

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

COM(93) 553 final - SYN 475

Bruxelas, 16 de Novembro de 1993

RELATÓRIO DA COMISSÃO

sobre os efeitos das medidas de saneamento estrutural da navegação interior
introduzidas pelo Regulamento (CEE) n° 1101/89 do Conselho de
27 de Abril de 1989

Proposta de

REGULAMENTO (CE) DO CONSELHO

SYN 475

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

(Apresentada pela Comissão)

RELATÓRIO DA COMISSÃO

**sobre os efeitos das medidas de saneamento estrutural da navegação interior
introduzidas pelo Regulamento (CEE) n° 1101/89 do Conselho de
27 de Abril de 1989**

1. Introdução

O Regulamento (CEE) nº 1101/89 do Conselho, de 27 de Abril de 1989⁽¹⁾, introduziu um conjunto de medidas destinadas a eliminar a sobrecapacidade estrutural da navegação interior que tem caracterizado este mercado desde a recessão económica dos anos 80. O regulamento do Conselho estabeleceu dois grupos de medidas: a) a concessão de prémios de desmantelamento, para reduzir a capacidade da frota activa de navegação interior, e b) medidas de restrição do investimento em novas embarcações paralelas ao programa de desmantelamento. (No ponto 2 descrevem-se os principais elementos do Regulamento 1101/89 do Conselho.) Estas últimas medidas, geralmente conhecidas por sistema do "velho por novo", foram introduzidas por um período de cinco anos a iniciar na data de entrada em vigor do regulamento (28.4.1989), com possibilidade de prorrogação por mais cinco anos no máximo.

O nº 5 do artigo 8º do Regulamento 1101/89 do Conselho estabelece:

"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."⁽²⁾

O presente relatório descreve as razões que levam a Comissão a considerar necessário essa prorrogação. A proposta respectiva consta do Anexo I.

2. Antecedentes

O Regulamento nº 1101/89 do Conselho e o Regulamento (CEE) nº 1102/89 da Comissão, de 27 de Abril de 1989⁽³⁾, que com ele se relaciona e que estabelece determinadas normas de execução do regulamento do Conselho, têm por objectivo eliminar o desequilíbrio estrutural entre a procura e a oferta no mercado da navegação interior. Os elementos principais do que é vulgar designar sinteticamente por "programa de desmantelamento CE" são:

- a) Num quadro comunitário harmonizado, são criados fundos nacionais de desmantelamento nos Estados-membros cujas vias de navegação interiores estão ligadas às de outros Estados-membros e em que a tonelagem da frota nacional de navegação interior é superior a 100 000 t. Os Estados-membros directamente interessados são a Bélgica, a Alemanha, a França e os Países Baixos.

-
- (1) JO nº L 116 de 28.4.1989, p.25, com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº 3572 de 4.12.1990 - JO nº L 353 de 17.12.1990, p.14.
 - (2) O período referido no nº 1 vai de 28.4.1989 a 27.4.1994 e é o período durante o qual o sistema do "velho por novo" se aplica.
 - (3) JO nº L 116 de 28.4.1989, p.30, com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº 3690/92 da Comissão, de 21.12.1990 - JO nº L 347 de 22.12.1992, p.22.

As embarcações registadas noutros Estados-membros (p.e. Luxemburgo) e que operam na mesma rede integram-se num dos fundos de desmantelamento.

- b) Ao programa de desmantelamento está sujeita a frota total activa de embarcações de carga e rebocadores-empurradores fluviais que operam na rede principal e estão registados num Estado-membro. O regulamento prevê um número limitado de isenções.
- c) A meta inicial da acção de desmantelamento comunitária era eliminar do mercado, entre 1.1.1990 e 1.12.1990, 10% da capacidade da frota de embarcações de carga sólida e 15% da capacidade da frota de embarcações-cisterna.
- d) O chamado sistema do "velho por novo" foi estabelecido para desincentivar os operadores de criarem novos excedentes de capacidade. Com este sistema, os transportadores que desejem pôr em serviço novas embarcações devem:
 - * desmantelar uma tonelagem equivalente à nova embarcação, sem a contrapartida do prémio de desmantelamento;
 - * ou, se decidirem não proceder ao desmantelamento, pagar ao fundo de desmantelamento uma contribuição especial equivalente ao prémio de desmantelamento para o tipo de embarcação posta em serviço.
- e) O montante total necessário para a concessão dos prémios de desmantelamento é afectado aos fundos pelos governos interessados na forma de empréstimos sem juros. O reembolso dos empréstimos é efectuado pelas empresas do sector num período de vários anos. Para esse efeito, os proprietários das embarcações pagam aos fundos quotizações anuais calculadas com base na tonelagem e no tipo das mesmas.
- f) As autoridades suíças introduziram medidas idênticas para a sua frota na mesma altura. As operações do fundo suíço são coordenadas com as dos outros fundos.
- g) Entre os fundos funciona um sistema de solidariedade financeira, de modo a assegurar que o período de reembolso dos empréstimos sem juro é o mesmo em todos os Estados-membros interessados.

Dado que o sistema é comunitário, as decisões relativas ao seu funcionamento têm de ser tomadas ao nível comunitário. A Comissão está autorizada a tomar determinadas decisões quanto à aplicação do sistema, tendo assim fixado: o nível dos prémios de desmantelamento para os diferentes tipos de embarcações, o nível das quotizações anuais a serem pagas aos fundos, as regras de funcionamento do mecanismo de solidariedade financeira, etc.

