COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 23.05.1995
COM(95) 199 final

95/0121 (SYN)
95/0122 (SYN)
95/0123 (SYN)

COMUNICAÇÃO

relativa a uma política comum de organização do mercado da navegação interior e respectivas medidas de acompanhamento

---

Proposta de

DIRECTIVA DO CONSELHO

relativa às modalidades de fretamento e de determinação dos preços no sector dos transportes nacionais e internacionais de marcadorias por via navegável na Comunidade

---

Proposta de

REGULAMENTO (CE) DO CONSELHO

que altera o Regulamento (CEE) n° 1101/89 relativo ao saneamento estrutural da navegação interior

---

Proposta de

REGULAMENTO (CE) DO CONSELHO

que altera o Regulamento (CEE) n° 1107/70 relativo aos auxílios concedidos no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável

---

(Apresentadas pela Comissão)

COMUNICAÇÃO

relativa a uma política comum de organização do mercado da navegação interior e respectivas medidas de acompanhamento

I. INTRODUÇÃO:

1. Aquando da adopção pelo Conselho do Regulamento (CEE) nº 3921/91, de 16 de Dezembro de 1991, que fixa as condições de admissão dos transportadores não residentes aos transportes nacionais de mercadorias ou de passageiros por via navegável num Estado-membro (cabotagem)[1], a Comissão, a pedido do Conselho, comprometeu-se a estudar a situação, relativamente ao direito comunitário, dos sistemas "de rotação" e dos preços fixados pelo Estado, em vigor na Bélgica, França e Países Baixos e a apresentar um relatório sobre esta matéria. Para o efeito, a Comissão preferiu aguardar os Acórdãos do Tribunal de Justiça sobre o regime de determinação dos preços do tráfego rodoviário na Alemanha, proferidos em 17 de Novembro de 1993[2].

2. À luz dos Acórdãos do Tribunal de Justiça, a Comissão confirma, no seu relatório ao Conselho relativo à "Organização do mercado da navegação interior e os sistemas de fretamento por rotação"[3], a incompatibilidade dos sistemas de rotação organizados pela profissão com as regras de concorrência. Todavia, tratando-se dos sistemas de rotação regulamentados pelos Estados, as autoridades nacionais podem, sob reserva de observância de determinadas condições, impor preços de transporte e condições de funcionamento em termos de regulamentação do mercado.

3. Porém a questão da rotação não deve analisar-se exclusivamente do ponto de vista do direito da concorrência, mas também na óptica global do mercado da navegação interior. A realização do mercado único da navegação interior permite, numa primeira fase,que os transportadores da União Europeia acedam livremente à totalidade do mercado (cabotagem generalizada em 1 de Janeiro de 1995), mas com a obrigação de respeitarem os regulamentos nacionais em vigor, incluindo o sistema de rotação. Numa segunda fase, há que tentar obter uma harmonização mais completa. De facto, a longo prazo, não se justifica que determinados carregadores, em virtude do local em que se encontram estabelecidos, sejam obrigados a celebrar os seus contratos de transporte segundo o sistema de rotação enquanto outros carregadores podem beneficiar de um mercado caracterizado por uma liberdade de determinação dos preços e de fretamento. Este último representa, aliás a grande maioria do mercado.

---

(1) JO nº L 373 de 31.12.1991, p. 29.
(2) Acórdãos Ohra, Meng e Reiff.
(3) SEC(94) 921 final de 9.6.1994.

4. O relatório citado preconiza uma solução de conjunto, através da instauração de um regime comum para todo o mercado da navegação interior com a liberalização progressiva do sistema de rotação, a fim de melhorar o funcionamento do mercado, liberalização essa acompanhada de um programa de medidas destinadas a reduzir as deficiências estruturais do sector.

Por outro lado, a liberalização deverá tornar mais atraente a navegação interior comparativamente a outros modos de transporte e aumentar, assim, o volume de mercadorias transportadas por via navegável. Importa referir que este sector interessa ao conjunto dos Estados-membros envolvidos nas exportações ou importações através do Noroeste da Europa. Uma parte importante do transporte na zona de influência dos portos marítimos da União é de facto assegurada pela navegação interior, nomeadamente no mercado dos contentores que transitam no Reno ou noutros eixos Norte-Sul. Neste contexto, a navegação interior contribui para o descongestionamento do tráfego rodoviário do centro da Europa o que é do interesse de todos. É conveniente lembrar que mais de um terço (36%) dos transportes intracomunitários, ou seja o tráfego comercial entre Estados-membros, é assegurado por via navegável.

5. Porém, o sector da navegação interior enfrenta actualmente problemas sócio-económicos bastante graves. De facto, o excesso de capacidade estrutural e a eliminação das tarifas obrigatórias na Alemanha, em 1 de Janeiro de 1994, conduziram a uma queda dos preços de transporte. Por conseguinte, a Comissão propõe no seu relatório uma abordagem comum global que consiste no seguinte:

- Uma liberalização progressiva do mercado fluvial abrangido pelo sistema de rotação.

- Medidas de acompanhamento destinadas a:

  - reduzir o excesso de capacidade estrutural através de uma nova acção de desmantelamento, a realizar durante três anos (1996-1998), cujas modalidades de cofinanciamento devem ainda ser determinadas e cuja base jurídica é estabelecida pelo Regulamento (CEE) nº1101/89 do Conselho, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº ..... do Conselho[4];

  - favorecer o investimento nos terminais fluviais;

6. O Conselho pronunciou-se sobre esta abordagem na sua Resolução de 24 de Outubro de 1994, apoiando em termos gerais as medidas preconizadas pela Comissão[5]. O Conselho considera necessário proceder a um novo saneamento estrutural de vulto e convida a Comissão a apresentar uma proposta global sobre a navegação interior, nomeadamente a futura organização do mercado e as acções de desmantelamento.

---

(4)

(5) JO nº C 309 de 5.11.1994, p. 5.

II. LIBERALIZAÇÃO PROGRESSIVA DO MERCADO:

7. Actualmente, os sistemas de rotação funcionam na Bélgica, França e nos Países Baixos para os transportes de carga sólida por via navegável por conta de outrem (os transportes de mercadorias líquidas não estão sujeitos a este regime) e para o tráfego entre estes países (denominado "Norte-Sul").

A noção de "sistema por rotação" designa um conjunto de medidas reguladoras do mercado no qual os preços de frete são fixados de modo centralizado e obrigatório (normalmente pelas autoridades públicas) e em que a carga disponível é repartida entre os transportadores interessados segundo o princípio em que um transportador há mais tempo à espera de um fretamento pode escolher em primeiro lugar a carga a transportar.

Os sistemas de rotação referidos estão descritos em pormenor no relatório da Comissão ao Conselho, de 9 de Junho de 1994, mencionado no ponto 2.

8. Esse relatório destaca os motivos gerais que justificam a eliminação progressiva dos referidos sistemas. Aliás, em 12 de Julho de 1994, a França adoptou uma lei que prevê a eliminação do sistema nacional de rotação no ano 2000. De igual modo, em 15 de Julho de 1994, as autoridades neerlandesas apresentaram à Comissão um projecto de lei relativa ao sistema de rotação no tráfego Norte-Sul, projecto esse que prevê igualmente a eliminação desse sistema em 1 de Janeiro do ano 2000. Tal como o projecto neerlandês, a lei francesa inclui medidas que, numa primeira fase, flexibilizam o funcionamento de sistemas de rotação e, numa segunda fase, preparam os transportadores em causa para operarem num mercado livre.

9. A Comissão considera que a data de 1 de Janeiro do ano 2000 constitui um prazo de transição adequado para levar a bom termo o processo de liberalização. No entanto, com vista a um melhor funcionamento do mercado interno, importa que as medidas de liberalização adoptadas sejam harmonizadas quanto à fundamentação e sincronizadas no tempo. Para o efeito, o Anexo I da presente comunicação é acompanhado de uma Proposta de Directiva do Conselho. Tendo em conta o princípio da subsidiariedade e a fim de garantir a uniformidade, contemplando na medida do possível as características nacionais específicas dos mercados em causa, uma directiva afigura-se o instrumento legislativo adequado.

