

I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

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

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do artigo 189.º C do Tratado ⁽³⁾,

(1) Considerando que o Regulamento (CEE) n.º 1101/89 ⁽⁴⁾, estabeleceu um regime de saneamento estrutural no sector da navegação interior para as frotas que operam na rede de vias navegáveis interligadas na Bélgica, Alemanha, França, Luxemburgo, Países Baixos e Áustria; que esse regulamento tem por objectivo reduzir o excesso de capacidade das frotas de navegação interior através de acções de desmantelamento de embarcações coordenadas a nível comunitário; que este regulamento deixa de vigorar em 28 de Abril de 1999;

(2) Considerando que, no quadro das medidas de acompanhamento deste regime de saneamento estrutural, destinadas a evitar o aumento do excesso de capacidade existente e o aparecimento de novos excessos de capacidade, a regra «velho por novo» se revelou indispensável ao funcionamento equilibrado do mercado da navegação interior; que esta regra continua, assim, a constituir um instrumento fundamental de intervenção aquando de uma perturbação grave do referido mercado, tal como definida no artigo 1.º da Directiva 96/75/CE ⁽⁵⁾; que convém, além disso, impedir que os efeitos das acções de desmantelamento levadas a cabo desde 1990 sejam anulados pela entrada em serviço de

novas embarcações logo após o fim da referida regra; que, portanto, se torna necessário manter a regra «velho por novo» durante um período limitado, no máximo de quatro anos, diminuindo paralelamente, de forma gradual, os rácios até zero de modo a assegurar a transição e a sair da fase de intervenção comunitária no mercado; que é igualmente importante manter a regra «velho por novo» enquanto instrumento de controlo de capacidade das frotas comunitárias para além do período de quatro anos, mas a um nível zero e enquanto mecanismo de vigilância, que poderá ser reactivado unicamente em caso de perturbação grave do mercado conforme definida no artigo 7.º da Directiva 96/75/CE;

(3) Considerando que se deve assegurar o controlo efectivo do aparecimento de novos excessos de capacidade em todos os sectores do mercado do transporte por via navegável; que as medidas a adoptar devem ter, pois carácter geral e abranger todas as embarcações de carga, assim como os rebocadores-empurradores; que se deverá excluir as embarcações que, dada a sua afectação exclusiva a mercados nacionais ou internacionais fechados, não contribuem para o excesso de capacidade na rede das vias navegáveis interligadas e estabelecer a possibilidade de excluir as embarcações que, por terem porte bruto inferior a 450 toneladas, também não contribuem para o referido excesso de capacidade; que, em contrapartida, tendo em conta a sua influência no mercado os transportes, é importante não excluir das medidas as frotas privadas que efectuem transportes por conta própria;

(4) Considerando que uma abordagem comum que permita aos Estados-membros tomarem conjuntamente medidas que visem a realização de um mesmo objectivo constitui uma das condições fundamentais para garantir uma regulação da capacidade; que, para tal, convém que os fundos de desmantelamento criados pelo Regulamento (CEE) n.º 1101/89 sejam

⁽¹⁾ JO C 320 de 17.10.1998, p. 4 e JO C 15 de 20.1.1999, p. 15.

⁽²⁾ Parecer emitido em 2 de Dezembro de 1998 (JO C 40 de 15.2.1999, p. 47).

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 3 de Dezembro de 1998 (JO C 398 de 21.12.1998), posição comum do Conselho de 21 de Dezembro de 1998 (JO C 55 de 25.2.1999) e decisão do Parlamento Europeu de 25 de Fevereiro de 1999 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 116 de 28.4.1989, p. 25. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 742/98 da Comissão (JO L 103 de 3.4.1998, p. 3).

