



Bruxelas, 10.9.2013  
COM(2013) 621 final

2013/0303 (COD)

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera o Regulamento (CE) n.º 718/1999 do Conselho  
relativo a uma política de capacidade das frotas comunitárias de navegação interior  
com vista à promoção do transporte por via navegável**

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA

O Regulamento (CE) n.º 718/1999 do Conselho, de 29 de março de 1999, relativo a uma política de capacidade das frotas comunitárias de navegação interior com vista à promoção do transporte por via navegável<sup>1</sup> introduziu um mecanismo de regulação da capacidade da frota, a denominada «regra do velho por novo», com o objetivo de impedir que se criasse sobrecapacidade ou se agravasse a sobrecapacidade existente no mercado da navegação interior da UE. Em abril de 2003, a regra «velho por novo» tornou-se um mecanismo permanente, a acionar em caso de perturbação grave do mercado na aceção da Diretiva 96/75/CE<sup>2</sup>.

Em sintonia com a sua política no domínio da capacidade da frota, cada Estado-Membro com vias navegáveis interiores ligadas às de outro Estado-Membro e com uma frota de tonelage superior a 100 000 toneladas criou, com base no artigo 3.º do regulamento supramencionado, um fundo da navegação interior («fundo de reserva»).

Os fundos de reserva são alimentados pelos saldos financeiros das ações de saneamento estrutural organizadas até 28 de abril de 1999 e pelas contribuições especiais pagas a título da regra «velho por novo», consistindo exclusivamente em contribuições financeiras do setor do transporte fluvial. O seu valor acumulado cifra-se atualmente em cerca de 35 milhões de euros.

Os fundos são geridos pela autoridade competente do Estado-Membro, segundo a legislação nacional e com os seus próprios recursos administrativos. As organizações nacionais que representam os transportadores fluviais participam nessa gestão, em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, do regulamento.

Em conformidade com o artigo 3.º, n.ºs 4 e 5, do regulamento, os fundos de reserva só podem ser utilizados em duas situações<sup>3</sup>:

A. Em caso de perturbação grave do mercado, na aceção do artigo 7.º da Diretiva 96/75/CE, a Comissão pode, a pedido de um Estado-Membro, tomar as medidas que se revelem adequadas, em particular destinadas a prevenir o aumento da capacidade de transporte no mercado em causa.

À luz do artigo 6.º do regulamento, as medidas adequadas consistem na reativação da regra «velho por novo» por um período limitado, eventualmente a par de medidas de saneamento estrutural, por exemplo prémios pelo desmantelamento de embarcações, pagos pelos fundos de reserva.

B. Em caso de pedido unânime das organizações representativas da navegação interior. Em tal caso, qualquer Estado-Membro pode tomar as medidas previstas no artigo 8.º do regulamento.

---

<sup>1</sup> JO L 90 de 2.4.1999 p. 1-5

<sup>2</sup> Diretiva 96/75/CE do Conselho, de 19 de novembro de 1996, relativa às regras de fretamento e de determinação dos preços no setor dos transportes nacionais e internacionais de mercadorias por via navegável na Comunidade, JO L 304 de 27.11.1996, p. 12

<sup>3</sup> Na Alemanha e nos Países Baixos, contudo, utilizam-se receitas dos fundos para apoiar o transporte fluvial, em particular a inovação (NL), ou para proporcionar formação aos trabalhadores do setor em embarcações-escola (DE). O fundo de reserva propriamente dito nunca foi utilizado.

No contexto da modernização e reestruturação das frotas da UE, as medidas possíveis para promover a proteção do ambiente e a segurança são as seguintes:

- Facilitar aos transportadores do setor da navegação interior que abandonem a profissão a obtenção de uma pensão de reforma antecipada ou a reconversão noutra atividade;
- Organizar ações de formação profissional ou de reconversão para os trabalhadores que abandonem a profissão;
- estimular o agrupamento dos proprietários-operadores em associações comerciais;
- encorajar a adaptação técnica das embarcações com vista a melhorar as condições de trabalho e a promover os requisitos técnicos de segurança;
- melhorar a qualificação dos operadores para assegurar a evolução e o futuro da profissão.

Não houve ainda nenhuma mobilização do capital disponível nos fundos de reserva. Em 2009, os Países Baixos informaram a Comissão de uma alegada perturbação grave do mercado nacional da navegação interior, solicitando-lhe que tomasse medidas adequadas, em conformidade com a Diretiva 96/75/CE (situação A). A Comissão não pôde todavia concluir, com base na informação recebida, da existência de uma perturbação grave do mercado na aceção da diretiva.

As organizações representativas do setor ao nível da UE dirigiram-se uma vez à Comissão, em 2003, para indagar das possibilidades de utilização dos fundos (situação B). As medidas propostas não se inscreviam, contudo, no âmbito de aplicação do artigo 8.º do regulamento.