Além disso, os serviços da Comissão organizam regularmente reuniões de coordenação com representantes dos Estados interessados e as autoridades responsáveis pelos fundos de desmantelamento, a fim de assegurar uma aplicação uniforme das regras estabelecidas. Os profissionais do sector da navegação interior são também consultados regularmente neste contexto.

3. Resumo dos resultados da acção de desmantelamento comunitária

A Comissão apresentou um primeiro relatório sobre os resultados da acção comum de desmantelamento em 15 de Julho de 1992⁽⁴⁾. Resumem-se a seguir os elementos principais desse relatório, acompanhados de dados suplementares para o período subsequente comunicados pelos fundos de desmantelamento e outras fontes.

O período para a apresentação dos pedidos de prémios de desmantelamento pelos proprietários de embarcações decorreu de 1 de Janeiro de 1990 a 1 de Maio de 1990. No decurso de 1990 foram aceites pelos fundos 1615 pedidos de prémios. Resumem-se a seguir os resultados gerais para diferentes categorias de embarcações.

Quadro 1: Pedidos de desmantelamento aceites pelos fundos da Bélgica, Alemanha, França, Países Baixos e Suíça

	Pedidos desmantelamento aceites		Tonelagem ou potência (kW) média
	Número	Tonelagem ou kW	
Emb. carga sólida	1.318	799.200	606t
Emb.-cisterna	260	264.398	1.017t
Empurradores	37	30.407kW	822kW

Para comparar a capacidade total retirada do mercado com a capacidade restante da frota activa é preciso considerar as diferenças de produtividade dos diferentes tipos de embarcações (p.e.: embarcações autopropulsoras, barcaças, embarcações rebocadas). Para esse efeito, o Regulamento nº 1102/89 da Comissão define coeficientes de valorização que tornam possível expressar a capacidade da frota em "tonelagem equivalente de embarcações autopropulsoras de mais de 650 toneladas".

Quadro 2: Redução da capacidade resultante da acção comum de desmantelamento

	Frota activa 1991 B + D+ F + NL + CH (a)	Pedidos aceites (b)	% (b:a)
Emb. carga sólida	7.819.964 t.eq	613.357 t.eq	7,84
Emb.-cisterna	1.710.625 t.eq	222.663 t.eq	13,02
Empurradores	330.171 kW	30.407 kW	9,21

(4) Relatório da Comissão sobre o efeito das medidas de saneamento estrutural da navegação interior introduzidas pelo Regulamento (CEE) nº 1101/89, de 27 de Abril de 1989

- Doc. SEC(92) 1284 final, de 15.7.1992.

Do quadro ressalta que cerca de 8% e 13% da capacidade respectivamente em embarcações de carga sólida e embarcações-cisternas foi abatida à frota no quadro da acção comum de desmantelamento organizada em 1990.

4. Acções de desmantelamento suplementares

Na sequência da reunificação alemã em 3 de Outubro de 1990, foi organizada uma acção de desmantelamento suplementar para a frota de navegação interior da ex-RDA. Os resultados desta acção em pequena escala têm de ser adicionados aos valores atrás apresentados.

A pedido do Governo alemão, a Comissão estabeleceu, no Regulamento (CEE) nº 317/91⁽⁵⁾, as condições desta acção de desmantelamento suplementar. No total, no decurso de 1991 foram aceites 196 pedidos, representando uma capacidade total de transporte de 98 589 toneladas. O volume desmantelado representa 14,25% da capacidade inicial da frota da ex-RDA. O que resta desta frota está agora totalmente integrado no programa comunitário de desmantelamento.

São ainda de referir as medidas tomadas pelo Governo francês com base no nº 3 do artigo 2º do Regulamento nº 1101/89 do Conselho. Esse artigo autoriza os Estados-membros a excluírem do âmbito de aplicação do regulamento as embarcações de porte bruto inferior a 450 toneladas se a situação económica e social deste subsector específico o exigir. Em tais circunstâncias, o Estado-membro interessado terá de elaborar um plano alternativo. A França fez uso desta faculdade, tendo comunicado à Comissão, ao abrigo do regime de ajudas, um plano nacional de saneamento. Esse plano ("Plan Economique et Social") aponta para a retirada do mercado de uma parte considerável (20% ou mais) da frota de pequenas embarcações durante um período de alguns anos. O plano prevê prémios de desmantelamento e medidas sociais e incorpora garantias no sentido de evitar distorções da concorrência. Isso implica que os proprietários das embarcações abrangidas pelo "Plan Economique et Social" tenham igualmente de pagar quotizações anuais a uma taxa comparável às taxas aplicadas no programa comunitário.

Quando o "Plan Economique et Social" entrou em vigor, em 1.1.1990, foram integradas no sistema 2153 embarcações de carga sólida com uma capacidade total de carga de 980 288 t. Entre 1.1.1990 e 1.1.1993 foram aceites 569 pedidos de desmantelamento, representando uma capacidade de carga de 203 287 toneladas e correspondendo a 20,7% da capacidade da frota inicial. As autoridades francesas prevêem dar execução total ao plano até ao final de 1994.

5. Actividade total de desmantelamento (1990-1992)

Em números redondos, o resultado global das várias acções de desmantelamento atrás mencionadas, que se realizaram no período entre 1.1.1990 e 1.1.1993, é o seguinte:

(5) JO nº L 37 de 9.2.1991, p.27.

