvial la liberalización del mercado. Según estos organismos, el exceso de flete podría representar alrededor de 6 a 7 millones de toneladas al año, es decir, más del 10% del volumen total de flete actualmente gestionado por los diferentes sistemas de fletamento por turnos. No obstante, dado el impacto psicológico sobre los expedidores de una medida de este tipo combinada con las medidas de promoción descritas en el Anexo III, estas estimaciones podrían ser muy superiores.

Impacto negativo para los armadores fluviales de barcos menos productivos, que deberían abandonar un mercado expuesto a una gran competitividad, aunque podrían recibir una ayuda en forma de prima de desguace.

5. ¿Contienen las propuestas medidas que tengan en cuenta la situación específica de las pequeñas y medianas empresas (PYME)?

Precisamente para tener en cuenta la estructura socioeconómica particular del sector (atomización de la profesión con una gran mayoría de PYME de pequeños armadores, las propuestas prevén, paralelamente a la liberalización del mercado, un programa de medidas para reducir la debilidad estructural del sector y promover el sistema de transporte por vía navegable. Por otra parte, la Comisión tiene competencia para fijar los porcentajes de primas de desguace en función de la categoría y dimensiones de los barcos, lo que le permite velar por las PYME más reducidas de forma que no resulten desfavorecidas.

Consulta

6. Lista de organizaciones consultadas sobre las propuestas y que han expresado su opinión

OEB/ESO	Organización Europea de Armadores Fluviales
UINF/IBU	Unión Internacional de Navegación Fluvial
UNICE	Unión Internacional de Industrias de la Comunidad Europea
FEPI	Federación Europea de Puertos Interiores
CST	Comité Sindical de Transportes
CLECAT	(Intermediarios de Transportes)

- Acuerdo general sobre la necesidad de un período transitorio antes de la liberalización total del mercado fluvial, con excepción la O.E.B., que teme que la propuesta de liberalización del mercado tenga consecuencias sobre los precios de transporte, y que preconiza un saneamiento previo del sector de la navegación interior. En cambio, dicha organización acepta las propuestas II y III de la Comisión.

- Todas las organizaciones consideran útil mejorar el sistema de observación del mercado y la O.E.B. lo considera incluso una condición para cualquier medida de liberalización.

- Según la opinión general, el objetivo cuantitativo de un nuevo programa de desguace en 1996-1997-998 se sitúa en torno al 15% de exceso de capacidad. No obstante, teniendo en cuenta una probable mejora de la coyuntura económica, resulta necesario efectuar un reparto del 5% anual a lo largo de tres años (5% x 3), con una evaluación al final de cada año.

- Las medidas de promoción de la navegación interior han recibido el acuerdo de todas las organizaciones, especialmente las que favorecen una política de enlaces fluviales. Este tipo de política ha recibido un apoyo decidido sobre todo de la U.N.I.C.E. y el C.L.E.C.A.T.

ISSN 0257-9545

COM(95) 199 final

DOCUMENTOS

ES 07

N° de catálogo : CB-CO-95-229-ES-C

ISBN 92-77-89139-4

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

L-2985 Luxemburgo