

**POSIÇÃO COMUM (CE) Nº 43/96**

adoptada pelo Conselho em 27 de Junho de 1996

tendo em vista a adopção da Directiva 96/.../CE do Conselho, de ..., relativa às regras de fretamento e de determinação dos preços no sector dos transportes nacionais e internacionais de mercadorias por via navegável na Comunidade

(96/C 264/03)

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<sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social<sup>(2)</sup>,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189ºC do Tratado<sup>(3)</sup>,

Considerando que o aumento dos problemas de saturação dos eixos rodoviários e ferroviários, de segurança dos transportes, de ambiente, de poupança de energia e de qualidade de vida do cidadão exigem, no interesse público, um maior desenvolvimento e uma melhor exploração das potencialidades do transporte por via navegável através da melhoria, nomeadamente, 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 no referido sector; que, por conseguinte, importa adoptar a nível comunitário disposições comuns para o conjunto do mercado da navegação interior em conformidade com a Resolução do Conselho, de 24 de Outubro de 1994, relativa ao saneamento estrutural da navegação interior<sup>(4)</sup>;

Considerando que o bom funcionamento do mercado interno exige que se proceda a 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 se obter um regime de livre fretamento e determinação dos preços de transporte;

Considerando que, para este efeito, importa prever um período transitório, limitando progressivamente o âmbito de aplicação do sistema de fretamento por rotação para que os transportadores possam adaptar-se às condições

de um mercado livre e ponham em prática, se necessário, modalidades de agrupamentos comerciais mais adequadas às necessidades logísticas dos carregadores;

Considerando que, na observância do princípio da subsidiariedade, é necessário e suficiente estabelecer a nível comunitário um calendário uniforme para a liberalização progressiva do mercado, deixando aos Estados-membros a responsabilidade da execução dessa liberalização;

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 competência para adoptar as medidas adequadas em conformidade com o processo do comité consultivo,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

*Artigo 1º*

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Sistema de fretamento por rotação», um sistema que consiste em repartir numa bolsa de fretamento, a preços fixados previamente e em condições afixadas, os pedidos de transporte dos clientes, em função da ordem em que as embarcações ficam disponíveis após descarga. Os transportadores 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 proprietário ou explorador de uma ou mais 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 mercado dos transportes de mercadorias por via navegável, 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 a 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.

<sup>(1)</sup> JO nº C 318 de 29. 11. 1995, p. 8.

<sup>(2)</sup> JO nº C 39 de 12. 2. 1996, p. 96.

<sup>(3)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 13 de Fevereiro de 1996 (JO nº C 65 de 4. 3. 1996, p. 32), posição comum do Conselho de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

<sup>(4)</sup> JO nº C 309 de 5. 11. 1994, p. 5.

*Artigo 2.º*

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.

*Artigo 3.º*

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

- sejam respeitadas as regras previstas nos artigos 4.º, 5.º e 6.º,
- se garanta que os sistemas de fretamento por rotação e de preços impostos sejam livremente acessíveis, nas mesmas condições, a todos os transportadores dos Estados-membros.

*Artigo 4.º*

Durante o período transitório referido no artigo 3.º, não são sujeitos a estes sistemas de fretamento por rotação:

- a) 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 fretamento por rotação;
- b) Os transportes que não possam efectuar-se eficazmente através desses sistemas, especialmente:
  - os transportes que exigem a utilização de material dotado de meios de estiva de mercadorias,
  - 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.

*Artigo 5.º*

Durante o período transitório referido no artigo 3.º, 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 em sistema de fretamento por rotação sem terem sido aceites, saiam desse sistema e sejam livremente negociadas.

*Artigo 6.º*

No prazo de dois anos a contar da entrada em vigor da presente directiva, os Estados-membros interessados pelos sistemas de fretamento por rotação adoptarão as medidas necessárias para que os corretores possam escolher entre três tipos de contratos:

- contratos a prazo, incluindo os contratos de aluguer, pelos quais o transportador coloca à disposição exclusiva de um comitente uma ou mais 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, pelos quais 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 dizer respeito a volumes importantes de mercadorias,
- contratos por viagem simples ou múltipla.