10. Para garantir o êxito do processo de liberalização, os transportes actualmente isentos da obrigação do sistema de rotação devem permanecê-lo, bem como os transportes que não podem ser efectuados eficazmente através deste sistema. No que diz respeito aos fluxos de troca tradicionais, que continuarão sujeitos às tarifas obrigatórias e à distribuição das cargas até 1 de Janeiro do ano 2000, importa encontrar um modo de funcionamento que satisfaça as pretensões logísticas dos carregadores.

11. A fim de que o processo de liberalização avance suficientemente durante o período transitório, em todos os Estados-membros em causa, seria conveniente elaborar um primeiro balanço, dois anos após a entrada em vigor da directiva. Nessa data, não só deverá ser possível o fretamento por viagem simples ou múltipla (tarifas e condições estabelecidas pela autoridade pública), mas também sob outras formas de contrato

como por exemplo fretamento "a prazo" ou "à tonelagem". As condições destas últimas modalidades de contrato devem ser livremente negociadas entre os transportadores e os carregadores.

12. Revela-se necessária a criação um mecanismo de crise para que seja possível intervir em caso de perturbação grave do mercado (alteração da relação oferta, procura). Por conseguinte, está previsto um sistema de observação do mercado para poder detectar atempadamente os problemas que possam surgir. Dada a dificuldade de actuação no sector da procura de transportes, deve-se tentar limitar a oferta de capacidade de carga, no caso da sobrecapacidade grave. Assim, poderão ser continuadas ou ampliadas as medidas já adoptadas pelo Conselho através do Regulamento (CEE) nº 1101/89, de 27 de Abril de 1989, relativo ao saneamento estrutural da navegação interior (ver pontos 13 a 22). Em situações semelhantes, pode igualmente ser necessário adoptar medidas sociais de acompanhamento a nível nacional.

III. LUTA CONTA O EXCESSO DE CAPACIDADE

13. Na última década, a oferta de capacidade de carga ultrapassou a procura, em várias ocasiões e durante largos períodos de tempo. As primeiras intervenções de saneamento foram executadas com base em programas nacionais de desmantelamento. Em Abril de 1989, o Conselho decidiu uma abordagem comunitária baseada no Regulamento (CEE) nº 1101/89 e desde então a luta contra o excesso de capacidade, com o auxílio dos fundos nacionais de desmantelamento, insere-se num contexto comunitário. São atribuídos prémios aos proprietários que desmantelem uma das suas embarcações. A exploração de novas capacidades está sujeita ao desmantelamento de uma quantidade determinada da antiga tonelagem (sem pagamento de prémio de desmantelamento para o efeito). Para financiar este programa, todos os proprietários pagam aos respectivos fundos de desmantelamento nacional uma quota anual, em função da dimensão e do tipo de embarcação. Recentemente, foram igualmente postos à disposição dos fundos de desmantelamento (ver ponto 16) meios financeiros públicos (provenientes dos orçamentos nacionais dos Estados-membros em causa), a título de financiamento suplementar. Em 1989, a Suíça adoptou medidas semelhantes para a sua frota activa no mercado da navegação renana comunitária .

14. Durante o período compreendido entre 1 de Janeiro de 1990 e 1 de Julho de 1994, foram desmanteladas 1 457 667 toneladas de capacidade. Por seu turno, foram colocadas em exploração 486 911 toneladas de novas capacidades, passando a capacidade total de carga da frota de 13 188 343 toneladas para 12 217 587 toneladas, ou seja uma diminuição de 8%. A Comissão, incumbida de coordenar o programa supra mencionado, elaborará um relatório semestral destinado aos Estados-membros em causa e às organizações profissionais internacionais. Esta acção será abordada oportunamente em mais pormenor. Será igualmente abordado o relatório SEC(92) 1284 da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu relativo aos "efeitos das medidas de saneamento estrutural da navegação interior" de 15 de Julho de 1992. Nele se observa que o volume total transportado pela frota interior se manteve constante de um modo geral no período compreendido entre 1990 e 1995 (420 milhões de toneladas anuais aproximadamente). Trata-se indubitavelmente de uma melhoria da produtividade, na medida em que a procura de transporte pode ser satisfeita com recurso a menos embarcações.

15. Prevê-se que a evolução acima referida se prolongue ainda por bastante tempo. De facto, o conjunto do sector da navegação interior regista aumentos de escala e melhorias de produtividade. São necessárias novas embarcações especializadas para enfrentar eficazmente os novos fluxos comerciais, como por exemplo o transporte de contentores ou de produtos químicos. Porém, no sector tradicional do transporte de mercadorias a granel (carvão, aço, produtos agrícolas, areia, britas, produtos petrolíferos), não se prevê nenhum crescimento estrutural. A melhoria constante da produtividade num mercado em estagnação deve ser compensada pela eliminação de um grande número de antigas embarcações, normalmente de tonelagem reduzida. A liberalização do mercado empreendida acelerará ainda mais este processo.

16. O programa comunitário de saneamento previsto no Regulamento (CEE) do Conselho nº 1101/89 assentava no princípio do autofinanciamento pelo sector profissional, com um pré-financiamento sem juros pelos Estados-membros em causa (105 milhões de ecus), integralmente reembolsado pela profissão. Através do Regulamento (CEE) nº 3690/92 da Comissão, de 21 de Dezembro de 1992[6], foi possível realizar novas operações de desmantelamento de embarcações. Estes desmantelamentos são aceites em função das disponibilidades financeiras provenientes das contribuições especiais recebidas pelos fundos de desmantelamento, desde 1 de Janeiro de 1993 ("velho por novo"). Em 1994, devido, sobretudo, à baixa conjuntural dos anos 90, voltou a produzir-se um importante excesso de capaciade. Formou-se uma lista de espera de várias centenas de embarcações, para as quais tinha sido solicitado um prémio de desmantelamento sem que os fundos de desmantelamento dispusessem dos meios financeiros necessários para fazer face aos pedidos. O próprio sector já não estava em condições de fornecer meios suficientes, tanto mais que o reembolso do empréstimo 1990 ainda não tinha sido totalmente efectuado. Na segunda metade de 1994, os Estados-membros em causa comunicaram à Comissão que estavam dispostos a financiar através dos seus orçamentos nacionais todos os pedidos de desmantelamento (350 aproximadamente) da lista de espera de 30 de Junho de 1994.

    As modalidades de execução desta acção foram estabelecidas pela Comissão no Regulamento (CEE) nº 3039/94, de 14 de Dezembro de 1994 (JO nº L 322, p. 11, de 15 de Dezembro de 1994). O orçamento total da acção, que se iniciou em 1 de Janeiro de 1995 e estará concluída antes do final do ano, ascende a 26 716 000 ecus.

17. No entanto, o processo de saneamento não está concluído e, mesmo após a data de 30 de Junho de 1994, continuaram a afluir pedidos de prémios ao desmantelamento. Na segunda metade de 1994, foram registados 156 pedidos de desmantelamento dos quais 136 referentes a embarcações para transporte de carga sólida e 20 para embarcações-cisterna. O montante dos prémios necessário ao desmantelamento destas embarcações ascendeu de novo a 15 milhões de ecus aproximadamente.

18. Neste contexto geral e por iniciativa do Parlamento Europeu, foi consignado um crédito de 5 milhões de ecus no orçamento de 1995 destinado ao saneamento estrutural da navegação interior.

---

(6) JO nº L 374 de 22.12.1992, p. 22.

No entanto, aquando da discussão do orçamento, bem como no já citado relatório ao Conselho, de 9 de Junho de 1994, a Comissão referiu sempre a necessidade de um programa de saneamento plurianual de grande envergadura, designadamente sob a forma de medidas de acompanhamento do processo de liberalização empreendido. O Conselho apoiou esta posição na sua Resolução de 24 de Outubro de 1994.