⁽⁵⁾ Directiva 96/75/CE do Conselho, de 19 de Novembro de 1996, relativa às regras de fretamento e de determinação dos preços no sector dos transportes nacionais e internacionais de mercadorias por via navegável na Comunidade (JO L 304 de 27.11.1996, p. 12).

mantidos, com uma nova denominação, nos Estados-membros nos quais a navegação interior é importante e que os mesmos fundos garantam a aplicação da regra «velho por novo»; que os saldos financeiros provenientes das contribuições do sector para acções de saneamento estrutural organizadas até 28 de Abril de 1999 deverão ser colocadas num fundo de reserva associado aos referidos fundos;

- (5) Considerando que, dadas as diferenças fundamentais existentes entre os mercados dos transportes de carga sólida, dos transportes de matérias líquidas e dos rebocadores-empurradores, é aconselhável criar contas distintas no âmbito do mesmo fundo para as embarcações de carga sólida, as embarcações-cisterna e os rebocadores-empurradores;
- (6) Considerando que, no quadro de uma política económica conforme com o Tratado, a regulação das embarcações compete, em primeiro lugar, aos operadores deste sector; que os custos de medidas a estabelecer devem por conseguinte, ser suportados pelas empresas que operam no sector da navegação interior; que esta regulação consistirá na determinação das condições aplicáveis à entrada em serviço de determinadas novas embarcações sem, contudo, se chegar a uma situação de bloqueamento total do acesso ao mercado; que essas condições podem ser limitadas no tempo e no seu impacto, bem como variar de modo flexível em função da evolução do mercado, mas que os rácios se devem aproximar gradualmente do nível zero no período de quatro anos a contar de 29 de Abril de 1999; que o mecanismo de regulação denominado regra «velho por novo» deve ser mantido enquanto mecanismo de vigilância depois de o rácio atingir o nível zero; que as contribuições especiais pagas a título da regra «velho por novo» deverão ser afectadas ao fundo de reserva e poder ser utilizadas para conceder, em caso de necessidade de intervenção no mercado, prémios de desmantelamento;
- (7) Considerando que convém assegurar que as medidas previstas no presente regulamento, assim como a sua aplicação, não falseiem ou não ameaçam falsear a concorrência, nomeadamente ao favorecerem determinadas empresas de forma contrária ao interesse comum; que, por conseguinte, para colocar as empresas em questão em condições de concorrência equivalentes, as contribuições especiais a pagar aos fundos para as novas construções e os prémios de desmantelamento, se estes forem necessários em caso de perturbação grave do mercado e nos termos do artigo 8.º da Directiva 96/75/CE, devem incluir taxas e condições uniformes;
- (8) Considerando que, tendo em conta a natureza comunitária das frotas de navegação interior, as decisões a tomar para o funcionamento deste mecanismo de regulação da capacidade devem ser adoptadas a nível da Comunidade; que a competência para adoptar estas decisões e para zelar pela sua aplicação e pela manutenção das condições de concorrência previstas no presente regulamento deverá ser conferida à Comissão;

que a Comissão tomará essas decisões após consulta aos Estados-membros e às organizações representativas da navegação interior a nível comunitário;

- (9) Considerando que, no quadro da modernização e da reestruturação das frotas comunitárias que operam num contexto favorável em matéria de ambiente e segurança, convém prever medidas sociais em benefício das pessoas que desejem abandonar o sector dos transportes por via navegável ou reconverterem-se noutro sector de actividades, bem como medidas para incentivar a criação de grupos de empresas, melhorar a qualificação dos barqueiros e promover a adaptação técnica das embarcações,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

As embarcações de navegação interior afectas ao transporte de mercadorias entre dois ou mais pontos nas vias navegáveis dos Estados-membros ficam sujeitas à política de capacidade das frotas comunitárias estabelecida pelo presente regulamento.

Durante um período máximo de quatro anos com início em 29 de Abril de 1999, a referida política abrange, em conformidade com o presente regulamento, as condições para a entrada em serviço de novas capacidades.

Artigo 2.º

1. O presente regulamento aplica-se às embarcações de carga e aos rebocadores-empurradores que efectuem transportes por conta de outrem ou por conta própria e estejam registados num Estado-membro ou, 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 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) As embarcações que naveguem exclusivamente no Danúbio (e seus cursos de água secundários) até Kelheim, sem sair destas vias;
- d) Os rebocadores-empurradores cuja potência de propulsão não ultrapassa 300 kW;

- e) As embarcações fluvio-marítimas e as barcas de navio, desde que efectuem exclusivamente transportes internacionais ou nacionais em viagens que incluam um percurso marítimo;
- f) As embarcações exclusivamente afectas ao armazenamento de mercadorias, ou seja, as embarcações que servem ao carregamento e, posteriormente, ao descarregamento de mercadorias num mesmo local;
- g) O equipamento de dragagem, tais como os batelões tremonha e os pontões, assim como as estruturas flutuantes das empresas de construção, desde que esse material não seja afectado ao transporte de mercadorias na acepção do artigo 1.º;
- h) Os barcos de passagem entre margens;
- i) As embarcações afectas a um serviço público não comercial.