*Artigo 7.º*

1. Em caso de perturbação grave do mercado, sem prejuízo do Regulamento (CEE) n.º 1101/89 do Conselho, de 27 de Abril de 1989, relativo ao saneamento estrutural da navegação interior<sup>(1)</sup>, a Comissão pode, a pedido de um Estado-membro, adoptar as 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.º 2 do artigo 8.º

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 de um 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,
- taxa de utilização da capacidade de carga,
- previsões sobre a evolução da procura.

Estas informações só podem ser utilizadas para efeitos estatísticos. É proibido utilizá-las para fins fiscais ou comunicá-las a terceiros.

<sup>(1)</sup> JO n.º L 116 de 28. 4. 1989, p. 25. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º .../96 (ver a página 1 do presente Jornal Oficial).

4. As decisões adoptadas por força do presente artigo, que não poderão exceder o período de perturbação do mercado, são de imediato notificadas aos Estados-membros.

*Artigo 8º*

1. A Comissão é assistida pelo Comité estabelecido pela Directiva 91/672/CEE<sup>(1)</sup>.

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

O parecer deve ser exarado em acta; além disso, 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 9º*

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 1997. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-membros adoptarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

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

*Artigo 10º*

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

*Artigo 11º*

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito no Luxemburgo, em ...

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*

<sup>(1)</sup> JO nº L 373 de 31. 12. 1991, p. 29. Directiva alterada pelo Acto de Adesão de 1994.

## NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

### I. INTRODUÇÃO

Em 15 de Setembro de 1995, a Comissão enviou ao Conselho a proposta de directiva, fundamentada no artigo 75º do Tratado CE, relativa às modalidades de fretamento e de determinação dos preços no sector dos transportes nacionais e internacionais de mercadorias por via navegável na Comunidade<sup>(1)</sup>.

O Parlamento Europeu deu parecer em 13 de Fevereiro de 1996<sup>(2)</sup> e o Comité Económico e Social, em 23 de Novembro de 1995<sup>(3)</sup>.

À luz destes pareceres, a Comissão enviou ao Conselho uma proposta alterada, em 22 de Abril de 1996<sup>(4)</sup>.

Em 27 de Junho de 1996 o Conselho adoptou a sua posição comum, em conformidade com o artigo 189ºC do Tratado CE.

### II. OBJECTIVO DA PROPOSTA

A proposta da Comissão visa a liberalização progressiva do mercado fluvial através da supressão dos sistemas de rotação ainda existentes para determinados transportes na Bélgica, em França e nos Países Baixos. Para um melhor funcionamento do mercado interno, é necessário que as medidas de liberalização adoptadas sejam harmonizadas quanto ao fundo e sincronizadas no tempo. Prevê-se um período transitório até 1 de Janeiro de 2000, durante o qual se autorizará a manutenção da rotação para alguns transportes. Além disso, a proposta de directiva constitui um dos elementos do pacote que inclui igualmente medidas de acompanhamento destinadas a reduzir a sobrecapacidade estrutural mediante uma nova acção de desmantelamento comunitário e a promover os investimentos em terminais fluviais.

### III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

A posição comum adoptada pelo Conselho, embora siga as grandes linhas da proposta da Comissão, afasta-se da mesma em determinados pontos. Encontram-se seguidamente expostas as alterações introduzidas pelo Conselho.

#### *Artigo 1º*

A alínea b) deste artigo foi reformulada por forma a garantir que os exploradores das embarcações sejam abrangidos pela directiva (juntamente com os proprietários). O Conselho não considerou útil a definição de transportador com a enumeração de todos os casos concretos.

#### *Artigo 2º*

O Conselho suprimiu a referência às bolsas de fretamento por não a considerar necessária.

#### *Artigo 4º*

O Conselho considerou oportuno fundir os artigos 4º e 5º da proposta da Comissão para reagrupar num único artigo todos os transportes não sujeitos aos sistemas de fretamento por rotação. Além disso, decidiu suprimir os «transportes de tipo novo» referidos no terceiro travessão do antigo artigo 5º, por considerar que a definição destes transportes não

<sup>(1)</sup> JO nº C 318 de 29. 11. 1995, p. 8.

<sup>(2)</sup> JO nº C 65 de 4. 3. 1996, p. 26.