19. Recentemente, a Comissão apresentou ao Conselho uma Proposta de alteração do Regulamento (CEE) nº 1101/89 que visa sobretudo criar uma base jurídica clara para a utilização dos 5 milhões de ecus supracitados. Em princípio, esta proposta abre também a possibilidade de uma contribuição plurianual da Comunidade através de um cofinanciamento que abrange o período 1996-1998. Do ponto de vista da Comissão, este cofinanciamento acompanha a liberalização prevista do mercado. Razão pela qual o desenvolvimento deste princípio é anexado ao presente relatório como uma proposta distinta (ver Anexo II).

20. As organizações profissionais dos transportadores de navegação interior da Comunidade avaliam actualmente em 15% o excesso de capacidade estrutural no sector da carga sólida. Relativamente a este último, prevê-se que o restabelecimento da conjuntura conduza a um aumento da procura de transportes nos próximos anos que, no entanto, será absorvido - pelo menos em parte - pelo aumento constante da produtividade, acentuada pelo processo de liberalização. A eliminação do sistema de rotação vai igualmente excluir deste segmento de mercado inúmeras embarcações incapazes de evoluir no contexto de um mercado livre.

Quanto ao sector dos transportes em cisterna, as organizações profissionais calcularam em 20% o excesso de capacidade. No entanto, este valor afigura-se demasiado elevado. De facto, muito embora o nível dos preços de frete fosse ainda muito baixo no início de 1995, a taxa de utilização da frota cisterna era muito elevada. Ora, na medida em que a frota-cisterna não será afectada pelas medidas de liberalização (a carga líquida funciona já num mercado completamente livre, fora do sistema de rotação), não há motivos para supor que a necessidade de desmantelamento neste sector seja proporcionalmente mais elevada do que no sector da carga sólida.

Em resumo, pode dizer-se que nos dois sectores o excesso de capacidade se manterá provavelmente a um nível que ronda os 15%, se não for aplicada qualquer medida de saneamento. Uma vez que a frota engloba cerca de 10 milhões de toneladas de embarcações de carga sólida e 2 milhões de toneladas de embarcações-cisterna, as necessidades de desmantelamento ascenderiam, respectivamente, a 1,5 e 0,3 milhões de toneladas.

21. Nesta base, é possível calcular o financiamento necessário para o programa 1996-1998. Porém, convém ter presente que o montante dos prémios ao desmantelamento, tal como foi fixado em 1989, necessita de algumas correcções (em média um aumento de cerca 15%) devido, nomeadamente, à depreciação monetária e à desvalorização do ecu relativamente às moedas dos países que possuem navegação interior. Em 1990, foram pagos 66,04 milhões de ecus para desmantelamento de 8% da capacidade de carga sólida e 38,36 milhões de ecus para o desmantelamento de 13% da carga líquida. O desmantelamento de 15% para 1996-1998 necessitaria, assim, respectivamente de 142 milhões e 50 milhões de ecus, ou seja um total de 192 milhões de ecus.

22. Dada a importante necessidade de financiamento, as partes envolvidas devem envidar um esforço conjunto (empresas de navegação interior, Estados-membros e Comunidade).

Quanto ao financiamento das acções de saneamento da navegação interior, no seu Regulamento nº 1101/89, o Conselho determinou como princípio que o mesmo incumbia em primeiro lugar aos operadores do sector em causa. A Comissão considera que, na medida do possível, se deve respeitar este princípio. As contribuições anuais da Comunidade para o programa 1996-1998 devem, por conseguinte, ser proporcionais ao esforço financeiro do sector profissional.

As quotizações anuais pagas pelo sector (excluindo a Suíça) ascendiam, em 31 de Dezembro de 1994, a 13 370 000 ecus aproximadamente. Para os próximos anos, essas contribuições podem estabilizar em cerca de 14 milhões de ecus anuais, ou seja, 42 milhões de ecus para 1996-1998. Porém, há que deduzir a este montante cerca de 12 milhões de ecus que devem ser utilizados para o reembolso dos montantes pré-financiados pelos Estados-membros no âmbito da acção de 1990. Por conseguinte, restam 30 milhões de ecus para a nova acção. Caso a Comunidade e os Estados-membros em causa possam colocar à disposição dos fundos de desmantelamento metade do montante restante, ou seja 81 milhões de ecus, a distribuir por um período de três anos, o financiamento do programa estará assegurado.

Tendo em conta as disponibilidades financeiras actuais, a Comunidade está em condições de poder desde já intervir com 40 milhões de ecus para 3 anos (20 milhões de ecus em 1996 e 10 milhões de ecus em 1997 e 1998). O restante do financiamento da acção de desmantelamento, mínimo 81 milhões de ecus (metade) e 122 milhões de ecus máximo, deverá proceder dos orçamentos dos Estados-membros em causa, sendo o cálculo efectuado proporcionalmente à frota respectiva.

De qualquer modo, a relação entre as quotizações anuais pagas pelo sector profissional e a contribuição anual da Comunidade deverá situar-se em torno de 2:1.

23. A acção de desmantelamento 19967-1998 deverá ser objecto de uma avaliação anual pela Comissão para que esta possa proceder a eventuais alterações de acordo com a evolução do mercado e as medidas de liberalização aplicadas. A Comissão determinará no início de cada ano, segundo as disponibilidades financeiras, as modalidades práticas da acção de desmantelamento do ano em curso.

IV. PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES POR VIA NAVEGÁVEL

24. Os transportes por via navegável apresentam várias vantagens para a sociedade: respeitam o ambiente, apresentam um elevado grau de segurança, são económicos do ponto de vista energético e contribuem para o descongestionamento da sobrecarregada rede rodoviária do Noroeste da Europa. Porém, estas vantagens gerais não têm grande peso na escolha do modo de transporte pelo carregador. De facto, são sobretudo as considerações de ordem económica e financeira que ditam a atitude dos utilizadores (empresas de carga).

25. Nos últimos anos, surgiram em vários Estados-membros organizações para a promoção da navegação interior cujos objectivos são, simultaneamente, informar os carregadores e o público em geral acerca das possibilidades e vantagens dos transportes por via navegável. Estas organizações têm conhecido algum sucesso, porém parece difícil convencer os carregadores a converterem-se às vias navegáveis, principalmente se nunca tiveram essa experiência. É certo, que o custo da tonelada-km por via navegável é inferior, porém esta vantagem corre o risco de ser anulada por custos de transbordo mais elevados. O montante considerável dos investimentos por vezes necessários na logística interna da empresa de carga (cais, instalações de carga e de descarga) também constitui um obstáculo.

26. A fim de que sejam feitos investimentos, socialmente convenientes, no desenvolvimento do sistema de transporte por via navegável, importa instaurar um regime temporário de auxílio aos investimentos em terminais fluviais. O regime proposto é objecto da Proposta de Regulamento apresentada no Anexo III. Esse regime apresenta um claro paralelismo com o regime de auxílio aos investimentos em terminais de transporte combinado, anteriormente instituído pelo Conselho (ver nº 1, do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 1107/70 do Conselho, relativo aos auxílios concedidos no domínio dos transportes, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº 3578/92, de 7 de Dezembro de 1992).

27. O regime proposto tem um carácter geral e abrange quer os terminais públicos quer os privados. De qualquer modo, os pedidos de auxílio ao investimento devem ser acompanhados de uma avaliação do volume de carga a transportar por via navegável na sequência desse investimento. Com vista a favorecer uma política de investimentos responsável, se não se realizar nova tonelagem ou tonelagem suplementar de transporte por via navegável, os beneficiários dos auxílios deverão proceder ao seu reembolso. Pelos mesmos motivos, o montante do auxílio não pode nunca ultrapassar 50% do investimento correspondente. Por conseguinte, deve ser dada prioridade aos investimentos que dêem origem ao máximo de tonelagem possível por via navegável. Os Estados-membros devem comunicar periodicamente à Comissão a aplicação e os efeitos deste regime para que possam ser desenvolvidas novas iniciativas.