- embarcações de carga sólida: desmanteladas mais de 2.000, o que corresponde a uma capacidade total de carga de 1,1 milhões de toneladas;
- embarcações-cisterna: desmanteladas 260, o que corresponde a uma capacidade de 260 000 toneladas.

Foi ainda retirada do mercado no período mencionado uma potência de 30 000 kW em empurradores.

6. Implicações financeiras

As despesas totais incorridas com a concessão dos prémios de desmantelamento no quadro do programa comum (incluindo a frota da ex-RDA) nos anos 1990-1992 são estimadas em 104 401 576 milhares de ecus, dos quais 66 041 893 ecus são relativos às embarcações de carga sólida e aos empurradores e 38 359 683 às embarcações-cisterna⁽⁶⁾.

Como já se referiu, estes montantes foram afectados aos fundos de desmantelamento pelos Governos dos Estados-membros directamente interessados na forma de empréstimos sem juros. Esses montantes estão agora a ser reembolsados pelos operadores do sector da navegação interior por meio de quotizações anuais baseadas na tonelagem e no tipo de embarcação (p.e. 1 ecu por tonelada p.a. para as embarcações de carga sólida autopropulsoras com mais de 650 toneladas).

As contribuições especiais pagas pelos operadores que põem em serviço novas embarcações sem desmantelar uma tonelagem equivalente constituem uma segunda fonte de rendimento para os fundos.

As receitas totais acumuladas pelos 5 fundos desde o início da acção comum de desmantelamento podem ser resumidas como segue:

Quadro 3: Receitas anuais (B + D + F + NL + CH) em ecus

Ano	Emb. carga sólida (+ empurradores)	Emb.-cisterna
1990	9.620.185	5.801.845
1991	9.694.580	7.908.491
1992	9.825.993	15.570.928
1990 - 1992	29.140.758	29.281.264

(6) Foi, além disso, afectado um montante adicional de 15,9 milhões de ecus para os prémios de desmantelamento pagos ao abrigo do "Plan Economique et Social" francês. O financiamento deste montante é exterior à acção comum e não é, portanto, considerado novamente neste ponto.

No final de 1992 haviam já sido reembolsados 44% dos empréstimos sem juros no subsector embarcações de carga sólida e 76% no subsector embarcações-cisterna. A diferença deve-se aos substanciais montantes das contribuições do sistema do "velho por novo" recebidas pelos fundos em 1991 e 1992 devido à construção de novas embarcações-cisterna.

Pelas razões apresentadas nos pontos 7 e 8, o Regulamento 3690/92 da Comissão, de 21 de Dezembro de 1992, estabelece que as contribuições especiais recebidas em virtude da entrada em serviço de novas embarcações sem desmantelamento de uma tonelagem equivalente deverão deixar de ser utilizadas, a partir de 1.1.1993, para o reembolso dos empréstimos sem juro e passar a ser afectadas ao pagamento dos prémios de desmantelamento. As receitas dos anos 1993 e seguintes são estimadas em cerca de 9 milhões de ecus no subsector das embarcações de carga sólida e cerca de 5 milhões de ecus p.a. no subsector das embarcações-cisterna. Em consequência, os empréstimos no primeiro subsector deverão ficar totalmente reembolsados no final de 1996 e, no segundo subsector, o ponto de equilíbrio deverá ser atingido em 1994.

Considerando que o Regulamento 1101/89 do Conselho prevê, no nº 4 do artigo 6º, que o período de reembolso não deverá exceder 10 anos (a contar de 1990), pode concluir-se que o reembolso está a ser efectuado dentro dos prazos previstos.

7. Impacto económico da acção de desmantelamento

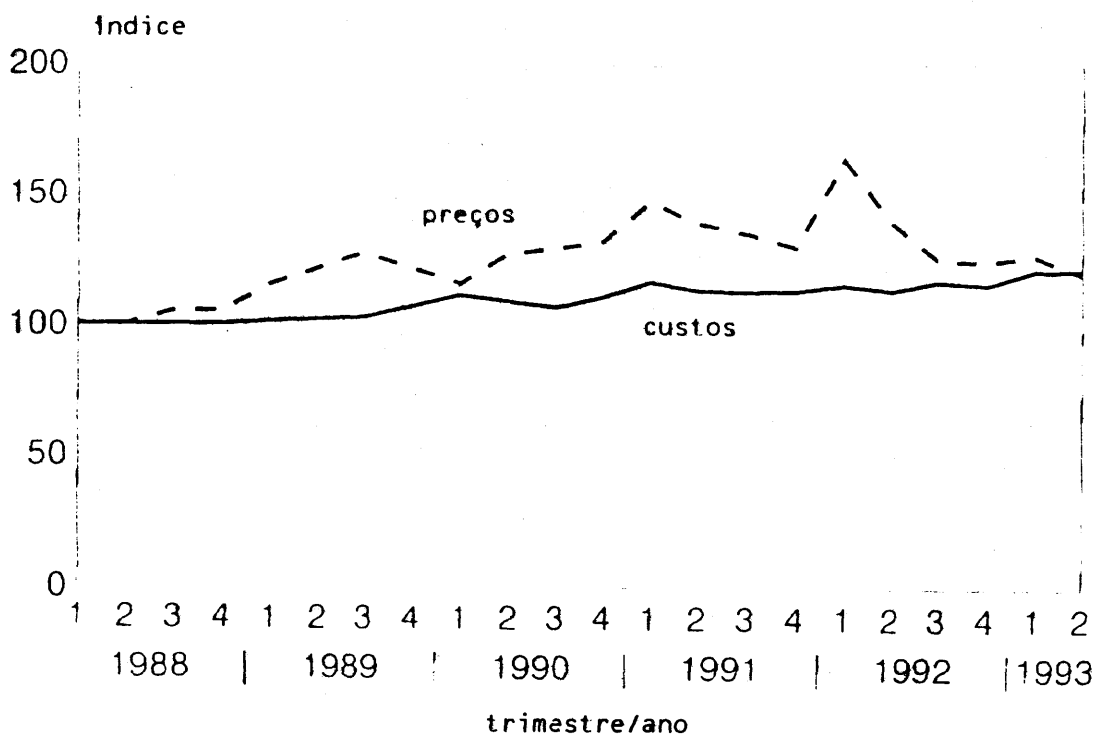
Um efeito socioeconómico importante da acção comum de desmantelamento de 1990 foi possibilitar que um número considerável de operadores privados deixasse a actividade no sector em condições financeiramente aceitáveis. Outro objectivo da operação, porventura ainda mais importante, era garantir maiores receitas para os que permanecessem no ramo.

