

En interés general del transporte por ferrocarril, y por consiguiente, del medio ambiente, los citados problemas de incorporación y aplicación deben ser resueltos con carácter previo.

6.2. La integración del ferrocarril en un mercado competitivo debe realizarse teniendo en cuenta los aspectos específicos de esta modalidad de transporte y

con un planteamiento intermodal que tenga en cuenta la totalidad de costes y beneficios internos y externos.

6.3. El Comité aboga por criterios definidos con mayor claridad y la fijación de etapas menos apremiantes, así como por una nueva redacción de algunos textos en función de los argumentos desarrollados en el presente dictamen.

Hecho en Bruselas, el 14 de septiembre de 1994.

*El Presidente
del Comité Económico y Social*

Susanne TIEMANN

Dictamen sobre la navegación interior

(94/C 393/11)

El 24 de febrero de 1994, de conformidad con el tercer párrafo del artículo 23 de su Reglamento Interno, el Comité Económico y Social decidió elaborar un dictamen de iniciativa sobre la navegación interior.

La Sección de Transportes y Comunicaciones, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 7 de septiembre de 1994 (Ponente: Sr. von Haus).

En su 318º Pleno (sesión del 14 de septiembre de 1994), el Comité Económico y Social ha aprobado por unanimidad el siguiente dictamen.

1. Observación preliminar

La mayor parte de los temas tratados en el presente dictamen conciernen únicamente a los Estados miembros que comparten una red de vías navegables interconectadas: Bélgica, República Federal de Alemania, Francia, Luxemburgo y Países Bajos. Esto vale especialmente en lo que se refiere a los puntos 4 («Saneamiento estructural de la navegación interior»), 5 («Medidas inmediatas») y 6.3 («Organización del mercado»). Por el contrario, otras indicaciones dentro de «Medidas de armonización dentro de un proyecto global» y «Red transeuropea de vías navegables interiores» conciernen también a los demás Estados miembros de la Comunidad.

2. Importancia desde el punto de vista de los transportes

2.1. El lugar destacado que ocupa la navegación interior desde el punto de vista de los transportes en la Unión Europea queda puesto de relieve por su participación en el transporte intracomunitario de mer-

cancías, que asciende a un 38 % del total, aun cuando sólo cinco de los doce Estados miembros de la Comunidad cuentan con una red de vías navegables interconectadas. En 1990, las vías navegables interiores de Bélgica, República Federal de Alemania, Francia, Luxemburgo, Países Bajos y Suiza transportaron en total 425 millones de toneladas, con 12 860 embarcaciones y un volumen de carga de 12,1 millones de toneladas.

2.2. La navegación interior responde ampliamente a las exigencias que plantea un moderno modo de transporte del futuro. Es menos contaminante, más económico y más seguro que otros modos de transporte que compiten con él, como el ferrocarril y los vehículos de transporte por carretera.

2.3. El saneamiento y el desarrollo de la infraestructura de vías navegables no dañan en general al medio ambiente, requieren un uso restringido de la superficie y no «marcan» el paisaje. Los eventuales daños al medio ambiente y al paisaje pueden paliarse fácilmente con medidas ecológicas de compensación.

2.4. Además, la navegación interior es el único modo de transporte que dispone de grandes capacidades no explotadas. Esto supone una ventaja considerable en vista del crecimiento que se prevé experimentarán los transportes de mercancías como consecuencia del impacto del mercado interior, de la apertura hacia los países de Europa central y oriental y de la creciente división del trabajo en la economía.

2.5. Esto es especialmente válido en el caso del transporte combinado, que incluye todos los medios de transporte. Los esfuerzos de la Comisión y de todos los gobiernos de los Estados miembros dirigidos a apoyar un transporte socialmente aceptable y que respete el medio ambiente, utilizando con mayor libertad las capacidades y las ventajas derivadas del sistema, constituyen en ese sentido buenas premisas.

3. Situación económica

3.1. La situación económica de la navegación interior en la República Federal de Alemania, Francia y Benelux ha ido empeorado constantemente desde 1992 debido a la disminución constante de los fletes, y en los primeros meses de 1994 ha alcanzado extremos que ponen en peligro su existencia. Las pequeñas y medianas empresas se ven amenazadas por los costes de explotación y los trabajadores por la pérdida de puestos de trabajo. El sector sufre la pérdida de mano de obra altamente cualificada, pérdida que más adelante obstaculizará la reactivación de la navegación interior como modo de transporte. La voluntad de las empresas en lo que se refiere a las posibilidades de formación en su seno ha disminuido actualmente de forma preocupante. Tan sólo están excluidos de esta tendencia los barcos que forman parte de sistema de fletes sujetos a turno (tour de rôle), con distribución de carga y fijación de precios.