V. SUBSIDIARIEDADE

28. A acção da Comunidade prevista na Proposta de Directiva relativa às modalidades de fretamento e de determinação dos preços no domínio dos transportes nacionais e internacionais de mercadorias por via navegável na Comunidade (Anexo I) pode ser analisada do ponto de vista da subsidiariedade através da resposta a cinco questões fundamentais:

a) Quais os objectivos da acção prevista relativamente às obrigações da Comunidade?

Esta acção deve-se à diversidade das legislações nacionais relativas aos sistemas de exploração comercial da navegação interior que não favorecem o bom funcionamento do mercado único neste sector. Por conseguinte, importa estabelecer disposições comuns para o conjunto do mercado da navegação interior da Comunidade, para que as empresas em causa possam beneficiar plenamente das possibilidades do mercado interno. A realização do mercado único, no qual se garante a livre circulação das

mercadorias, pessoas, serviços e capitais exige que se proceda a uma adaptação da organização dos sistemas de fretamento por rotação no domínio dos transportes de mercadorias por via navegável, tendo em vista uma maior flexibilidade comercial a fim de se alcançar um regime de transacções totalmente livre em 1 de Janeiro do ano 2000.

b) A acção prevista é da competência exclusiva da Comunidade ou é simultaneamente da competência desta e dos Estados-membros?

A proposta fundamenta-se no disposto no artigo 75° do Tratado e insere-se, portanto, na competência exclusiva da Comunidade.

c) Qual a dimensão comunitária do problema?

Os Estados-membros directamente implicados na liberalização do mercado são os seguintes: França, Bélgica e Países Baixos. Os outros países com vias fluviais evoluem em mercados livres.

d) Quais as modalidades de acção à disposição da Comunidade?

A Comissão propõe liberalizar a parte do mercado da navegação interior, ainda regulamentada, através de uma proposta legislativa.

e) Será necessária uma regulamentação uniforme ou será suficiente uma directiva?

A instauração de um regime único e não discriminatório exige a adopção de medidas que garantam uma abordagem harmonizada em todos os Estados-membros. Todavia, uma directiva que estabeleça o quadro geral e as diferentes fases para se alcançar um mercado totalmente livre, possibilitando aos Estados-membros a escolha dos meios de concretização, afigura-se a forma legislativa mais adequada para o efeito.

Proposta de

DIRECTIVA DO CONSELHO 95/0121 (SYN)

relativa às modalidades de fretamento e de determinação dos preços no sector dos transportes nacionais e internacionais de marcadorias por via navegável na Comunidade

---

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão[1],

Em cooperação com o Parlamento Europeu[2],

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

Considerando que o aumento dos problemas de saturação dos eixos rodoviários e ferroviários, de segurança dos transportes, ambiente, poupança de energia e qualidade de vida do cidadão exigem, no interesse público, um maior desenvolvimento e uma melhor exploração das potencialidades do transporte por via navegável através, nomeadamente, da melhoria da sua competitividade;

Considerando que a diversidade das legislações nacionais relativas aos sistemas de exploração comercial da navegação interior não favorece o bom funcionamento do mercado interno do sector; que, por conseguinte, importa instituir a nível comunitário disposições comuns para o conjunto do mercado da navegação interior, tal como sugerido no relatório da Comissão ao Conselho, de 9 de Junho de 1994, sobre a organização do mercado da navegação interior e os sistemas de fretamento por rotação, cuja abordagem foi aprovada pelo Conselho na sua Resolução de 24 de Outubro de 1994[4];

Considerando que a realização do mercado interno, no qual se garante a livre circulação das mercadorias, pessoas, serviços e capitais, exige que se proceda uma adaptação da organização dos sistemas de fretamento por rotação no sector dos transportes de mercadorias por via navegável, tendo em vista uma maior flexibilidade comercial a fim de obter um regime de transacções livres;

---

(1)

(2)

(3)

(4) JO n° C 309 de 5.11.1994, p. 5.

Considerando que, dadas as características socioeconómicas do sector profissional, importa prever um período transitório, limitando progressivamente o âmbito de aplicação do sistema de rotação antes de se alcançar um regime de livre fretamento e de determinação dos preços de transporte;

Considerando que é necessário estabelecer um período transitório para que os transportadores possam adaptar-se às condições de um mercado livre e ponham em prática, se necessário, modalidades de agrupamentos comerciais mais adequados às necessidades logísticas dos carregadores;

Considerando que, no tocante aos objectivos supramencionados, é necessário e suficiente estabelecer a nível comunitário um calendário uniforme para a liberalização progressiva do mercado, incumbindo aos Estados-membros a responsabilidade da execução dessa liberalização; que é assim observado o disposto no terceiro parágrafo do artigo 3° B, do Tratado;

Considerando que importa adoptar disposições que permitam intervir no mercado dos transportes em questão no caso de perturbações graves; que, para o efeito, é conveniente conferir à Comissão poderes para, em regime de comité consultivo, adoptar medidas adequadas,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1°

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

a) "Sistema de fretamento por rotação": sistema que consiste na distribuição dos pedidos de transporte numa bolsa de fretamento, com preços fixos e condições públicas, em função da disponibilidade das embarcações após a sua descarga. Os transportadores inscritos, são convidados a escolher, por ordem de inscrição no sistema de rotação, um transporte de entre os transportes disponíveis. Aqueles que não efectuarem uma escolha mantêm, todavia, o seu lugar na lista de inscrição;

b) "Transportador":

- Um barqueiro-artesanal proprietário de uma ou várias embarcações, no máximo três, de navegação interior;

- Um armador proprietário de mais de três embarcações de navegação interior;

- Um agrupamento ou uma cooperativa de barqueiros-artesanais proprietários de embarcações de navegação interior;

c) "Autoridade competente": a autoridade incumbida pelo Estado-membro de gerir e organizar o sistema de fretamento por rotação;

d) "Perturbação grave do mercado": a ocorrência, no sector em causa, de problemas específicos deste mercado que possam dar origem a um excedente grave da oferta relativamente à procura, susceptível de persistir e que implique uma séria ameaça para o equilíbrio financeiro e sobrevivência de um elevado número de empresas de transporte de mercadorias por via navegável, desde que as previsões a curto e médio prazo no mercado em causa não indiquem melhorias substanciais e duradouras.

Artigo 2º

No sector dos transportes nacionais e internacionais de mercadorias por via navegável na Comunidade, os contratos são livremente celebrados entre as partes envolvidas e os preços livremente negociados, se necessário, nas bolsas de fretamento.

Artigo 3º

Em derrogação ao artigo 2º, os Estados-membros podem, durante um período limitado até 1 de Janeiro do ano 2000, manter um regime de tarifas mínimas obrigatórias, bem como sistemas de fretamento por rotação desde que:

- sejam respeitadas as regras previstas nos artigos 4º, a 7º;

- se garanta que os sistemas de rotação e de preços impostos sejam livremente acessíveis, nas mesmas condições, a todos os transportadores dos Estados-membros.

Artigo 4º

Durante o período transitório referido no artigo 3º, o âmbito de aplicação dos sistemas de fretamento por rotação é limitado às mercadorias gerais.

Não são sujeitos a estes sistemas: os transportes de hidrocarbonetos, de mercadorias líquidas e de pulverulentos a granel, os transportes especiais de mercadorias pesadas e indivisíveis, os transportes de contentores, as movimentações no perímetro portuário, os transportes de qualquer tipo efectuados por conta própria, bem como todos os transportes já efectuados fora do sistema de rotação.

