

REGULAMENTO (CEE) Nº 1101/89 DO CONSELHO

de 27 de Abril de 1989

relativo ao saneamento estrutural da navegação interior

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu ⁽²⁾,

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

Considerando que o excesso estrutural da capacidade de carga, que se manifesta há já algum tempo nas frotas que operam na rede de vias navegáveis interligadas da Bélgica, Alemanha, França, Luxemburgo e Países Baixos, afecta sensivelmente a economia dos transportes e, nomeadamente, o sector dos transportes de mercadorias por via navegável;

Considerando que as previsões não permitem encarar um aumento da procura neste sector, nos anos mais próximos, suficiente para absorver esse excesso de capacidade; que, com efeito, a parte que a navegação interior representa no mercado global dos transportes continua a diminuir, devido às mutações progressivas das indústrias de base cujo abastecimento é essencialmente assegurado por via navegável;

Considerando que só uma acção de desmantelamento coordenada no plano comunitário permitirá realizar a curto prazo uma redução substancial do excesso de capacidade a sanear assim as estruturas da navegação interior;

Considerando que as acções de desmantelamento de embarcações organizadas ao nível nacional por alguns Estados-membros obtiveram resultados sem dúvida positivos, mas insuficientes, devido, nomeadamente, a uma ausência de coordenação dessas acções no plano internacional;

Considerando que uma abordagem comum, pela qual os Estados-membros tomem conjuntamente medidas tendentes à realização de um mesmo objectivo, constitui uma das condições essenciais para assegurar uma redução efectiva do excedente da capacidade de carga; que convém, para o efeito, criar fundos de desmantelamento para esse efeito nos Estados-membros em que a navegação interior é especialmente importante e que estes assegurem a respectiva administração; que as empresas que se encontrem estabelecidas noutros Estados-membros, mas efectuem transportes nas vias navegáveis interligadas dos Estados-membros em questão, devem participar num desses fundos;

Considerando que o excesso de capacidade se manifesta, de modo geral, em todos os sectores do mercado de trans-

portes por via navegável; que as medidas a adoptar devem, portanto, ter carácter geral e abranger todas as embarcações de carga, bem como os rebocadores-empuradores; que pode, entretanto, considerar-se a exclusão das embarcações que, devido às suas dimensões ou à afectação exclusiva a mercados nacionais fechados, não contribuem para o excesso de capacidade na referida rede de vias navegáveis interligadas; que, pelo contrário, devido à sua influência no mercado dos transportes, é necessário incluir no sistema as frotas privadas que efectuem transportes por conta própria;

Considerando que a preocupante situação económica e social do sector das embarcações de porte bruto inferior a 450 toneladas e, nomeadamente, a situação financeira e as limitadas possibilidades de reconversão do pessoal dessas embarcações exigem medidas específicas tais como coeficientes especiais de valorização do material fluvial ou medidas específicas de saneamento para as redes mais atingidas; que, neste último caso, é necessário permitir que os Estados-membros excluam essas embarcações do âmbito de aplicação do regulamento, na condição de os sujeitarem a um plano de saneamento nacional que não crie distorções de concorrência e seja conforme às disposições do Tratado relativas aos auxílios;

Considerando que, devido às diferenças fundamentais existentes entre os mercados dos transportes de carga sólida e dos transportes de matérias líquidas, é desejável criar contas distintas no âmbito do mesmo fundo para as embarcações de carga sólida e para as embarcações-cisterna;

Considerando que, no âmbito de uma política económica conforme ao Tratado, o saneamento estrutural de um determinado sector económico incumbe em primeiro lugar aos operadores desse sector; que os custos do sistema a criar devem, portanto, ser suportados pelas empresas que operam no sector da navegação interior; que, para assegurar o arranque do sistema e para o tornar operacional desde o início se deve no entanto encarar um pré-financiamento pelos Estados-membros em questão, sob a forma de empréstimos reembolsáveis; que, devido à situação económica difícil dessas empresas, seria conveniente que esses empréstimos fossem concedidos sem juros;

Considerando que, nos termos do artigo 74º do Tratado, os objectivos deste último são prosseguidos, no que se refere aos transportes, no âmbito de uma política comum; que decorre do artigo 77º que esta política pode incluir o recurso a auxílios, nomeadamente quando estes correspondam a necessidades de coordenação dos transportes; que a acção da Comunidade neste domínio, incluindo em matéria de auxílios, deve todavia ter em conta os diferentes objectivos gerais do artigo 3º do Tratado, e nomeadamente, o objectivo enunciado na alínea f) em matéria

⁽¹⁾ JO nº C 297 de 22. 11. 1988, p. 13 e

JO nº C 31 de 7. 2. 1989, p. 14.