3.2. Un estudio del Centro NEA (Nederlands centrum voor onderzoek, adversering en onderwijs op het gebied van verkeer en vervoer) sobre la evolución de los costes y los precios de la navegación interior, realizado en marzo de 1994 por encargo de la Dirección General de Transportes de la Comisión Europea, revela que la diferencia entre los costes y las tarifas de los fletes ha ido aumentando sin cesar desde 1992 y ha alcanzado en 1994 proporciones sin precedentes desde que se introdujo el sistema de observación del mercado del transporte de mercancías en el Rin.

3.3. En un documento del 8 de marzo de 1994, la Comisión central para la navegación del Rin (CCR) señala alertadamente que la situación económica de la navegación renana es tan preocupante que ya no es posible mantener la flota sin que se produzcan pérdidas de capacidad, pese a los ingentes esfuerzos por economizar en los costes de explotación de la flota.

3.4. La Unión Internacional de Navegación Fluvial (Internationale Binnenschiffahrts-Union) y la Agrupación Internacional de la Navegación del Rin (Internationale Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt e. V.) hacen alusión a una « crisis existencial » y a una « depresión sin precedentes del nivel de los fletes ».

3.5. Las causas de esta situación, que amenaza la supervivencia de la navegación interior de Europa occidental, residen en la drástica disminución de los

fletes, que ha alcanzado hasta un 80 % en los transportes transfronterizos de mercancías por barcos cisterna. Aparte de las embarcaciones especiales y de las que participan en el sistema de flete « sujeto a turnos », aún vigente en los Países Bajos, Bélgica y Francia, en general no es posible explotar de manera rentable las embarcaciones utilizadas para la navegación interior.

3.6. Las causas de este drástico deterioro de los fletes son las siguientes:

- las flotas de navegación interior de Bélgica, República Federal de Alemania, Francia, Países Bajos, Luxemburgo y Suiza presentan un exceso de capacidad estructural de un 15 % aproximadamente en los transportes de carga seca y de un 20 % en los transportes de barcos cisterna;
- la recesión económica de estos países ha provocado un descenso de un 4 a un 5 % de los transportes de mercancías pesadas;
- la supresión de las tarifas internas de navegación interior efectuada por la República Federal de Alemania con vistas a la liberalización del mercado de transportes ha acelerado considerablemente el deterioro de los fletes;
- los ferrocarriles europeos practican una política de precios agresiva a lo largo de las vías navegables a fin de competir con la navegación interior. En la República Federal, la compañía Deutsche Bahn AG practica unos precios aún inferiores a las tarifas de flete, que disminuyeron entre un 50 y un 60 % en los últimos meses;
- la industria de la navegación interior se compone de una multitud de pequeños proveedores de tonelaje, junto a un número relativamente reducido de grandes fletadores. En una coyuntura de exceso de capacidad, esto no podía sino provocar necesariamente una disminución de los fletes.

3.7. La situación económica de la industria de la navegación interior es muy variable según los Estados miembros debido a las distorsiones de la competencia existentes. La República Federal de Alemania sufre la situación más desfavorable porque, al haber suprimido el sistema de fijación de precios en los transportes interiores alemanes, la liberalización ya es prácticamente efectiva, mientras que en los otros Estados miembros aún subsisten sistemas de distribución del cargamento y de fijación de precios (sistema de fletes sujetos a turnos).

4. Saneamiento estructural de la navegación interior

4.1. La Comisión presentó en junio de 1994 un informe sobre la organización del mercado de la navegación interior y el sistema de fletes sujetos a turno. El informe recibió una acogida favorable por parte de las empresas internacionales del sector, representadas por la Unión Internacional de Navegación Fluvial (UINF) y la Organización de Navegación Europea (ONE). Todos los interesados han reclamado además medidas inmediatas para garantizar la rentabilidad y la viabilidad a largo plazo de este modo de transporte insustituible. En dicho informe se pide al Consejo de la UE que establezca un procedimiento armonizado para llevar a cabo la supresión progresiva del sistema de fletes sujetos a turno aún vigente y de las tarifas, acordando un plazo fijo y con una serie de medidas de acompañamiento y de salvaguardia.

4.2. El conjunto de medidas elaboradas por la Comisión en colaboración con los Estados afectados para garantizar el « saneamiento estructural de la navegación interior », regulado por los Reglamentos (CEE) nºs 1101/89, 1102/89, 3690/92 y 844/94, ofrece la posibilidad de reducir el exceso de capacidad estructural mediante operaciones de desguace y de limitar el acceso a nuevas capacidades aplicando el sistema de « viejo por nuevo ».