Artigo 5º

Não são sujeitos aos sistemas de fretamento por rotação os transportes que não possam efectuar-se eficazmente através desses sistemas, especialmente:

- os transportes que exigem a utilização de material dotado de meios de manutenção;

- os transportes combinados, designadamente, os transportes intermodais cujo percurso seja efectuado principalmente por via navegável e o percurso inicial e/ou terminal, o mais curto possível, por estrada ou por via férrea;

- os transportes de tipo novo não abrangidos pelo artigo 4° ou pelos dois primeiro e segundo travessões em que os carregadores, durante um período experimental prévio de 24 meses, no máximo, podem optar ou não pelo sistema de rotação.

Artigo 6°

Durante o período transitório referido no artigo 3°, os Estados-membros adoptarão as medidas necessárias para flexibilizar ao máximo os sistemas de fretamento por rotação, designadamente:

- prevendo a possibilidade de os carregadores celebrarem contratos por viagens múltiplas, isto é, uma série de viagens consecutivas efectuadas por uma mesma embarcação;

- prevendo que as viagens simples ou múltiplas, propostas duas vezes consecutivamente para rotação sem terem sido aceites, saiam do sistema de rotação e sejam livremente negociadas.

Artigo 7°

No prazo de dois anos, a partir da entrada em vigor da presente directiva, os Estados-membros adoptarão as medidas necessárias para que os carregadores possam escolher entre três tipos de contratos:

- Contratos a prazo incluindo os contratos de aluguer em que o transportador coloca à disposição exclusiva de um comitente uma ou várias embarcações e respectiva tripulação por um período determinado, a fim de transportar as mercadorias que lhe são confiadas por esse comitente mediante pagamento de uma quantia em dinheiro determinada ao dia. O contrato é celebrado livremente entre as partes;

- Contratos à tonelagem em que o transportador se compromete a transportar, durante um período estabelecido no contrato, uma dada tonelagem mediante o pagamento de um frete à tonelada. O contrato é livremente celebrado entre as partes e deve reportar-se obrigatoriamente a volumes importantes de mercadorias;

- Contratos por viagem simples ou múltipla a efectuar segundo o sistema de fretamento por rotação.

Artigo 8°

1. Em caso de perturbação grave do mercado dos transportes fluviais, a Comissão pode, por iniciativa própria ou a pedido do Estado-membro adoptar medidas adequadas, nomeadamente com vista a impedir um novo aumento da capacidade de transporte no mercado em causa. A decisão é adoptada segundo o procedimento previsto no n° 2 do artigo 9°.

2. Em caso de pedido de adopção de medidas por um Estado-membro, é tomada uma decisão no prazo de três meses após a recepção do pedido.

3. O pedido do Estado-membro para adopção das medidas adequadas deve ser acompanhado de todas as informações necessárias que permitam apreciar a situação económica do sector em causa, nomeadamente:

- indicações de custos médios e de preços dos diferentes tipos de transporte;
- a taxa de utilização da capacidade de carga;
- previsões sobre a evolução da procura.

As informações acima referidas só podem ser utilizadas para efeitos estatísticos. É proibido utilizá-las para fins fiscais e comunicá-las a terceiros.

4. As decisões adoptadas por força do presente artigo são de imediato notificadas aos Estados-membros.

Artigo 9º

1. A Comissão é assistida pelo Comité estabelecido pela Directiva 91/672/CEE do Conselho[5].

2. O representante da Comissão submeterá ao Comité um projecto de medidas a tomar. O Comité emitirá o seu parecer sobre o projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa, se necessário procedendo a uma votação.

O parecer será exarado em acta; cada Estado-membro tem o direito de solicitar que a sua posição conste da acta.

A Comissão tomará na melhor conta o parecer emitido pelo Comité. O Comité será por ela informado do modo como esse parecer foi tomado em consideração.

Artigo 10º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva antes de 1 de Janeiro de 1996. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

As disposições adoptadas pelos Estados-membros devem incluir uma referência à presente directiva ou serem acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

2. Os Estados-membros comunicarão imediatamente à Comissão o texto das normas de direito nacional que adoptarem nos domínios regidos pela presente directiva.

---

[5] JO nº L 373 de 31.12.1991. p. 29.

Artigo 11º

A presente directiva entra em vigor no terceiro dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial das Comunidades Europeias.

Artigo 12º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho

O Presidente

Proposta de

REGULAMENTO (CE) DO CONSELHO 95/0122 (SYN)

que altera o Regulamento (CEE) nº 1101/89 relativo ao saneamento estrutural da navegação interior(*)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão(1),

Em cooperação com o Parlamento Europeu(2),

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social(3),

Considerando que o Regulamento (CEE) nº 1108/89 do Conselho(4), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº ...../95(5), criou um regime de saneamento estrutural no sector da navegação interior; que este regulamento tem em vista reduzir o excesso de capacidade das frotas de navegação interior através de acções de desmantelamento de embarcações, coordenadas a nível comunitário;

Considerando que o Regulamento (CEE) nº 1108/89 prevê a possibilidade de um financiamento comunitário para os anos 1995-1998 e que devem determinar-se as modalidades referentes aos anos 1996-1998;

Considerando que o sistema de saneamento estrutural, actualmente em vigor, se baseia no princípio de que o seu financiamento incumbe, em primeiro lugar, aos operadores do sector em causa mediante quotizações anuais;

Considerando que as contribuições públicas devem ser concedidas anualmente de acordo com as contribuições fornecidas pelo sector profissional em causa; que a acção terá uma duração de 3 anos, de 1996 a 1998, e deverá ser objecto de uma avaliação anual,

---

(*) A presente proposta é redigida tendo em conta a proposta de alteração do Regulamento (CEE) nº 1108/89 apresentada pela Comissão em ..... (doc.....).

(1)

(2)

(3)

(4) JO nº L 116 de 28.4.1989, p. 25.

(5)

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1°

São aditados os seguintes números ao artigo 4° A do Regulamento (CEE) n° 1101/89:

"4. O montante das contribuições financeiras da Comunidade para 1996-1997-1998 não pode ultrapassar o dobro do montante das quotizações do sector profissional.

5. Os Estados-membros em causa colocarão conjuntamente à disposição dos seus fundos montantes semelhantes aos da Comunidade, durante os anos referidos no n° 4. A parte de cada Estado-membro em causa é calculada proporcionalmente à capacidade da sua frota activa comparativamente à dos outros Estados-membros. Estes montantes são determinados pela Comissão em colaboração com as autoridades dos vários fundos de desmantelamento.

6. No início de cada ano, durante a acção de desmantelamento, 1996-1998, a Comissão determinará, no âmbito do presente regulamento, as modalidades da acção de desmantelamento do ano em curso, em função das disponibilidades financeiras, da evolução do mercado e das medidas de liberalização aplicadas."

Artigo 2°

O presente regulamento entra em vigor no vigesimo dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial das Comunidades Europeias.

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

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho

O Presidente

Proposta de

REGULAMENTO (CE) DO CONSELHO 95/0123 (SYN)

que altera o Regulamento (CEE) nº 1107/70 relativo aos auxílios concedidos no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável

---

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 75°,

Tendo em conta a proposta da Comissão[1],

Em cooperação com o Parlamento Europeu[2],

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

Considerando que o Regulamento (CEE) nº 1107/70 do Conselho[4], com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) ....[5], e, nomeadamente, o ponto 1 do seu artigo 3°, prevê que os Estados-membros possam conceder auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de formas e técnicas de transporte mais económicas para a colectividade e o desenvolvimento do transporte combinado;

Considerando que o aumento dos problemas de saturação dos eixos rodoviários e ferroviários, de segurança dos transportes, ambiente, poupança de energia e qualidade de vida do cidadão exigem, no interesse público, um maior desenvolvimento e uma melhor exploração das potencialidades do transporte por via navegável através, nomeadamente, da melhoria da sua competitividade;

Considerando que os custos de transbordo constituem uma parte muito importante dos custos totais do transporte por via navegável; que para o desenvolvimento do transporte fluvial é fundamental a realização de importantes investimentos a fim de tornar as instalações de transbordo mais eficazes e melhor adaptadas às exigências logísticas actuais, contribuindo assim para o desenvolvimento pretendido da navegação interior;

---

(1)

(2)

(3)

(4) JO nº L 130 de 15.6.1970, p. 1.