⁽²⁾ JO nº C 326 de 19. 12. 1988, p. 54.

⁽³⁾ JO nº C 318 de 12. 12. 1988, p. 58.

de concorrência; que, tal como para os auxílios sujeitos às regras do artigo 92º e seguintes do Tratado, é conveniente assegurar que as medidas previstas pelo presente regulamento bem como a sua aplicação não falseiem ou ameacem falsear a concorrência, nomeadamente favorecendo certas empresas de forma contrária ao interesse comum; que, para colocar assim as empresas em questão em condições de concorrência iguais, as quotizações a pagar aos fundos de desmantelamento e os prémios de desmantelamento devem comportar taxas uniformes; que é igualmente necessário que a acção de desmantelamento seja empreendida simultaneamente, com a mesma duração e nas mesmas condições em todos os Estados-membros implicados;

Considerando que convém impedir que os efeitos da acção coordenada de desmantelamento sejam anulados por uma entrada em serviço simultânea de uma capacidade de carga suplementar; que se revela necessário prever temporariamente medidas tendentes a travar esses investimentos, sem que essas medidas possam contudo levar a um bloqueio total do acesso ao mercado dos transportes por via navegável ou à introdução de um contingente das frotas nacionais;

Considerando que, no âmbito do sistema projectado, é desejável que sejam previstas medidas sociais em benefício das pessoas que desejam abandonar o sector dos transportes por via navegável ou reconverter-se noutro sector de actividades;

Considerando que as decisões a tomar para o funcionamento do sistema devem, dado o seu carácter comunitário, ser tomadas ao nível da Comunidade, após consulta aos Estados-membros e às organizações profissionais dos transportes por via navegável; que a competência para tomar essas decisões, bem como para zelar pela sua aplicação e pela manutenção das condições de concorrência referidas no presente regulamento, deve ser atribuída à Comissão;

Considerando que, para prevenir distorções da concorrência nos mercados em causa e aumentar a eficácia do sistema previsto, é desejável que a Suíça adopte medidas análogas para a sua frota que navega na rede das vias interligadas dos Estados-membros em questão; que este país se mostrou disposto a adoptar tais medidas,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

1. As embarcações de navegação interior afectas ao transporte de mercadorias entre dois ou mais pontos nas vias navegáveis dos Estados-membros ficam sujeitas a medidas de saneamento estrutural do sector da navegação interior, nas condições previstas no presente regulamento.
2. As medidas referidas no número anterior abrangem:
 - a redução do excesso de capacidades estruturais, através de acções de desmantelamento, coordenadas no plano comunitário,
 - medidas de acompanhamento destinadas a evitar o agravamento do excesso de capacidades existentes ou o aparecimento de novos excessos de capacidade.

Artigo 2º

1. O presente regulamento aplica-se aos navios de carga e aos rebocadores-empurradores que efectuem transportes por conta de outrem ou transportes por conta própria que estejam registados num Estado-membro ou que, na falta de registo, sejam explorados por uma empresa estabelecida num Estado-membro.

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por « empresa » qualquer pessoa singular ou colectiva que exerça uma actividade económica artesanal ou industrial.

2. Não ficam sujeitos ao presente regulamento:

- a) As embarcações que naveguem exclusivamente em vias nacionais não ligadas às outras vias navegáveis da Comunidade;
- b) As embarcações que, pelas suas dimensões, não possam sair das vias navegáveis nacionais em que navegam e que não possam ter acesso a outras vias navegáveis da Comunidade (embarcações cativas), desde que estas embarcações não sejam susceptíveis de fazer concorrência às embarcações a que se aplica o presente regulamento;
- c) — os rebocadores-empurradores cuja potência de propulsão não ultrapasse 300 quilovátios,
 - as embarcações fluvio-marítimas e as barcas de navio, desde que efectuem exclusivamente transportes internacionais ou nacionais em viagens que incluam um percurso marítimo,
 - os barcos de passagem entre margens,
 - as embarcações afectas a um serviço público não comercial.