No quadro do Observatório do Mercado, da Comissão, a evolução dos custos e preços em certos segmentos de mercado do sector da navegação interior é monitorada em bases permanentes. O mercado do Reno é o mais importante destes segmentos, representando mais de metade de todo o transporte fluvial na Comunidade.

Carga sólida

O gráfico que se segue apresenta a evolução dos índices de custos e preços do transporte de carga sólida no Reno desde que se iniciou a acção de desmantelamento. 1988 foi escolhido como ano de referência por ser o ano que precede a entrada em vigor do Regulamento 1101/89 do Conselho. Os preços e custos observados no início de 1988 constituem, portanto, a base "100". Isto não deve, no entanto, ser interpretado como uma igualização dos preços com os custos. Pelo contrário, em 1988 os preços eram extremamente baixos e estavam longe de cobrir integralmente os custos.

Mercado do Reno, carga sólida
índices de preços e custos (1988=100)



Como mostra o gráfico, os preços aumentaram mais do que os custos nos anos subsequentes: 1989, 1990, 1991 e início de 1992. (Para mais elementos sobre os índices de preços e custos ver o quadro 4.)

Esta evolução resulta da redução do excedente de capacidade combinada com uma procura estável. Os dados estatísticos derivados do Observatório do Mercado dão os seguintes valores para o volume total transportado em embarcações de carga sólida nas vias navegáveis interiores em EUR-5 (B, D, F, L, NL):

1988 = 344,6 milhões t; 1989 = 343,9 milhões t; 1990 = 347,8 milhões t e 1991 = 349,2⁽⁷⁾ t.

Para 1992 e 1993 não há ainda dados estatísticos. No entanto, é ponto assente a deterioração brusca da situação económica geral no decurso de 1992. Sectores importantes para a navegação interior, como as indústrias da construção, carvão e aço e química, registaram quebras de produção acentuadas, o que se reflectiu imediatamente nos preços no mercado da navegação interior. O índice de preços relativos ao tráfego de carga sólida no Reno atingiu o valor máximo de 164 no primeiro trimestre de 1992, descendo para 124 no final de 1992 e para 119 no segundo trimestre de 1993.

(7) dados provisórios

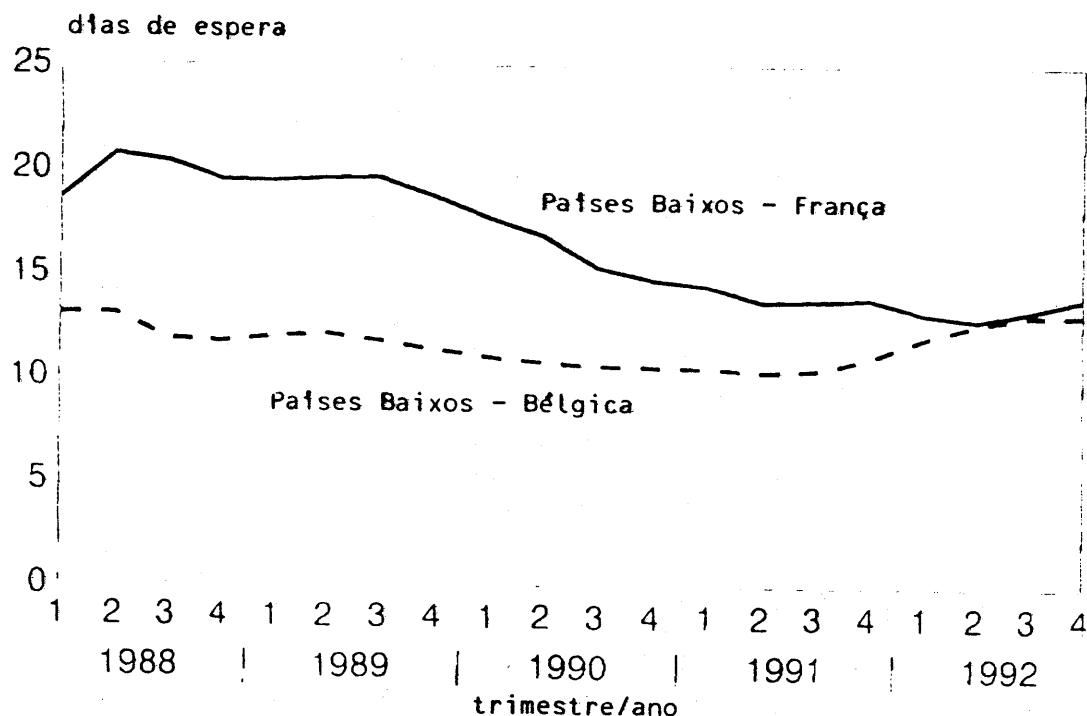
Quadro 4: Índices de preços e custos, tráfego do Reno (1988=100)