(5)

Considerando que, para o efeito, importa favorecer os investimentos em equipamentos de infra-estruturas e/ou equipamentos para os terminais fluviais que permitam criar ou aumentar o tráfego por via navegável; que, por conseguinte, é conveniente que os auxílios concedidos pelos Estados-membros ou através dos recursos estatais possam ser colocados à disposição das empresas em causa;

Considerando que é conveniente criar condições harmonizadas para a concessão desses auxílios ao desenvolvimento do transporte por via navegável e avaliar periodicamente o seu impacto;

Considerando que esses auxílios devem ser concedidos durante um período suficientemente longo para permitir aos referidos investimentos em equipamento fidelizarem a sua clientela e atraírem novo tráfego para as vias navegáveis; que é conveniente manter em vigor este regime de auxílios até 31 de Dezembro de 1998 e que o Conselho delibere, nas condições previstas pelo Tratado, sobre o regime a aplicar posteriormente ou, se necessário, sobre as condições segundo as quais se deverá pôr fim a esse regime;

Considerando ser necessária uma adaptação das disposições comunitárias relativas aos auxílios e que, por conseguinte, importa alterar o Regulamento (CEE) nº 1107/70,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

É aditada ao número 1, do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 1107/70 a seguinte alínea:

"f) Até 31 de Dezembro de 1999, os auxílios concedidos a título temporário e com o objectivo de facilitar o desenvolvimento do transporte por via navegável, devem referir-se:

- quer aos investimentos em infra-estrutura dos terminais fluviais quer,

- aos investimentos em equipamentos fixos e móveis necessários ao transbordo da e para a via navegável.

Os auxílios concedidos não podem ser superiores a 50% do montante total do investimento.

Os beneficiários dos auxílios comprometer-se-ão a realizar uma tonelagem nova ou suplementar de transporte por via navegável, a determinar com as autoridades competentes dos Estados-membros por um prazo de cinco anos. Caso este compromisso não seja respeitado, o auxílio será recuperado pela autoridade competente.

De dois em dois anos, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre o balanço da aplicação das referidas medidas especificando, nomeadamente, a afectação dos auxílios, o seu montante e impacto no transporte por via navegável. Os Estados-membros comunicarão à Comissão as informações necessárias para a elaboração deste relatório.

O mais tardar em 31 de Julho de 1999, o Conselho deliberará, mediante proposta da Comissão e de acordo com as condições previstas pelo Tratado, sobre o regime a aplicar posteriormente ou, se necessário, sobre as regras a estabelecer para pôr fim a esse regime."

Artigo 2º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial das Comunidades Europeias.

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

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho

O Presidente

Ficha financeira

Artigo B2-708: Acções de saneamento estrutural da navegação interior.

1. DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO

Acções de saneamento estrutural da navegação interior.

2. RUBRICA ORÇAMENTAL IMPLICADA

B-2708

3. BASE JURÍDICA

Artigo 75° do Tratado CEE.

Regulamento (CEE) n° 1101/89 do Conselho, de 27 de Abril de 1989, relativo ao saneamento estrutural no sector da navegação interior (JO CEE de 28 de Abril de 1989), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n° 844/94 (JO n° L 98 de 16.4.1994, p. 1).
Alteração do Regulamento n° 1101/89 do Conselho pelo Regulamento (CE) n° ...../95 do Conselho.

4. DESCRIÇÃO DA ACÇÃO

4.1 Objectivo geral da acção

Intervenção financeira temporária e suplementar da Comunidade na acção de desmantelamento, com vista a reduzir substancialmente o excesso de capacidade de carga estrutural calculado em cerca de 15% nos dois sectores (carga sólida e carga líquida) e deste modo proceder ao saneamento das estruturas da navegação interior. Esta intervenção justifica-se, em primeiro lugar, por uma conjuntura especialmente difícil onde já não é possível aumentar o nível das quotizações do sector profissional que assegura actualmente o seu próprio saneamento estrutural. Trata-se sobretudo de uma medida de acompanhamento do programa comunitário de liberalização progressiva do mercado fluvial previsto para os próximos anos. Esta acção de envergadura, solicitada pelo Conselho, tem em vista garantir de forma duradoura a competitividade do sector. Para o efeito, é necessário dispor de meios financeiros suplementares para um período de três anos provenientes do orçamento comunitário, dos orçamentos dos Estados-membros em causa e do sector profissional.

4.2 Período coberto pela acção e modalidades previstas para a sua renovação.

3 anos: 1996-1997-1998. Um eventual prolongamento da acção após 1998 deverá ser financiado, exclusivamente, pelo meio profissional interessado.

5. CLASSIFICAÇÃO DA DESPESA/RECEITA

5.1 DNO

5.2 CD

5.3 Tipo de receitas previstas: nada.

6. NATUREZA DA DESPESA/RECEITA

- *Subvenções para co-financiamento juntamente com outras fontes do sector público ou privado.*

- *No caso de êxito económico da acção, está previsto um reembolso total ou parcial do apoio financeiro comunitário? NÃO.*

- *A acção proposta implica uma alteração do nível das receitas? NÃO.*

7. INCIDÊNCIA FINANCEIRA

7.1 O volume anual necessário para o saneamento estrutural da capacidade de carga (15% do excesso de capacidade global, ou seja, 1 500 000 toneladas para a carga sólida e 300 000 toneladas para a carga líquida) está calculado em 64 milhões de ecus/ano durante um período de 3 anos, de 1996 a 1998, o que corresponde a 192 milhões de ecus, com 142 milhões de ecus para a carga sólida e 50 milhões de ecus para a carga líquida.
Neste cálculo há que integrar os compromissos do processo de liberalização do mercado fluvial que eliminará do sistema de rotação inúmeras embarcações incapazes de evoluir no contexto de um mercado livre, a adesão da Áustria com a integração da sua frota no plano comunitário, bem como o aumento dos prémios ao desmantelamento que não sofreram alterações desde 1990 (em termos globais considera-se necessário um aumento de 15%, com variações segundo as categorias de embarcação).

A contribuição mediante quotizações anuais do sector profissional ascende a cerca de 14 milhões de ecus anuais, de 1996 a 1998, ou seja, um total de 42 milhões ecus para o período em causa.
No entanto, 12 milhões de ecus deste montante devem ser utilizados no reembolso dos montantes pré-financiados pelos Estados-membros para a acção de 1990 restando 30 milhões de ecus para a nova acção.

Por conseguinte, propõe-se que a diferença, 192 - 30 = 162 milhões de ecus, seja financiada pelo orçamento comunitário e pelos Estados-membros em causa, distribuída por 3 anos (1996-1997-1998). Tendo em conta as disponibilidades financeiras actuais e previsíveis, a Comunidade está em condições de poder intervir com 40 milhões de ecus durante 3 anos (20 milhões de ecus em 1996 e 10 milhões de ecus em 1997 e 1998). Contudo, a Comissão reserva-se o direito de examinar posteriormente a possibilidade de mobilizar recursos suplementares em função da evolução efectiva da situação orçamental.

A parte restante do financiamento da acção de desmantelamento, no mínimo metade o que corresponde a 81 milhões de ecus e no máximo 122 milhões de ecus, proverá dos orçamentos dos Estados-membros em causa, sendo o cálculo efectuado proporcionalmente à dimensão das frotas respectivas. Por exemplo, a Alemanha, cuja frota representa 30% da frota comunitária, deverá co-financiar no máximo (segundo os recursos afectados pela Comunidade em 1997 e em 1998) um montante de 36,6 milhões de ecus (122 x 30 : 100), ou seja, 12,2 milhões de ecus/ano o que representa cerca de 22 milhões de DM/ano. No que diz respeito à Alemanha, esses recursos já existem em parte no seu orçamento que previu 60 milhões de marcos distribuídos por 3 anos para uma acção de desmantelamento deste tipo.