3. Cada Estado-membro interessado na aceção do n.º 1 do artigo 3.º pode excluir do âmbito de aplicação do presente regulamento as suas embarcações de porte bruto inferior a 450 toneladas. Sempre que utilize essa possibilidade, o Estado-membro em causa notificará do facto, num prazo de seis meses, a Comissão, que informará os outros Estados-membros.

Artigo 3.º

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 designado «Estado-membro interessado», deve criar, no âmbito das suas legislações nacionais e pelos seus próprios meios administrativos, um «fundo de navegação interior», a seguir denominado «fundo».

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

3. Cada fundo dispõe de um fundo de reserva que inclui três contas distintas: uma para as embarcações de carga sólida, uma para as embarcações-cisterna e outra para os recobadores-empurradores.

Esse fundo é alimentado:

- pelos saldos financeiros das acções de saneamento estrutural organizadas até 28 de Abril de 1999, unicamente constituídos por contribuições financeiras provenientes do sector,
- pelas contribuições especiais previstas no artigo 4.º do presente regulamento,
- pelos meios financeiros que podem ser postos à disposição em caso de perturbação grave de mercado conforme definida no artigo 7.º da Directiva 96/75/CE.

4. O fundo de reserva pode ser utilizado no contexto das medidas adequadas tais como as referidas no artigo 7.º da Directiva 96/75/CE, nomeadamente no âmbito de medidas de saneamento organizadas a nível comunitário segundo as regras definidas no n.º 6 do presente artigo e no artigo 6.º do presente regulamento.

5. O fundo de reserva pode ser utilizado no quadro das medidas previstas no artigo 8.º se as organizações representativas da navegação interior apresentarem um pedido unânime nesse sentido. Neste caso, essas medidas devem ser objecto de uma acção a nível comunitário.

6. É estabelecida uma solidariedade financeira entre os fundos no que respeita às contas distintas referidas no primeiro parágrafo do n.º 3. Esta solidariedade funciona para todas as despesas e todos os recursos dos fundos previstos no segundo parágrafo do n.º 3 a fim de garantir a igualdade de tratamento de todos os transportes submetidos ao presente regulamento, independentemente do fundo pelo qual é abrangida a embarcação em causa.

7. Os Estados-membros interessados continuam a gerir o fundo referido no artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 1101/89 até à criação do novo fundo referido no n.º 1 do presente artigo.

Artigo 4.º

1. A entrada em serviço de embarcações sujeitas ao presente regulamento quer acabadas de construir quer importadas de um país terceiro, quer tenham saído das vias referidas no n.º 2, alíneas a), b) e c), do artigo 2.º está sujeita à condição (denominada regra «velho por novo» de que o proprietário da embarcação a colocar em serviço:

- proceda ao desmantelamento, sem prémio, de uma tonelagem determinada segundo uma relação entre a tonelagem da antiga embarcação e da nova embarcação, designada por «rácio», estabelecida pela Comissão, ou
- pague ao fundo pelo qual a sua nova embarcação é abrangida, ou por si escolhido em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 5.º, uma contribuição especial de montante estabelecido em função do referido rácio, ou, caso proceda ao desmantelamento de uma tonelagem inferior à do referido rácio, a diferença entre a tonelagem da nova embarcação e a tonelagem da embarcação desmantelada.

2. O rácio pode ser estabelecido a diferentes níveis em função dos diferentes sectores do mercado, ou seja, embarcações de carga sólida, embarcações-cisterna e recobadores-empurradores.

O rácio deve ser reduzido, de forma contínua, o mais rapidamente possível, a fim de se aproximar, por fases periódicas, do nível zero até 29 de Abril de 2003.