		Cargo sólida		Carga líquida	
		Custos	Preços	Custos	Preços
1988	I	100	100	100	100
	II	100	100	100	100
	III	100	105	100	85
	IV	100	105	100	85
1989	I	101	115	100	81
	II				
	III	103	127	102	132
	IV				
1990	I	111	115	110	197
	II		127		153
	III	106	129	106	167
	IV	110	132	108	204
1991	I	116	147	114	184
	II	113	139	113	281
	III	112	135	112	254
	IV	113	129	112	185
1992	I	115	164	114	239
	II	113	139	113	165
	III	116	125	115	132
	IV	115	124	114	128
1993	I	121	126	119	125
	II	121	119	119	116

Considerando que o índice de custos tinha também subido para mais ou menos o mesmo nível (121 no mesmo trimestre), terá de se concluir que o rácio custos/preços na primeira metade de 1993 era outra vez tão baixo quanto no início de 1988.

Os índices de preços e custos no mercado livre do Reno são um bom indicador geral da situação de mercado dos transportadores que exploram grandes embarcações. No entanto, relativamente às embarcações de menor dimensão, o número de dias de espera entre duas operações de transporte, registados nas bolsas de capitães, pode constituir um útil indicador adicional. O gráfico que se segue mostra a evolução dos dias de espera nas relações de transporte Países Baixos-Bélgica e Países Baixos-França.

Mercado Norte - Sul
dias de espera, média móvel



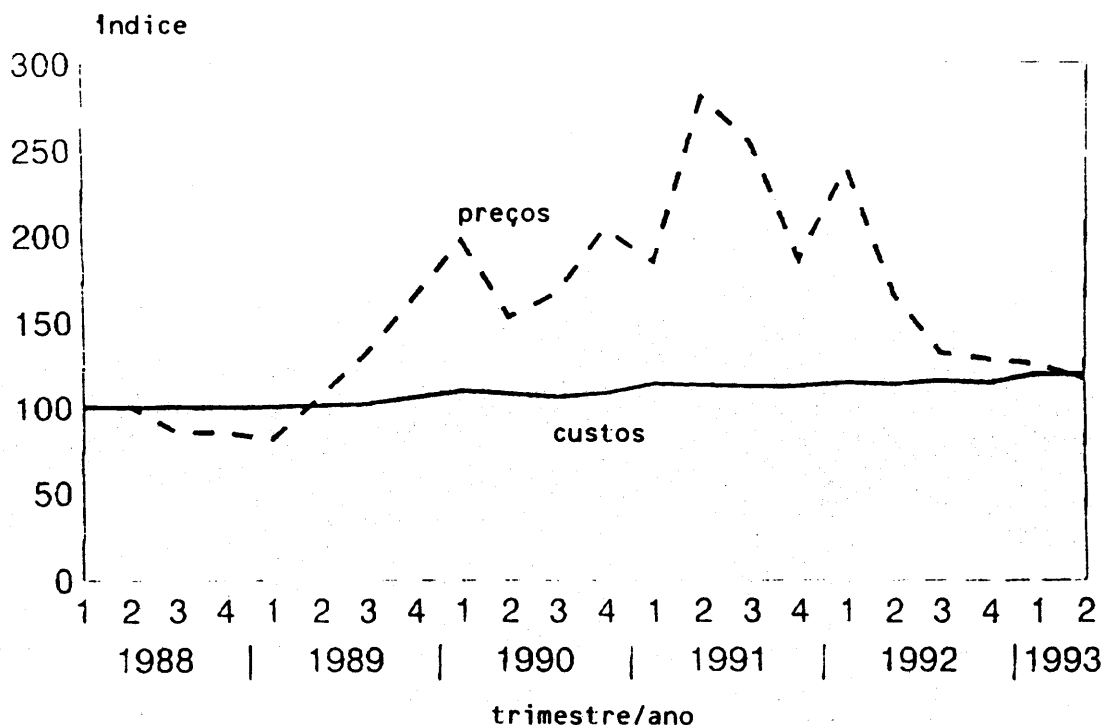
Os longos períodos de espera (10 a 20 dias) registados nas bolsas indicam claramente que há neste mercado uma sobre capacidade substancial. A relação NL->F mostra uma redução gradual dos dias de espera no período 1989-1991. Essa redução deve-se ao desmantelamento de um número significativo de pequenas embarcações na Bélgica, França e Países Baixos, o qual teve um efeito positivo no tempo de imobilização das restantes embarcações. Este efeito é menos visível na relação NL->B, dado o menor peso das pequenas embarcações neste tráfego. O efeito da procura gradualmente decrescente nas bolsas de capitães foi assim compensado pela acção de desmantelamento.