3. Cada Estado-membro pode excluir do âmbito de aplicação do presente regulamento as suas embarcações de porte bruto inferior a 450 toneladas, se a situação económica e social do sector destas embarcações o exigir.

Quando for feito uso dessa faculdade, o Estado-membro implicado enviará à Comissão, nos seis meses seguintes à adopção do presente regulamento, um plano de saneamento nacional ao abrigo do regime de ajudas. No caso de a Comissão considerar o plano de saneamento incompatível com o mercado comum, aplica-se a essas embarcações o disposto no nº 1.

Artigo 3º

1. Cada Estado-membro cujas vias navegáveis se encontrem ligadas às de outro Estado-membro e cuja frota tenha uma tonelagem superior a 100 000 toneladas, a seguir designados « Estados-membros em causa », deve criar, no âmbito da sua legislação nacional e pelos seus próprios meios administrativos, um fundo de desmantelamento, a seguir designado « fundo ».

2. A gestão de cada fundo será assegurada pelas autoridades competentes do Estado-membro em causa. Este deve associar a essa gestão as organizações nacionais representativas da navegação interior.

3. Cada fundo deve incluir duas contas distintas, uma para as embarcações de carga sólida e para os rebocadores-empurradores e outra para os navios-cisterna.

Artigo 4º

1. Relativamente a cada uma das embarcações sujeitas ao presente regulamento, o proprietário pagará a um dos fundos criados por força do artigo 3º uma quotização fixada nos termos do artigo 6º,

2. Em relação às embarcações registadas num dos Estados-membros em causa, a quotização será paga ao fundo do Estado-membro de registo da embarcação. Em relação às embarcações não registadas exploradas por uma empresa estabelecida num desses Estados, a quotização será paga ao fundo do Estado-membro onde a empresa se encontra estabelecida.

3. Relativamente às embarcações registadas noutro Estado-membro e às embarcações não registadas que sejam exploradas por uma empresa estabelecida noutro Estado-membro, a quotização será paga, à escolha do proprietário da embarcação, a um dos fundos criados nos Estados-membros em causa.

Esta opção tem carácter definitivo e é válida para todas as embarcações que pertençam ao mesmo proprietário ou que sejam exploradas pela mesma empresa.

Artigo 5º

1. Se o proprietário de uma embarcação que é objecto do nº 1 do artigo 2º proceder ao desmantelamento desta, receberá do fundo pelo qual a embarcação é abrangida, no limite dos meios financeiros disponíveis, um prémio de desmantelamento, nas condições previstas no artigo 6º. Este prémio só será concedido a uma embarcação cujo proprietário prove que esta faz parte da frota activa.

O desmantelamento consiste no envio para a sucata da totalidade do casco da embarcação.

Fazem parte da frota activa as embarcações em bom estado de funcionamento :

- que disponham,
 - quer de um certificado de navegabilidade emitido pela autoridade nacional competente ou com o acordo desta,
 - quer de uma autorização para efectuar transportes nacionais emitida pelas autoridades de um dos Estados-membros abrangidos,

e que tenham efectuado pelo menos uma viagem no ano anterior ao da apresentação do pedido de prémio de desmantelamento,

- ou que tenham efectuado pelo menos dez viagens durante o ano anterior ao da apresentação do pedido de prémio de desmantelamento.

Não será concedido qualquer prémio às embarcações que, na sequência de avaria ou de outros danos, não sejam reparáveis e sejam desmanteladas.

2. É estabelecida uma solidariedade financeira entre os fundos no que diz respeito às contas distintas referidas no nº 3 do artigo 3º. Essa solidariedade actuará por ocasião do reembolso dos empréstimos sem juros referidos no artigo 7º e tem por objectivo garantir que o prazo de reembolso destes empréstimos seja o mesmo para todos os fundos.

Artigo 6º

1. A Comissão fixará separadamente em relação às embarcações de carga sólida, os navios-cisterna e os rebocadores-empurradores :

- a taxa das quotizações anuais a pagar ao fundo por cada embarcação,
- a taxa dos prémios de desmantelamento,
- os coeficientes de valorização para os diversos tipos e categorias de material fluvial. Estes coeficientes tomarão em consideração a situação socioeconómica específica existente no sector das embarcações de porte bruto inferior a 450 toneladas.

2. As quotizações e os prémios de desmantelamento serão expressos em ecus e iguais para todos os fundos. As respectivas taxas serão as mesmas para todos os fundos.