7.2 Repartição por elementos da acção

CE em MECUS

Repartição	Orçamento 95	APO 96	97	98
CONTRIBUIÇÃO PARA A ACÇÃO DE DESMANTELAMENTO	5,0	20,0	10,0	10,0
TOTAL	5,0	20,0	10,0	10,0

7.3 Calendário indicativo das acções plurianuais acompanhadas de um MEN (inscrito no acto de base).

CE em MECUS

Situação acumulada Final de 1994	Orçamento 1995	APO 1996	Programação indicativa				
			1997	1998	1999	e ex. 2000 segui.	TOTAL
0	5,0	20,0	10,0	10,0			45,0

8. DISPOSIÇÕES ANTI-FRAUDE (E RESULTADOS DA SUA APLICAÇÃO)

A gestão operar-se-á de acordo com os Regulamentos (CEE) nº 1101/89 do Conselho, nº 1102/89 da Comissão e com base no Regulamento (CEE) nº que altera o Regulamento nº 1101/89. A gestão de cada fundo de desmantelamento nacional é assegurada pelas autoridades competentes do Estado-membro em causa. Em colaboração com autoridades responsáveis pelos fundos, a Comissão procede, no início de cada ano, à perequação das contas e promoverá a solidariedade financeira entre os diversos fundos de desmantelamento nacionais.

9. ELEMENTOS DE ANÁLISE CUSTO-EFICÁCIA

9.1 Objectivos específicos quantificáveis, população abrangida

- *Objectivos específicos*: tendo em conta a fraqueza estrutural do sector da navegação interior e o interesse em explorar as vantagens deste modo de

transporte, o objectivo desta acção consiste em melhor a estrutura do mercado fluvial, paralelamente à sua progressiva liberalização, através da luta contra o excesso de capacidade de carga estrutural, calculado em cerca de 15%.

- *População abrangida*: transportadores fluviais.

9.2 Justificação da acção

- *A necessidade da intervenção financeira da Comunidade* justifica-se pelo objectivo de liberalização do mercado fluvial que deve ser acompanhado de medidas destinadas a reestruturar o sector. Esta reestruturação passa por uma redução da dimensão da frota, graças a esse co-financiamento suplementar temporário da Comunidade. Por seu turno, na sua Resolução de 24 de Outubro de 1994 (JO nº C 309/5 de 5.11.1994), o Conselho afirmou que, para garantir uma competitividade duradoura do sector, importa proceder a um novo saneamento estrutural de envergadura. Caso houvesse necessidade de medidas complementares após 1998, estas seriam da competência exclusiva do sector profissional.

- *Escolha das modalidades de intervenção*

  * Prémios ao desmantelamento.

  * Plano de saneamento estrutural no sector da navegação interior instituído pelos Regulamentos (CEE) nº 1102/89 e nº 3690/92 da Comissão. A gestão dos fundos de desmantelamento é da responsabilidade de cada Estado-membro em causa. Em virtude do disposto no artigo 6º do Regulamento (CEE) nº 1101/89 e, nomeadamente, do seu nº 5, a Comissão está incumbida de determinar as condições de atribuição destes prémios de desmantelamento.

9.3 Acompanhamento e avaliação da acção

- *Indicadores de desempenhos*

  * Pedidos de prémios de desmantelamento aceites.
    As autoridades responsáveis pelos fundos devem pagar o prémio de desmantelamento no prazo de um mês a contar da data em que o proprietário apresentou a prova de desmantelamento da sua embarcação. Essas autoridades devem comunicar mensalmente à Comissão a lista dos pagamentos dos prémios de desmantelamento para que esta possa controlar a evolução da acção.

  * Tonelagem efectivamente desmantelada e capacidade de carga sujeita a quotização nos diferentes Estados-membros em causa.

- *Modalidade e periodicidade da avaliação*

Relatórios semestrais e relatório final no termo de 1998, elaborados pelos serviços da Comissão, destinados aos Estados-membros e às organizações profissionais europeias.

Com efeito, o nº 2, do artigo 10º do Regulamento (CEE) nº 1101/89 do Conselho, de 27 de Abril de 1989, prevê que os Estados-membros comuniquem semestralmente à Comissão todas as informações úteis sobre a evolução da acção em curso, em especial, sobre a situação financeira dos fundos, ao número de pedidos de prémios de desmantelamento apresentados e à tonelagem efectivamente desmantelada.

Após esta data, os serviços da Comissão elaboram um relatório semestral. O décimo relatório (relativo ao período compreendido entre 1 de Julho de 1994 e 31 de Dezembro de 1994) foi apresentado aos Estados-membros em causa e ao sector profissional em 15 de Março de 1995. Por seu turno, o número 6, do artigo 6º do Regulamento (CEE) nº 3690/92 prevê que os Estados-membros comuniquem à Comissão, no final de cada trimestre, uma lista dos pedidos de prémios de desmantelamento, bem como um quadro completo dos recursos financeiros disponíveis, tendo em vista a realização de uma reunião trimestral em Bruxelas.

10. DESPESAS ADMINISTRATIVAS (PARTE A DO ORÇAMENTO)

A mobilização efectiva dos recursos administrativos necessários, resultará da decisão anual da Comissão relativa à afectação dos recursos, tendo em conta, nomeadamente, os efectivos e os montantes suplementares concedidos pela autoridade orçamental.

10.1 A acção implica o recrutamento de um funcionário A suplementar para a execução do conjunto do pacote de liberalização do mercado da navegação interna (já contemplado no quadro dos recursos 1995).

10.2 As outras despesas de funcionamento e de pessoal resultantes da acção são abrangidas pela dotação normal da DG e não são susceptíveis de registar um aumento significativo, dado que a acção se inscreve no prolongamento de acções anteriores (nomeadamente a coordenação dos fundos nacionais de desmantelamento).

FICHA DE AVALIAÇÃO DE IMPACTO

IMPACTO DAS PROPOSTAS SOBRE AS EMPRESAS E, EM ESPECIAL AS PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS (PME)

Título das propostas:

- Proposta da Directiva do Conselho relativa às modalidades de fretamento e de determinação dos preços no sector dos transportes nacionais e internacionais de mercadorias por via navegável na Comunidade.
- Proposta de Regulamento (CE) do Conselho que altera o Regulamento (CEE) nº 1101/89 do Conselho relativo ao saneamento estrutural da navegação interior.
- Proposta de Regulamento (CE) do Conselho que altera o Regulamento (CEE) nº 1107/70 relativo aos auxílios concedidos no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável.

Propostas

1. Tendo em conta o princípio da subsidiariedade (ver Capítulo V da comunicação ao Conselho), qual a necessidade da legislação comunitária neste domínio e quais os seus principais objectivos?

   A disparidade das legislações nacionais relativas aos sistemas de exploração comercial da navegação interior não favorece o bom funcionamento do mercado único neste sector. A realização do mercado único exige uma harmonização mais completa dos diferentes regimes existentes nos vários segmentos do mercado fluvial da União. De facto, dificilmente se compreende, sobretudo do ponto de vista dos carregadores, que alguns deles sejam sujeitos ao sistema de fretamento por rotação (distribuição dos pedidos de transporte com preços fixos e segundo condições estabelecidas, em função da ordem de disponibilidade das embarcações após a sua descarga) devido à sua localização geográfica, enquanto outros desenvolvem a sua actividade num mercado livre.

   Na perspectiva da promoção do transporte por via navegável, importa eliminar as regulamentações existentes que podem entravar o seu desenvolvimento a fim de instaurar progressivamente um regime de liberdade de fretamento e de determinação dos preços de transporte (primeira proposta).