Em 1992, no entanto, esta evolução interrompeu-se e inverteu-se mesmo em consequência do agravamento do declínio da procura. As greves e manifestações dos operadores Norte-Sul nos Países Baixos e na Bélgica no Verão de 1993 provam, sem necessidade de mais dados estatísticos, que a situação económica destes operadores desceu novamente para níveis críticos.

Carga líquida

Em 1988 o mercado do transporte fluvial de carga líquida conhecia uma depressão ainda maior do que o mercado da carga sólida. Assim, o objectivo era desmantelar 15% da frota de embarcações-cisterna contra 10% da frota de embarcações de carga sólida. Como referido atrás, o resultado foi a retirada do mercado de 13% da capacidade disponível. Tal como mostra o gráfico que se segue, os preços do transporte de carga líquida no tráfego do Reno começaram a recuperar durante 1989 e alcançaram um valor máximo na primeira metade de 1991.

Mercado do Reno, carga líquida
índices de preços e custos (1988=100)



Esta retoma resulta da conjugação de factores como a ocorrência de picos temporários na procura (períodos de seca, crise do Golfo) e, sobretudo, da redução significativa da capacidade da frota. A forte recuperação dos preços é notável se atendermos a que a tendência estrutural da procura no sector da carga líquida era bastante mais para a baixa do que para a alta, como mostram os seguintes dados (EUR-5):

1988 = 74,7 milhões t; 1989 = 70,0 milhões t; 1990 = 69,0 milhões t
e 1991 = 69,8⁽⁸⁾ milhões t.

(8) dados provisórios

Tal como no sector da carga sólida, também no mercado da carga líquida, e até à primeira metade de 1992, a tendência dos preços foi a subida. Nessa altura, com a mudança do clima económico geral, os preços caíram acentuadamente, de tal maneira que em meados de 1993 o rácio custos/preços era semelhante ao de 1988.

Avaliação geral

Da descrição feita resulta clara a eficácia das medidas de reabilitação adoptadas pelo Conselho em 1989 como meio de pôr termo à crise. Da análise ressalta também, no entanto, que o sector permanece muito vulnerável a flutuações na procura e se encontra gravemente afectado pela recessão económica.

8. O mecanismo do "velho por novo"

O mecanismo do "velho por novo" tinha por objectivo contrariar a tendência para o sobreinvestimento. Alcançou-se ou não este objectivo?

Em primeiro lugar há que notar que o mecanismo do velho por novo nunca teve por objectivo bloquear todo o investimento em nova capacidade. Contrariamente ao que aconteceria com um regime de congelamento da tonelagem, o regime "velho por novo" não prejudica a necessária modernização da frota. Mesmo que o mercado no geral não se expanda, haverá sempre necessidade de expansão e modernização em determinados segmentos de mercado. No período de referência, era esse nomeadamente o caso dos segmentos do transporte de contentores e de produtos químicos. Na prática, verificou-se nos últimos anos a entrada em serviço de um número suficiente de novas embarcações para esses sectores, bem como a entrada em serviço de um certo número de barcas. Pode pois concluir-se, como primeiro ponto, que as restrições ao investimento não foram aplicadas com excessivo rigor.

Uma segunda questão está em saber se o regime não terá sido demasiado flexível para ser eficaz. O quadro 5, elaborado com base nos dados fornecidos pelos cinco fundos de desmantelamento, dá uma panorâmica das operações a que foi aplicada a regra do velho pelo novo. Ao analisar os dados do quadro há que distinguir entre o sector da carga sólida e o sector da carga líquida.

No sector da carga sólida, durante o período que medeia entre 28.4.1989 e 1.1.1993 foram acrescentadas à frota 177 431 toneladas de capacidade suplementar, o que representa uma taxa de crescimento médio de cerca de 50 000 t por ano, ou 0,5% p.a. da capacidade total da frota (10 milhões t). Trata-se de um valor relativamente baixo. A título de exemplo, refira-se que só em 1988 foram acrescentadas à frota comunitária de navegação interior do sector da carga sólida 210 117 toneladas de nova capacidade.

Além disso, a nova capacidade foi em larga medida (67%) compensada pelo desmantelamento, em nome dos operadores que encomendaram novas embarcações, de 118 689 toneladas de capacidade em uso. Relativamente à nova tonelagem não compensada, foram pagas aos fundos contribuições especiais num total de 4036 milhões de ecus, soma que serviu para o reembolso parcial dos empréstimos sem juro.

Quadro 5 : Aplicação do mecanismo "velho por novo" pelo período 28.4.1989 - 1.1.1993

Mecanismo "velho por novo" : contribuições especiais e tonelagem de compensação para desmantelamento

(Período : 28.04.1989 - 01.01.1993)

Tipo de embarcação	Novas construções, etc.		Ampliações		Contribuições especiais (ECUS)		Tonelagem de compensação	
	Número	Tonelagem	Número	Tonelagem	Total das contribuições devidas	das quais já recebidas pelo Fundo	Total	da qual já desmantelada
<u>Cargo sólida</u>								
- autopropul.	10	22.081	56	9.352	1.600.650	802.814	24.058	24.058
- barcas	49	123.626	5	420	2.408.361	2.408.361	94.631	94.631
- lanchões	9	21.952	-	-	27.117**	27.117	-	-
Total	68	167.659	61	9.772	4.036.128	3.238.292	118.689	118.689
<u>Emb. cisterna</u>								
- autopropul.	41	86.630	20	54.871	14.705.908	13.423.012	19.734	19.734
- barcas	1	955	1	767	190.804	190.804	4.254	4.254
- lanchões	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	42	87.625	21	5.638	14.896.712	13.613.816	23.988	23.988
Empurradores*	1	3.960	9	1.803	251.925	194.345	4.784	4.784

*/kw

**/tonelagem de compensação em barcas em substituição das contribuições especiais

No geral, pode concluir-se que os valores referentes ao sector da carga sólida mostram uma situação que corresponde globalmente aos objectivos iniciais, que eram:

- a) reduzir o investimento, a um nível que não prejudicasse as necessidades legítimas de modernização;
- b) persuadir os proprietários de embarcações a, sempre que possível, "compensarem" as novas construções com o desmantelamento.