4.3. No obstante, es necesario mejorar las condiciones marco del saneamiento estructural, tal como subraya el Comité Económico y Social en su dictamen sobre la « Propuesta de Reglamento (CEE) del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 1101/89 relativo al saneamiento estructural de la navegación interior » [Doc. COM(93) 553 final — SYN 475]. Las modificaciones necesarias consisten en diferenciar las primas por desguace en función del tamaño de las embarcaciones, consolidar el sistema « viejo por nuevo », suprimir la contribución especial, financiar las primas por desguace y establecer algunas disposiciones de organización.

5. Medidas inmediatas

5.1. Para preservar la viabilidad económica y la supervivencia a largo plazo de la navegación interior en Europa occidental, el Comité Económico y Social recomienda a la Comisión que, dentro de su proyecto de saneamiento estructural de la navegación interior, adopte con la mayor celeridad posible las medidas siguientes:

5.1.1. Hay 373 barcos en la lista de espera para la operación de desguace en curso, que no puede llevarse a cabo por falta de medios financieros. Se insta a la Comisión que se encargue de coordinar y dar apoyo organizativo a algunos Estados miembros afectados que están dispuestos a aportar los fondos necesarios para el pago de las primas.

5.1.2. Debe ponerse en marcha una nueva operación de desguace con el objetivo de dismantelar el 15 % del tonelaje correspondiente a la flota de barcos de carga seca, incluidos los empujadores, y el 20 % del tonelaje correspondiente a la flota de barcos cisterna. Las condiciones generales de los reglamentos correspondientes deben modificarse del siguiente modo:

5.1.2.1. Deben instituirse primas diferenciadas para las grandes embarcaciones, con el fin de proporcionar mayores incentivos para su desguace. La prima actual por tonelada debe aplicarse a los buques de 650 a 999 toneladas. De 1 000 a 1 199 toneladas, la prima debe experimentar un aumento lineal del 100 al 130 % y, a partir de 1 200 toneladas, la prima debe fijarse en el 130 %.

5.1.2.2. La operación de desguace debe seguir un procedimiento de licitación sin fijar límite máximo, es decir, debe existir también la posibilidad de reclamar primas que sobrepasen el importe máximo previsto.

5.1.2.3. El importe estimado de los fondos necesarios para alcanzar el objetivo de desguace antes mencionado se sitúa en torno a los 180 millones de ecus para la flota

de barcos de carga seca y en torno a los 95 millones de ecus para la flota de barcos cisterna. La financiación de los fondos debe correr a cargo de los presupuestos públicos de los Estados miembros o de la Unión Europea. El Comité Económico y Social acoge favorablemente la introducción de un título en el presupuesto de la Unión Europea como primer paso en la dirección correcta. Económicamente ya no resulta viable imponer a la industria del sector nuevas cargas para financiar la prima por desguace además de tener que reembolsar las deudas contraídas en la anterior operación de desguace de 1990.

5.1.2.4. En lo que se refiere a la flota de barcos de carga seca y de barcos cisterna, sería conveniente establecer dos operaciones de desguace diferentes según los barcos tengan un tonelaje inferior o superior a 1 000 toneladas, con el fin de garantizar el desguace de las grandes embarcaciones.

5.1.2.5. El sistema de « viejo por nuevo » debe reforzarse en una proporción de 1,5:1. En consecuencia, debe aumentarse la contribución especial, pero no la prima por desguace, por lo que es necesario modificar el apartado 1 a) del artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 1101/89, que prevé fijar la prima y la contribución al mismo nivel.

6. Medidas de armonización dentro de un proyecto global

6.1. Dentro del proyecto global anunciado por la Comisión para la navegación interior europea es necesario adoptar medidas de armonización de las condiciones en las que se desarrolla la competencia, crear una organización común de mercados y elaborar propuestas sobre el desarrollo, la modernización y la financiación de una red transeuropea de vías de navegación interior.

6.2. En los ámbitos social, fiscal y técnico, los Estados miembros de la Unión Europea aplican una serie de disposiciones divergentes que dan lugar a distorsiones de la competencia, ya que repercuten en la estructura de costes de las empresas. Por tanto, sería conveniente adoptar las siguientes medidas de armonización:

6.2.1. Incorporación completa al Derecho nacional de las directivas de la Unión Europea sobre el acceso a las profesiones del sector de la navegación interior.

6.2.2. Elaboración de disposiciones mínimas sobre la tripulación para todas las categorías de vías navegables, así como disposiciones sobre el tiempo de descanso mínimo de los tripulantes de navegación interior en Bélgica, República Federal de Alemania, Francia y Países Bajos.