3. As quotizações e os prémios serão calculados em função quer da tonelagem de porte bruto, quanto aos navios de carga, quer da potência de propulsão, quanto aos rebocadores-empurradores.

4. As taxas das quotizações serão fixadas a um nível capaz de proporcionar aos fundos os meios financeiros suficientes para contribuir eficazmente para a redução dos desequilíbrios estruturais entre a oferta e a procura na navegação interior, tendo em conta as dificuldades da situação económica deste sector.

As quotizações são anuais e devem ser pagas no início do ano contra entrega de um atestado que sirva de prova de pagamento. O pagamento dessas quotizações não pode ultrapassar um período de dez anos.

Esse atestado deve encontrar-se, a partir de 1 de Março do ano considerado, a bordo da embarcação ou, no caso de material fluvial sem tripulação, a bordo do rebocador-empurrador. Para o primeiro ano de funcionamento do regime, a Comissão fixará a data a partir da qual o atestado deve encontrar-se a bordo.

5. A Comissão fixará o período de desmantelamento durante o qual podem ser obtidos prémios, bem como as condições de atribuição desses prémios, em função dos objectivos a atingir, segundo os tipos ou categorias de embarcações e tendo em conta as possibilidades financeiras dos fundos.

6. A Comissão determinará as regras de solidariedade financeira referida no nº 2 do artigo 5º,

7. Após consulta aos Estados-membros e às organizações representativas da navegação interior a nível comuni-

tário, a Comissão fixará uma data-limite para a concretização de uma redução substancial dos excessos de capacidade e tomará as decisões referidas nos nºs 1 a 6,

Ao tomar as suas decisões, a Comissão terá igualmente em conta os resultados da análise dos mercados de transporte na Comunidade e a sua evolução previsível, bem como a necessidade de evitar que a concorrência seja falseada de forma contrária ao interesse comum.

Artigo 7º

1. Sem prejuízo das disposições do Tratado e das medidas tomadas em sua execução no domínio dos auxílios, os Estados-membros em causa pré-financiarão, sob a forma de empréstimos, o fundo criado no seu território, para que as acções coordenadas de desmantelamento possam iniciar-se imediatamente. Os montantes assim fornecidos são reembolsados pelo fundo, sem juros, segundo um programa previamente estabelecido.

Os fundos podem ser pré-financiados igualmente através de empréstimos com aval do Estado, contraídos no mercado de capitais, com a condição de os juros do empréstimo ficarem a cargo do Estado em questão.

2. As obrigações a cargo de um fundo nacional existente no momento da entrada em vigor do presente regulamento serão retomadas pelo fundo do Estado-membro em causa.

Os proprietários de embarcações que não estejam submetidas ao presente regulamento e beneficiem de direitos decorrentes de acções nacionais de desmantelamento podem fazer valer esses direitos em relação aos fundos referidos no nº 1 do artigo 3º durante um período de seis meses a contar do final do período de desmantelamento referido no nº 5 do artigo 6º,

Artigo 8º

1. a) Durante um período de cinco anos a contar da entrada em vigor do presente regulamento, a entrada em serviço, nas vias navegáveis referidas no artigo 3º, de embarcações submetidas ao presente regulamento que sejam de construção recente, que sejam importadas de um país terceiro ou que saiam das vias nacionais referidas no nº 2, alíneas a) e b), do artigo 2º, está sujeita à condição;

— de que o proprietário da embarcação a colocar em serviço proceda ao desmantelamento, sem prémio, de uma tonelagem equivalente à da referida embarcação,

— ou de que, se não desmantelar qualquer embarcação, pague ao fundo a que a sua nova embarcação pertence ou que escolheu nos termos do artigo 4º uma contribuição especial de montante igual ao do prémio de desmantelamento fixado para uma tonelagem igual à da nova embarcação,

— ou de que, se proceder ao desmantelamento de uma tonelagem inferior à da nova embarcação a colocar em serviço, pague ao fundo em questão uma contribuição especial de montante equivalente ao do prémio de desmantelamento corres-

pondente, nesse momento, à diferença entre a tonelagem da nova embarcação e a tonelagem da embarcação desmantelada,

Quando se trate de rebocadores-empurradores, a noção de « tonelagem » é substituída pela de « potência motriz ».