## **2. RESULTADOS DAS CONSULTAS ÀS PARTES INTERESSADAS E DOS ESTUDOS DE IMPACTO**

Em 11 de abril de 2013, a Comissão consultou as organizações representativas a fim de apurar porque não haviam sido nunca utilizados os fundos de reserva, apesar da situação de declínio vivida pelo setor, e de identificar soluções. As referidas organizações confirmaram que o âmbito restrito do artigo 8.º constitui um obstáculo ao acionamento dos fundos e pronunciaram-se a favor do seu alargamento, para que as medidas vigentes de formação ou reconversão profissional se possam aplicar a todos os tripulantes que abandonem a profissão. A redação atual da disposição em causa exclui os proprietários-operadores, o que faz que parte assinalável do setor não possa recorrer ao fundo para aquela finalidade, muito embora as necessidades de formação dos trabalhadores assalariados não difiram das dos tripulantes sem esse estatuto. As partes interessadas propugnaram também medidas para reforçar as associações profissionais, que podem ajudar a atenuar a fragmentação do setor, e defenderam a utilidade de se acrescentar ao leque de medidas uma que promovesse a inovação e a adaptação das embarcações à evolução técnica no domínio da proteção do ambiente, refletindo a realidade com que se confronta o setor quando se compara o seu desempenho ambiental (emissões) com o de outros modos de transporte.

## **3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA**

As medidas previstas no artigo 8.º do regulamento abrangem apenas aspetos sociais. Poderiam, contudo, ser complementadas, em especial para alargar o âmbito das medidas de formação, reforçar a organização do setor e criar um clima favorável à inovação e à melhoria do desempenho ambiental.

Propõe-se, assim, que as medidas previstas no artigo 8.º sejam complementadas por forma a:

- possibilitar a organização de ações de formação profissional ou de reconversão para todos os tripulantes que abandonem a profissão, e não apenas para os que têm o estatuto de assalariados (ou trabalhadores),
- possibilitar o apoio ao reforço das associações profissionais ao nível da União e
- promover a inovação e a adaptação das embarcações à evolução técnica no domínio da proteção do ambiente.

Proposta de

## **REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera o Regulamento (CE) n.º 718/1999 do Conselho  
relativo a uma política de capacidade das frotas comunitárias de navegação interior  
com vista à promoção do transporte por via navegável**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>4</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>5</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 718/1999 do Conselho estabelece a política da União no que respeita à capacidade das frotas de embarcações de transporte fluvial de mercadorias dos Estados-Membros.
- (2) No contexto da modernização e reestruturação das frotas, convém prever medidas sociais de apoio aos trabalhadores assalariados que pretendam deixar de trabalhar no setor da navegação interior ou seguir uma formação para trabalhar noutro setor, bem como medidas para incentivar o estabelecimento de agrupamentos de empresas, melhorar as qualificações dos operadores e promover a adaptação das embarcações à evolução técnica.
- (3) Para o efeito poderia utilizar-se, se as organizações representativas do setor da navegação interior apresentarem um pedido unânime nesse sentido, o fundo de reserva constituído em cada Estado-Membro com vias navegáveis ligadas às de outro Estado-Membro e com uma frota de tonelagem superior a 100 000 toneladas.
- (4) Os fundos de reserva, que consistem exclusivamente em contribuições financeiras do setor, nunca foram utilizados.
- (5) As medidas de modernização da frota da UE previstas no artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 718/1999 abrangem apenas os aspetos sociais, não estando previstas medidas de apoio à criação de um contexto favorável à inovação e à proteção do ambiente.
- (6) As medidas de apoio à formação ou reconversão profissional previstas no artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 718/1999 são importantes para todos os tripulantes que

---

<sup>4</sup> JO C , de , p. .

<sup>5</sup> JO C , de , p. .

abandonam a profissão, incluindo os proprietários-operadores, e não apenas para os que têm o estatuto de trabalhadores assalariados.

- (7) O artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 718/1999 prevê medidas de incentivo ao agrupamento dos proprietários-operadores em associações comerciais, mas não contempla medidas de reforço das organizações representativas do setor da navegação interior ao nível da UE, embora a existência de organizações ao nível da UE mais fortes possa contribuir para atenuar a fragmentação do setor.
- (8) Importa, por conseguinte, alterar o artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 718/1999, para o complementar com medidas de apoio a ações de formação ou reconversão profissional para os tripulantes que abandonem a profissão e não tenham o estatuto de «trabalhadores assalariados», de incentivo à adesão dos operadores a associações comerciais, de reforço das associações profissionais e de incentivo à inovação e à adaptação das embarcações à evolução técnica no domínio da proteção do ambiente,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

#### *Artigo 1.º*

O artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 718/1999 passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 8.º

Sem prejuízo do n.º 5 do artigo 3.º, os Estados-Membros podem tomar medidas com vista a:

- facilitar aos transportadores fluviais que abandonem o setor a obtenção de uma pensão de reforma antecipada ou a reconversão noutra atividade económica;
- organizar, para os tripulantes que abandonem a profissão, ações de formação ou reconversão profissional;
- melhorar as qualificações no setor da navegação interior, para assegurar a evolução e o futuro da profissão;
- incentivar o agrupamento dos proprietários-operadores em associações comerciais e reforçar as organizações representativas do setor da navegação interior ao nível da UE;
- incentivar a adaptação técnica das embarcações com vista a melhorar as condições de trabalho e a promover a segurança;
- incentivar a inovação e a adaptação das embarcações à evolução técnica no domínio da proteção do ambiente.»

#### *Artigo 2.º*

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu  
O Presidente*

*Pelo Conselho  
O Presidente*