6.2.3. Elaboración de disposiciones jurídicas comunes en materia de salud y seguridad en el trabajo.

6.2.4. Para preservar y garantizar una formación profesional de calidad, el Comité apoya el proyecto de crear un fondo comunitario destinado a contrarrestar la falta de disposición a llevar a cabo medidas de formación.

6.2.5. A este mismo objetivo responde también la reivindicación de una formación profesional europea uniforme que exija cualificaciones equivalentes.

6.2.6. La puesta en marcha de un programa de investigación y desarrollo destinado a estudiar las posibilidades de utilización de las nuevas tecnologías de comunicación en la navegación interior y la puesta a punto de servicios accesibles representa una medida de acompañamiento adicional muy útil.

6.2.7. Debería supervisarse la adopción de orientaciones sobre la eliminación de residuos de la navegación renana que prepara en la actualidad la Comisión central para la navegación del Rin para la red de vías navegables interiores interconectadas de Europa occidental.

6.3. En el ámbito de la organización del mercado de transportes, las diferentes reglamentaciones existentes en los distintos Estados miembros provocan distorsiones de la competencia, no ofrecen suficientes garantías de rentabilidad de los fletes y por tanto requieren urgentemente una armonización. Ya se ha dado un primer paso en esta dirección con el Reglamento (CEE) nº 3921/91, que prevé la abolición dentro de la navegación interior comunitaria, antes del 31 de diciembre de 1994, de las reservas de cabotaje de las embarcaciones de la Unión Europea. De este modo, el transporte entre todos los puertos de la Unión Europea ya no se verá sujeto a ningún tipo de obstáculo.

6.3.1. Mientras que la República Federal de Alemania ha suprimido desde el 1 de enero de 1994 sus tarifas internas para la navegación fluvial, los Países Bajos, Francia y Bélgica mantienen sus sistemas de flete sujetos a turno, que prevén un reparto de las cargas y precios fijos. Estos sistemas se suprimirán progresivamente dependiendo de la buena voluntad de los diferentes gobiernos durante un período transitorio de 5 a 6 años. Las tarifas obligatorias que impone este sistema garantizan a los transportistas unos precios de transporte rentables, que permiten subvencionar otros modos de transporte en los que las tarifas de los fletes son claramente inferiores. No obstante, los sistemas de fletes sujetos a turno tienen el inconveniente de que restringen extraordinariamente el cambio de barcos. Otro inconveniente añadido es que el cargador no tiene la posibilidad de utilizar un barco que responda a sus exigencias en términos de calidad, equipamiento, seguridad y dimensión. Contrariamente a lo que ocurre en el resto del mercado, tampoco tiene la posibilidad de intervenir en la fijación de los precios de transporte. Si se desea crear un mercado armonizado regido por condiciones de competencia equitativas para todos los interesados, conviene suprimir lo más rápidamente posible estos sistemas de flete. En contrapartida, sería deseable promover la adopción de medidas encaminadas a mejorar la integración de la navegación interior dentro del transporte combinado en la Unión Europea por medio de una política de transportes dirigida a ese objetivo específico.

6.3.2. El 7 de diciembre de 1992, el Consejo otorgó a la Comisión un mandato de negociación con los terceros países de Europa central y oriental para negociar las disposiciones que regulan los transportes entre el este y el oeste. Al ponerlo en práctica ha de tenerse en cuenta la situación económica y la estructura de costes del

sector afectado en los países de la Unión Europea por una parte y en los terceros países por otra. Conviene asimismo tener en cuenta las exigencias que entraña el aumento de los transportes de mercancías entre la Unión Europea y los países de Europa central y oriental. El libre acceso al mercado, con la libertad de precios que implica, sólo puede hacerse realidad de modo gradual y en la medida en que las condiciones económicas sean equiparables y las estructuras de costes en los terceros países se ajusten a las de los operadores de navegación interior de Europa occidental. Los elementos básicos de los acuerdos bilaterales concluidos entre algunos Estados miembros de la Unión Europea y los PECO sobre la reglamentación de los transportes fluviales deben quedar integrados en el acuerdo multilateral previsto. En concreto, se trata del reparto al 50% de la carga en los intercambios recíprocos y la prohibición del gran cabotaje (en el interior de las fronteras de la Unión Europea) y del pequeño cabotaje (en el interior de las fronteras de un Estado). El cabotaje consecutivo (transporte nacional a continuación de un transporte internacional) también debe estar sujeto a autorización.