Quando o rácio atingir o nível zero, o regime transformar-se-á em mecanismo de vigilância, podendo ser reactivado unicamente em caso de perturbação grave do mercado nos termos do artigo 6.º

3. O proprietário da embarcação deve pagar a contribuição especial ou desmantelar uma embarcação antiga:

- quer no momento da encomenda efectiva da construção da nova embarcação ou do pedido de importação, desde que a embarcação seja colocada em serviço nos 12 meses seguintes,
- quer no momento da entrada em serviço efectiva da nova embarcação ou da embarcação importada.

A opção escolhida deve ser declarada no momento da encomenda da nova embarcação ou da apresentação do pedido de importação.

A embarcação a desmantelar na qualidade de capacidade de compensação deve ser desmantelada antes da colocação em serviço da nova embarcação.

O proprietário da embarcação a colocar em serviço que proceda ao desmantelamento de uma embarcação de tonelage superior ao necessário não recebe qualquer compensação financeira por esse excedente.

Qualquer Estado-membro interessado pode autorizar a utilização como tonelage de compensação, ou seja, tratar como se tivessem sido desmanteladas, as embarcações definitivamente retiradas do mercado destinadas a serem utilizadas para outros fins que não o transporte de mercadorias, por exemplo embarcações humanitárias, embarcações-museu, embarcações destinadas a países em desenvolvimento fora do continente europeu ou postas à disposição de instituições sem fins lucrativos. O Estado-membro interessado comunica essa autorização de utilização à Comissão, a qual informa desse facto os demais Estados-membros interessados.

4. Tratando-se de rebocadores-empurradores, a noção de tonelage é substituída pela de potência de propulsão.

5. As condições enumeradas no n.º 1 também se aplicam aos aumentos de capacidade resultantes de um alongamento das embarcações ou da substituição dos motores dos rebocadores-empurradores.

6. Após consulta aos Estados-membros e às organizações representativas da navegação interior a nível comunitário, a Comissão pode excluir embarcações especializadas do âmbito de aplicação do n.º 1.

As embarcações especializadas devem ser específicas e tecnicamente concebidas para o transporte de um único tipo de mercadorias, que não pode ser transportado por embarcações que não disponham de instalações técnicas específicas, e ser tecnicamente inadaptadas ao transporte de outras mercadorias, devendo os seus proprietários comprometer-se por escrito a não transportar qualquer outra mercadoria nas embarcações em questão enquanto for aplicável a regra «velho por novo».

Artigo 5.º

1. No caso das embarcações registadas num dos Estados-membros interessados, a contribuição especial deve ser paga ao fundo do Estado-membro onde a embarcação foi registada. Tratando-se de embarcações não registadas que são exploradas por uma empresa estabelecida num dos Estados-membros interessados, a contribuição especial deve ser paga ao fundo do Estado-membro onde a empresa se encontra estabelecida.

2. No que respeita às embarcações registadas num Estado-membro que não um Estado-membro interessado e às embarcações não registadas que são exploradas por uma empresa estabelecida num Estado-membro que não um Estado-membro interessado, a contribuição especial deve ser paga, consoante a opção do proprietário da

embarcação, a um dos fundos criados nos Estados-membros interessados.

Artigo 6.º

Em caso de perturbação grave do mercado conforme definida no artigo 7.º da Directiva 96/75/CE, a pedido de um Estado-membro, após parecer do comité referido no artigo 8.º da dita directiva e nos termos desse mesmo artigo, a Comissão pode reactivar a regra «velho por novo» durante um período limitado no tempo, de acordo com o disposto no artigo 7.º da referida directiva, e acompanhá-la ou não de medidas de saneamento estrutural.

No quadro das referidas medidas de saneamento estrutural, o proprietário de uma embarcação referida no n.º 1 do artigo 2.º pode receber, do fundo respectivo e dentro dos limites dos montantes financeiros disponíveis, um prémio de desmantelamento, cuja taxa é estabelecida pela Comissão nas condições previstas no artigo 7.º, se proceder ao desmantelamento da embarcação, ou seja, se enviar para a sucata o casco da embarcação, ou, no caso de um rebocador-empurrador, se destruir o casco e o motor.