<sup>(3)</sup> JO nº C 39 de 12. 2. 1996, p. 96.

<sup>(4)</sup> Ainda não publicada no Jornal Oficial.

era suficientemente clara e, de qualquer forma, a redacção da alínea b) permitia abranger esses transportes.

*Artigo 6.º (antigo artigo 7.º)*

O Conselho introduziu, no primeiro parágrafo, uma precisão a nível da redacção para salientar que este artigo só implica os Estados-membros que praticam a rotação.

*Artigo 7.º (antigo artigo 8.º)*

O Conselho considerou oportuno especificar, no n.º 1, que o Regulamento (CEE) n.º 1101/89 continuará a ser aplicado independentemente do facto de se constatar ou não uma perturbação grave do mercado fluvial. Além disso, o Conselho decidiu que a Comissão apenas poderá tomar as medidas referidas a pedido de um Estado-membro e não por sua própria iniciativa.

*Artigo 9.º (antigo artigo 10.º)*

O Conselho decidiu adoptar no n.º 1 a data de 1 de Janeiro de 1997 proposta pelo Parlamento Europeu (alteração n.º 9).

#### IV. ALTERAÇÕES DO PARLAMENTO EUROPEU (1)

##### 1. *Alteração do Parlamento Europeu retomada pela Comissão e adoptada pelo Conselho*

O Conselho seguiu a proposta da Comissão ao adoptar no artigo 9.º (antigo artigo 10.º) a data de 1 de Janeiro de 1997 que consta da alteração n.º 9.

##### 2. *Alteração do Parlamento Europeu retomada pela Comissão e não adoptada pelo Conselho*

O Conselho não adoptou a alteração n.º 1 referente à inclusão de um considerando 4.ºA (novo), por considerar que não corresponde ao articulado desta directiva e que o mesmo já figura, aliás, no Regulamento (CEE) n.º 1101/89.

##### 3. *Alterações do Parlamento Europeu não retomadas pela Comissão e não adoptadas pelo Conselho*

O Conselho não adoptou as alterações do Parlamento não retomadas pela Comissão.

No que se refere à alteração n.º 2, o Conselho considerou não ser conveniente opor-se às leis do mercado, não tendo portanto adoptado esta alteração. Na mesma lógica, recusou a alteração n.º 3 estreitamente relacionada com a alteração n.º 2.

No que se refere à alteração n.º 4, o Conselho não pôde subscrever a opinião do Parlamento Europeu sobre o carácter tardio da supressão da rotação, portanto também não adoptou a alteração n.º 4.

Quanto à alteração n.º 5, o Conselho não considerou oportuno adoptá-la, visto que o texto da proposta da Comissão retoma a definição de perturbação grave do mercado tal como esta consta do Regulamento (CEE) n.º 3916/90 do Conselho relativo a medidas a tomar em caso de crise no mercado dos transportes rodoviários de mercadorias.

A alteração n.º 6 não reuniu o acordo do Conselho, uma vez que a data de 1 de Janeiro de 2000 prevista na proposta da Comissão é mais realista e, simultaneamente, mais próxima das datas previstas nas legislações de determinados Estados-membros.

No que se refere à alteração n.º 7, o Conselho não a adoptou, uma vez que o regulamento em vigor (Regulamento (CEE) n.º 1101/89) que rege os dois aspectos referidos nesta alteração, ou seja o regime «velho por novo» e o desmantelamento,

prevê ainda um prazo de três anos para a apresentação de uma proposta de alteração. Por conseguinte, o Conselho considera prematuro inserir na presente directiva a obrigação de apresentar essa proposta antes de 1 de Janeiro de 1998.

Quanto à alteração nº 8, o Conselho não a adoptou. O comité a instituir nos termos do artigo 8º é, com efeito, um tipo de comité «clássico», tal como previsto nomeadamente no Regulamento (CEE) nº 3916/90 do Conselho relativo a medidas a tomar em caso de crise no mercado dos transportes rodoviários de mercadorias.

Quanto à alteração nº 10, o Conselho considerou que não era adequado incluir numa directiva (cujos destinatários são os Estados-membros) — sob a forma de alteração — uma lista de obrigações a cumprir pela Comissão.

---