6.3.3. Con respecto a la formulación de una estrategia global europea en materia de transportes, el Comité Económico y Social acoge favorablemente las declaraciones de la Comisión y de los gobiernos de los Estados miembros de conceder más importancia a la protección del medio ambiente dentro de la política de transportes. Esta declaración de intenciones deberá reflejarse en medidas y decisiones concretas. En el contexto de la navegación interior, esto significa que debe estudiarse la posibilidad de trasladar el potencial de carga de otros modos de transporte a la navegación interior y, en su caso, debe acompañarse de decisiones políticas de apoyo como, por ejemplo, mediante la imputación de los costes externos según el principio de «quien contamina, paga». A fin de descongestionar el transporte por carretera, un objetivo de la política de transportes debe ser procurar que parte del transporte de mercancías sueltas efectuado por camiones se traspase al ferrocarril, que al ceder grandes toneladas de mercancías a la navegación interior dispone de las capacidades necesarias.

7. Red transeuropea de vías navegables interiores

7.1. El Comité Económico y Social acoge favorablemente la Resolución del Consejo del 29 de octubre de 1993 sobre el desarrollo de una red transeuropea de vías navegables interiores, ya que tiene en cuenta la coherencia técnica necesaria en las vías navegables y define las medidas que es preciso aplicar con carácter prioritario. En este contexto, parece conveniente incluir el río Po y sus enlaces con el Adriático en la lista de medidas prioritarias para la red europea de vías navegables. Esto contribuiría a mejorar el desarrollo de las conexiones transeuropeas, tanto con los países meridionales como con los orientales.

7.2. También sería pertinente que se fijara un orden de prioridad para establecer la cronología de las diferentes medidas de desarrollo en función de su importancia para los transportes intracomunitarios. Es conveniente efectuar análisis de costes y beneficios que tengan en cuenta las ventajas económicas, sociales y ambientales de estas medidas.

7.3. En interés de la Unión Europea, conviene aplicar sin tardanza dentro del programa estas medidas de desarrollo, que implican costes elevados. En este contexto, parece justo y necesario que la Unión Europea

cofinancie estas medidas con cargo al presupuesto de la Unión Europea como complemento a la financiación aportada por los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 14 de septiembre de 1994.

El Presidente
del Comité Económico y Social
Susanne TIEMANN

Dictamen sobre el documento «Hacia un entorno de comunicaciones personales — Libro Verde sobre un planteamiento común en el campo de las comunicaciones móviles y personales en la Unión Europea»

(94/C 393/12)

El 19 de mayo de 1994, de conformidad con el artículo 198 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, la Comisión decidió consultar al Comité Económico y Social sobre el documento «Hacia un entorno de comunicaciones personales — Libro Verde sobre un planteamiento común en el campo de las comunicaciones móviles y personales en la Unión Europea».

La Sección de Transportes y Comunicaciones, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 7 de septiembre de 1994 (Ponente: Sr. Mobbs).

En su 318º Pleno (sesión del 14 de septiembre de 1994), el Comité Económico y Social ha aprobado por unanimidad el siguiente dictamen.

1. Introducción

1.1. En la Resolución del Consejo de 22 de julio de 1993 se analizó la situación en el sector de las telecomunicaciones y la necesidad de lograr mayores avances en este ámbito.

1.2. Tras las correspondientes consultas, se alcanzó un consenso dentro del Consejo sobre una serie de aspectos esenciales, de los que a continuación se exponen algunos de los más importantes.

1.2.1. De forma general, se admite que la liberalización de los mercados de servicios de telecomunicaciones es el resultado inevitable de la evolución de las tecnologías y del mercado.

1.2.2. Se pide en términos generales el mantenimiento de la estabilidad financiera del sector y la protección del servicio universal, mientras se realiza el necesario ajuste de la estructura de tarifas.

1.2.3. Es indispensable tener un calendario claro de los cambios normativos con puntos de referencia precisos, para que el sector cuente con la estabilidad necesaria.

1.2.4. Debe seguirse un enfoque realista para avanzar más en la liberalización, de forma que se tenga en cuenta el ajuste que requieren las regiones periféricas con redes menos avanzadas.

1.2.5. Se reconoce en general el valor que tiene para los usuarios, la industria y el conjunto de la economía europea disponer de una infraestructura de telecomunicaciones muy desarrollada y de servicios de telecomunicaciones eficaces y avanzados.

1.2.6. La apertura del mercado de telecomunicaciones de la Unión Europea a terceros países debería vincularse al logro de un acceso comparable a los mercados de dichos países.

1.3. La Comisión, el Consejo y los Estados miembros han adoptado muchas medidas al respecto. Con vistas al futuro, el Consejo incluyó entre los objetivos impor-