As embarcações de países terceiros que tenham adoptado, em aplicação de um instrumento de direito internacional, medidas análogas às previstas no presente regulamento são assimiladas a embarcações dos Estados-membros;

b) Em relação às embarcações referidas na alínea anterior, que sejam colocadas em serviço nas vias navegáveis referidas no artigo 3º entre a entrada em vigor do presente regulamento e a criação do fundo nacional correspondente, a contribuição especial a pagar pelo proprietário, nos termos da alínea a) será paga numa conta especial a indicar pelas autoridades nacionais do Estado-membro em causa. A contribuição será transferida para o fundo logo que este seja estabelecido;

c) Três anos após a entrada em vigor do presente regulamento e se a evolução do mercado dos transportes o exigir, a Comissão pode, após consulta aos Estados-membros e às organizações representativas da navegação interior a nível comunitário, adaptar a relação entre a nova e a antiga tonelagem referida na alínea a).

2. As condições definidas no nº 1 aplicam-se igualmente aos aumentos de capacidade que resultem de um alongamento das embarcações e de uma substituição dos motores dos rebocadores-empurradores.

3. a) Não ficam sujeitas às condições enunciadas nos nºs 1 e 2 as embarcações em relação às quais o proprietário apresente prova:

— de que a construção já estava em curso à data de entrada em vigor do presente regulamento, e

— de que os trabalhos já realizados representam a transformação de pelo menos 20 % da quantidade de aço necessário ou de 50 toneladas, e

— de que a entrega e a entrada ao serviço ocorrerão nos seis meses seguintes à entrada em vigor do presente regulamento.

b) Não ficam sujeitas às condições enunciadas nos nºs 1 e 2 as embarcações que, no momento da entrada em vigor do presente regulamento, não lhe estavam submetidas, por força do nº 2, alínea a), do artigo 2º, e que, por uma ligação navegável recentemente aberta, podem utilizar outras vias navegáveis da Comunidade.

c) A Comissão pode, após consulta aos Estados-membros e às organizações representativas da navegação interior a nível comunitário, excluir embarcações especializadas do âmbito de aplicação do nº 1.

4. A entrada ao serviço de uma embarcação referida nos nºs 1 e 2 fica interdita até que o proprietário tenha cumprido as obrigações enunciadas no nº 1. Em caso de infracção a esta interdição, as autoridades nacionais podem tomar medidas para impedir que a embarcação em causa participe no tráfego.

5. O Conselho pode, com base numa proposta da Comissão acompanhada de um relatório fundamentado, decidir prorrogar, por um máximo de cinco anos, o período referido no nº 1.

O conselho deliberará sobre esta proposta nas condições previstas no Tratado.

Artigo 9º

Os Estados-membros abrangidos podem tomar medidas destinadas a:

- facilitar aos transportadores por via navegável que se retirem dessa profissão a obtenção de uma pensão de reforma antecipada ou a reconversão noutra actividade económica,
- conceder aos trabalhadores que, na sequência das acções de desmantelamento, abandonem a navegação interior, uma pensão de reforma antecipada e organizar acções de formação profissional ou de reconversão.

Artigo 10º

1. Os Estados-membros adoptarão, antes de 1 de Janeiro de 1990, as medidas necessárias à execução do

presente regulamento e delas darão conhecimento à Comissão.

Essas medidas devem nomeadamente prever um controlo permanente e eficaz da observância das obrigações que incumbem às empresas por força do presente regulamento e das normas nacionais aprovadas em sua execução, bem como sanções adequadas em caso de infracção.

2. Enquanto durar a acção de desmantelamento, os Estados-membros comunicarão à Comissão, de seis em seis meses, todas as informações úteis sobre a evolução da acção em curso e nomeadamente sobre a situação financeira do fundo, o número de pedidos de desmantelamento apresentados e a tonelagem efectivamente desmantelada.

3. A Comissão tomará, antes de 1 de Maio de 1989, as decisões que lhe incumbem por força do artigo 6º.

4. Dois anos após a entrada em vigor do presente regulamento, a Comissão avaliará os efeitos das medidas referidas no nº 1, num relatório a apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Artigo 11º

O presente regulamento entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

É aplicável a partir de 1 de Maio de 1989.

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

Feito no Luxemburgo, em 27 de Abril de 1989.

Pelo Conselho

O Presidente

J. BARRIONUEVO PEÑA