Os valores para o sector da carga líquida mostram, contudo, uma situação diferente. No período de referência, entraram em serviço 93 263 t de capacidade adicional correspondendo a 25 000 t por ano, o que representa uma taxa de crescimento médio de 1,2% ao ano quando comparada com a dimensão da frota total de embarcações-cisterna. Apenas uma pequena parte (26%) da nova capacidade foi compensada com o desmantelamento de tonelagem velha (23 988 t). A maioria dos operadores preferiu pagar as contribuições especiais em lugar de proceder ao desmantelamento.

As razões desta atitude encontram justificação na situação do mercado em 1991 e na primeira metade de 1992. Tendo os preços do transporte de carga líquida continuado a aumentar em 1991, vários operadores de embarcações-cisterna decidiram encomendar novas embarcações. Os preços crescentes das embarcações-cisterna em segunda mão e os baixos preços de construção oferecidos pelos estaleiros da Europa Oriental contribuíram para estas decisões de investimento. Dados os altos preços atingidos nessa altura pelas embarcações-cisterna em segunda mão, saía mais barato pagar as contribuições especiais do que proceder ao desmantelamento, o que explica a baixa taxa de compensação.

Logo que os dados sobre a evolução acima descrita ficaram disponíveis, a Comissão empenhou-se em analisar e solucionar a situação, em concertação com os Estados-membros interessados, os fundos de desmantelamento e as organizações empresariais do sector. Concluiu-se que, na situação de mercado que se vivia - em que as embarcações em segunda mão, algumas muito velhas, se encontravam temporariamente sobrevalorizadas -, o funcionamento do mecanismo do velho por novo poderia ser melhorado se se reservassem as contribuições especiais recebidas pelos fundos à concessão de prémios de desmantelamento numa data posterior. Assim, as contribuições especiais deixariam de ser utilizadas para o reembolso dos empréstimos sem juro passando a ser utilizadas para retirar do mercado uma tonelagem equivalente logo que os preços das velhas embarcações descessem ao nível dos prémios de desmantelamento oferecidos.

Em 21 de Dezembro de 1992 a Comissão adoptou o Regulamento 3690/92, que consagra as alterações atrás referidas e estabelece regras detalhadas para a concessão dos prémios de desmantelamento ao abrigo do novo regime. O regulamento entrou em vigor em 1.1.1993. A partir dessa data, os proprietários de embarcações passaram de novo a dispor da possibilidade de apresentar pedidos de prémios de

desmantelamento. No entanto, os recursos financeiros disponíveis são limitados, consistindo apenas nas contribuições especiais recebidas após a data mencionada. Os pedidos de desmantelamento devidamente documentados que não possam ser aceites por falta de meios financeiros são, se o proprietário o desejar, inscritos numa lista de espera.

No quadro 6 resumem-se os primeiros resultados do novo sistema.

Quadro 6: Pedidos de desmantelamento aceites entre 1.1.93 e 1.7.93

	Número de embarcações	Capacidade desmantelada (ecus)	Prémios pagos
Emb. carga sólida	1	2.185 t	131.000
Empurradores	1	985 kW	236.400
Emb.-cisterna	37	11.877 t	1.956.356

Dados os limitados recursos financeiros disponíveis, apenas 2 pedidos puderam ser aceites no sector da carga sólida (um deles referente a um empurrador). No sector das embarcações-cisterna havia mais recursos disponíveis - em consequência da entrada em serviço de um certo número de novas embarcações-cisterna no período de expansão -, o que permitiu o desmantelamento de quase 12 000 t de capacidade excedentária.

Nos primeiros seis meses de 1993, contudo, os fundos de desmantelamento receberam muito mais pedidos do que podiam aceitar no quadro das disponibilidades orçamentais. Em 1 de Julho de 1993 havia em lista de espera 220 pedidos referentes ao sector da carga sólida, incluindo empurradores, e 27 pedidos referentes ao sector das embarcações-cisterna.

Conclusões

No que refere ao mecanismo do velho por novo pode concluir-se que as alterações introduzidas em 1.1.1993 representam uma melhoria, uma vez que garantem que toda a nova capacidade posta em serviço será compensada pelo desmantelamento de uma tonelagem equivalente.

O grande número de pedidos de desmantelamento em lista de espera indica claramente a necessidade de se prosseguir com as medidas de reabilitação. No que diz respeito à eventual revisão do mecanismo do velho por novo, estabelecido no artigo 8º do Regulamento 1101/89 do Conselho em 28 de Abril de 1994, a resposta terá de ser afirmativa atendendo à actual situação do mercado. Tendo em conta o nº 6 do artigo 8º do referido regulamento, a Comissão apresenta ao Conselho uma proposta relativa ao prolongamento do mecanismo do velho por novo, que se anexa ao presente relatório.