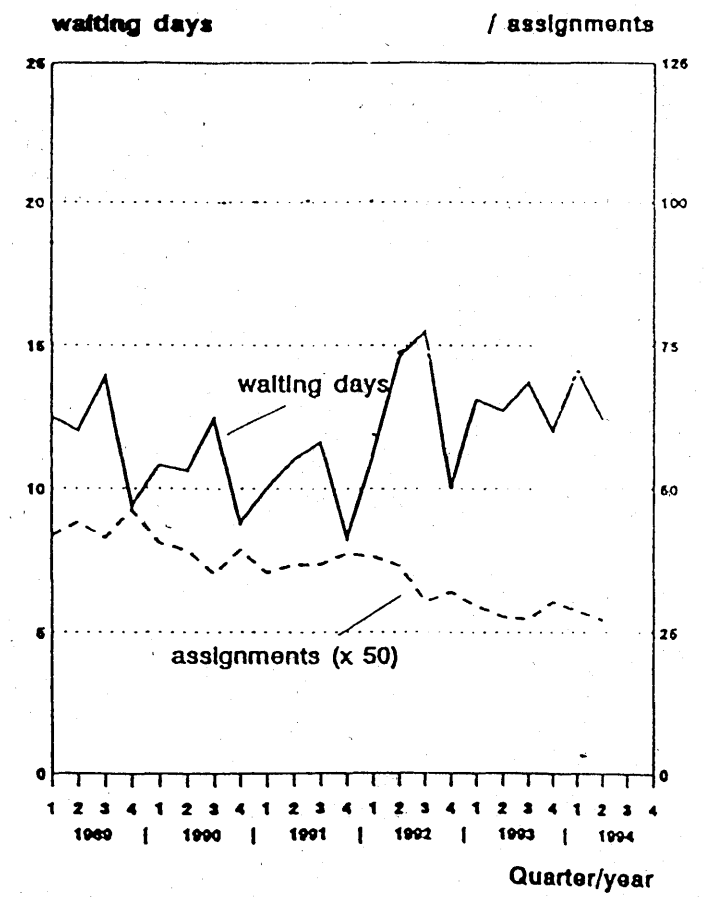
   Com vista a garantir a uniformidade e a transparência necessárias, é oportuno estabelecer a nível comunitário um calendário para esta liberalização progressiva do mercado, de modo a que os Estados-membros em causa possam actuar sincronizadamente.
   Devido a problemas sócio-económicos do sector da navegação interna e às suas mutações estruturais no mercado dos transportes, necessárias à sua progressiva liberalização, há que proceder, a título de medida de acompanhamento, a um novo saneamento estrutural de envergadura (ver Resolução do Conselho de 26 de Outubro de 1994) com vista a garantir uma competitividade duradoura do sector (segunda proposta).

Finalmente, a terceira proposta inclui a possibilidade de auxílios nacionais aos investimentos em equipamentos de infra-estruturas e/ou equipamento para os terminais fluviais inspirada no regime de auxílios existente para o transporte combinado e que favorece a promoção das vias navegáveis.

No mercado em causa, por exemplo no que respeita aos transportes Norte-Sul entre os Países Baixos e a Bélgica, o número de "contratos por viagem" ("assignments") está em diminuição de há anos a esta parte (ver página 41 do Relatório NEA, de 24 de Fevereiro de 1995, relativa à observação do mercado no sector da navegação interna), entre outros motivos porque os carregadores se opõem ao sistema de rotação (demasiado rígido, sem possibilidade de escolha do transportador, etc) e optam por outras alternativas.

A fim de tornar o transporte por via navegável mais atraente, importa pois adoptar medidas tais como uma desregulamentação progressiva juntamente com medidas de acompanhamento.

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



Source: NEA

Impacto sobre as empresas

2. Quem será atingido pelas propostas?

a) Impacto directo (possibilidades de novas actividades)

- carregadores na B, F e PB
- barqueiros-artesanais
- armadores (proprietários de mais de três embarcações de navegação interior)
- agrupamentos ou cooperativas de barqueiros-artesanais
- outros operadores (responsáveis pela gestão de terminais fluviais, portos fluviais ...)

Impacto positivo: a liberalização do mercado tornará o transporte por via navegável mais atraente para os carregadores e também mais competitivo em relação a outros modos de transporte.

b) Impacto indirecto (oferta de serviços de transporte)

- Todas as empresas que precisem de efectuar transportes (carregadores).

Impacto positivo: existência de melhores transportes e vias menos congestionadas.

3. Quais as medidas a adoptar pelas empresas para dar cumprimento à proposta?

Os barqueiros-artesanais que participem no sistema de rotação deverão abandoná-lo progressivamente e reorganizar-se a fim de enfrentarem a liberalização do mercado quer através de agrupamentos comerciais quer reforçando a sua comercialização e logística. Aqueles que pretendam abandonar a profissão beneficiarão de prémios ao desmantelamento.

4. Quais os eventuais efeitos económicos da proposta?

Impacto positivo para o mercado fluvial. A Comissão incumbiu os organismos de investigação NEA e PLANCO de avaliarem o frete suplementar a prever para o sector da navegação fluvial em caso de liberalização do mercado. Segundo estes organismos, o aumento de frete deveria ser da ordem dos 6 a 7 milhões de toneladas anuais, ou seja mais de 10% do volume total de frete actualmente gerido pelos diferentes sistemas de fretamento por rotação. No entanto, o impacto psicológico deste tipo de medida junto dos carregadores, de par com as medidas de promoção já referidas no Anexo III, corre o risco de aumentar fortemente estas estimativas.

Impacto negativo para os barqueiros-artesanais menos competitivos que deverão abandonar o mercado sujeito a uma maior competitividade, mas que poderão, todavia, receber um auxílio sob a forma de prémio ao desmantelamento das suas embarcações.

5. As propostas apresentam medidas destinadas a contemplar a situação específica das pequenas e médias empresas (PME)?

É precisamente para ter em conta a estrutura sócio-económica específica do sector (atomização da profissão com uma grande maioria de barqueiros-artesanais do tipo PME)

que as propostas prevêem, paralelamente à liberalização do mercado, um programa de medidas para reduzir as deficiências estruturais do sector e promover o transporte por via navegável. Por seu turno, a Comissão pode estabelecer o montante dos prémios de desmantelamento em função do tipo e dimensão da embarcação, garantindo deste modo que as PME mais pequenas não sejam desfavorecidas.

Consulta

6. Lista dos organismos consultados sobre as propostas e apresentação dos pontos fundamentais da sua posição.

OEB/ESO	Organisation Européenne de Bateliers
UINF/IBU	União Internacional da Navegação Fluvial
UNICE	União Internacional das Indústrias da Comunidade Europeia
FEPI	Federação Europeia dos Portos de Navegação Interior
CST	Comité Sindical dos Transportes
CLECAT	(Intermediários de Transportes)

- Acordo geral sobre a necessidade de um período transitório antes da liberalização total do mercado fluvial, excepto para a OEB por recear que a proposta I de liberalização do mercado tenha consequências sobre os preços de transporte e que preconiza um saneamento prévio do sector da navegação interior. Em contrapartida, a organização aceita as propostas II e III da Comissão.

- O conjunto das organizações considera útil melhorar o sistema de observação do mercado e para a OEB representa mesmo uma condição para qualquer medida de liberalização.

- Segundo a opinião geral, o objectivo quantitativo de uma nova acção de desmantelamento para 1996-1997-1998 gira em torno de 15% de excesso de capacidade. Porém, para ter em conta uma eventual melhoria da conjuntura económica, é necessário proceder a uma repartição de 5% anuais durante 3 anos (5% x 3), com uma avaliação no final de cada ano.

- As medidas a favor da promoção do transporte por via navegável receberam a aprovação do conjunto das organizações, nomeadamente as que favorecem uma política de ligações fluviais. Este tipo de política foi sobretudo apoiado pela UNICE e pelos CLECAT.

ISSN 0257-9553

COM(95) 199 final

DOCUMENTOS

PT 07

N° de catálogo: CB-CO-95-229-PT-C

ISBN 92-77-89147-5

Serviço de Publicações Oficiais das Comunidades Europeias
L-2985 Luxemburgo