Contudo, este prémio só pode ser concedido para uma embarcação cujo proprietário prove que faz parte da «frota activa», ou seja, que:

- está em bom estado de funcionamento,
- dispõe de um certificado de navegabilidade e de arqueação válido ou de uma autorização para efectuar transportes nacionais emitida pela autoridade competente de um dos Estados-membros interessados e
- efectuou, pelo menos, dez viagens durante os 24 meses que procederam a introdução do pedido de prémio de desmantelamento. A noção de «viagem» deve ser entendida como uma operação de transporte comercial numa distância habitual para o transporte de mercadorias da mesma natureza (superior a 50 km) e com um volume de carga transportada razoável em relação à capacidade de carga de embarcação (pelo menos 70 %).

Não é concedido nem pago qualquer prémio às embarcações que, na sequência de uma avaria ou de outros danos, não sejam reparáveis ou cujo custo de reparação seja superior ao montante do prémio de desmantelamento.

Se as autoridades competentes tiverem razões fundamentadas para duvidar do bom estado de funcionamento da embarcação objecto de um pedido de prémio de desmantelamento, podem solicitar a um gabinete de peritos que emita um certificado que indique que a embarcação em causa se encontra num estado técnico que lhe permite efectuar operações de transporte. O prémio de desmantelamento será recusado se a embarcação não satisfizer esta exigência.

Artigo 7.º

1. Após consulta aos Estados-membros e às organizações representativas da navegação interior a nível comunitário, a Comissão estabelece separadamente para as embarcações de carga sólida, as embarcações-cisterna e os rebocadores-empurradores:

- os rácios de regra «velho por novo» para as embarcações referidas no artigo 2.º,
- as taxas das contribuições especiais,
- o período, as condições de atribuição e as taxas dos prémios de desmantelamento referidos no artigo 6.º,
- os coeficientes de valorização (tonelagens equivalentes) para os diferentes tipos e categorias de equipamento fluvial.

2. As contribuições especiais e os prémios de desmantelamento são expressos em euros. As suas taxas são as mesmas para todos os fundos.

3. As contribuições especiais e os prémios de desmantelamento são calculados em função quer da tonelagem de porte bruto para os navios de carga quer da potência de propulsão para os rebocadores-empurradores.

4. Após consulta aos Estados-membros e às organizações representativas da navegação interior a nível comunitário, a Comissão determina as regras de solidariedade financeira referida no n.º 3 do artigo 6.º

5. Ao tomar as suas decisões, a Comissão terá igualmente em conta os resultados da análise do mercado dos transportes da Comunidade e a sua evolução previsível, bem como a necessidade de evitar que a concorrência seja falseada de forma contrária ao interesse comum. Para contribuir para a análise do mercado, os proprietários das embarcações em construção ou importadas devem informar os fundos da entrada em serviço das embarcações em questão.

Artigo 8.º

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

- facilitar aos transportadores por via navegável que abandonem esta profissão a obtenção de uma pensão de reforma antecipada ou a reconversão noutra actividade económica,

- organizar, para os trabalhadores que abandonam esta profissão, acções de formação profissional ou de reconversão,
- estimular o agrupamento dos barqueiros-artesãos 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 barqueiros para assegurar a evolução e o futuro da profissão.

Artigo 9.º

1. Os Estados-membros devem tomar as medidas necessárias à aplicação do presente regulamento e comunicar essas medidas à Comissão.

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

2. Os Estados-membros devem comunicar anualmente à Comissão todas as informações úteis sobre os resultados da regra «velho por novo», assim como sobre a situação financeira dos fundos e do respectivo fundo de reserva.

3. A Comissão deve adoptar as decisões que lhe incumbem por força do artigo 7.º

4. A Comissão deve zelar por que os fundos apliquem de modo uniforme o presente regulamento e assegurar a respectiva coordenação.

Artigo 10.º

O presente regulamento entra em vigor em 29 de Abril de 1999.

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

Feito em Bruxelas, em 29 de Março de 1999.

Pelo Conselho

O Presidente

F. MÜNTEFERING