Proposta de
REGULAMENTO (CE) DO CONSELHO

SYN 475

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

(Apresentada pela Comissão)

Exposição de motivos

1. Em 27 de Abril de 1989 o Conselho adoptou, com base numa proposta da Comissão, um pacote de medidas destinadas a reduzir a sobrecapacidade estrutural da navegação interior. Essas medidas estão consagradas no Regulamento (CEE) nº 1101/89 do Conselho⁽¹⁾. O regulamento prevê dois conjuntos de medidas:
 - a) a concessão de prémios de desmantelamento, para reduzir a capacidade da frota activa de navegação interior;
 - b) medidas para restringir o investimento em novas embarcações durante o programa coordenado de desmantelamento. Estas últimas medidas são geralmente conhecidas por "mecanismo do velho por novo". Esta disposição é temporária, expirando em 28.4.1994.

2. O Regulamento nº 1101/89 prevê, no nº 5 do artigo 8º, que o Conselho poderá, com base numa proposta da Comissão acompanhada de um relatório fundamentado, decidir prorrogar o período de vigência do mecanismo do velho por novo por um período máximo de cinco anos.

O relatório anexo mostra que esse mecanismo contribui eficazmente para a redução do excedente de capacidade. Mas mostra também que o sector da navegação interior foi gravemente afectado pela recente queda da procura em resultado da recessão económica geral que se iniciou durante o ano de 1992.

Por estas razões, considera-se que é necessário prolongar o período de aplicação do mecanismo do velho por novo para reduzir ainda mais o excedente de capacidade.

3. Durante o processo de consultas organizado pelos serviços da Comissão, os Estados-membros directamente interessados e as organizações representativas dos operadores do sector da navegação interior manifestaram-se favoráveis, pelas razões apresentadas no ponto 2 e que o relatório anexo desenvolve, à prorrogação temporária do período de aplicação do mecanismo do velho por novo.
4. O pacote de medidas para a redução da capacidade introduzido pelo Regulamento nº 1101/89 do Conselho é financiado pelo próprio sector. Ao abrigo desse regime, os operadores comunitários são obrigados a pagar quotizações anuais ao fundo de desmantelamento durante um período cuja duração ultrapassa a data de 28.4.1994. O não prolongamento eventual do mecanismo do velho por novo iria romper o equilíbrio do pacote de medidas.
5. Com base no que atrás se expõe, a Comissão considera que a aplicação do mecanismo do velho por novo deve ser prorrogada por um novo período de cinco anos. No entanto, dadas as flutuações no mercado, será conveniente reanalisar a situação no final de 1996 e, se ela o exigir, apresentar ao Conselho propostas adicionais. Essas propostas poderão contemplar o abrandamento gradual das condições impostas ao abrigo do mecanismo do velho por novo a fim de assegurar uma transição suave.

(1) JO nº L 116 de 28.4.1989, p.25, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº 3572/90 de 4.12.1990 - JO nº L 353 de 17.12.1990, p.14.

Proposta de

Regulamento (CE) nº/.. do Conselho
de

que altera o Regulamento (CEE) nº 1101/89
relativo ao saneamento estrutural da navegação interior⁽¹⁾

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão⁽²⁾,

Em cooperação com o Parlamento Europeu⁽³⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social⁽⁴⁾,

Considerando que o Regulamento (CEE) nº 1101/89 do Conselho estabeleceu
um conjunto de medidas destinadas a eliminar a sobre capacidade
estrutural do sector da navegação interior e que, relativamente a uma
dessas medidas, destinada a restringir temporariamente o investimento em
nova capacidade, foi inicialmente previsto um período de aplicação de
cinco anos;

Considerando que as referidas medidas contribuíram para a redução da
sobre capacidade estrutural no sector da navegação interior; que, no
entanto, a recente degradação da situação económica provocou uma queda
da procura de serviços de transporte por via navegável, de onde resultou
um novo excesso de capacidade que se reflecte em todos os segmentos do
mercado da navegação interior; que, por consequência, se afigura
conveniente prosseguir, por um período determinado, a aplicação das
medidas de saneamento estrutural em vigor;

Considerando que, apontando as previsões para uma prolongada
persistência da sobre capacidade, será conveniente reanalisar a situação
antes do final de 1996 à luz da situação de mercado que à altura
existir,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

(1) JO nº L 116 de 28.4.1989, p.25

(2)

(3)

(4)

Artigo 1º

O Regulamento (CEE) nº 1101/89 é alterado do seguinte modo:

1. No nº 1, primeira linha da alínea a), do artigo 8º a expressão "cinco anos" é substituída pela expressão "dez anos".
2. Ao artigo 10º é aditado um nº 5 com a seguinte redacção:

"5. A Comissão preparará um relatório de avaliação dos efeitos gerais das medidas previstas no presente regulamento, eventualmente acompanhado de propostas, e apresentá-lo-á ao Parlamento Europeu e ao Conselho o mais tardar em 31 de Dezembro de 1996".

Artigo 2º

O presente regulamento entra em vigor em 28 de Abril de 1994.

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

Feito em Bruxelas,

Pelo Conselho

- 19 -

COM(93) 553 final

DOCUMENTOS

PT

07

N.º de catálogo : CB-CO-93-591-PT-C

ISBN 92-77-60760-2

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias
L-2985 Luxemburgo

