

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 03.11.1997
COM(97) 555 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO

sobre o efeito global das medidas previstas pelo Regulamento (CE) nº 844/94 do Conselho, de 12 de Abril de 1994, que prolonga o regime “Velho por Novo” até 28 de Abril de 1999 no âmbito das medidas de saneamento estrutural do sector da navegação interior instituídas pelo Regulamento (CEE) nº 1101/89 do Conselho, de 27 de Abril de 1989.

RELATÓRIO DA COMISSÃO

sobre o efeito global das medidas previstas pelo Regulamento (CE) n° 844/94 do Conselho, de 12 de Abril de 1994, que prolonga o regime “Velho por Novo” até 28 de Abril de 1999 no âmbito das medidas de saneamento estrutural do sector da navegação interior instituídas pelo Regulamento (CEE) n° 1101/89 do Conselho, de 27 de Abril de 1989.

1. Introdução

O Regulamento (CEE) n° 1101/89 do Conselho, de 27 de Abril de 1989¹, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n° 2254/96 do Conselho, de 19 de Novembro de 1996², instaurou duas séries de medidas destinadas a reduzir o excesso estrutural de capacidade que se manifesta no mercado da navegação interior (os principais elementos do Regulamento (CEE) n° 1101/89 são objecto de uma descrição mais completa no ponto 2):

- (a) nos termos do artigo 5°, a concessão de prémios de desmantelamento tendo em vista reduzir a capacidade da frota activa da navegação interior e
- (b) nos termos do artigo 8°, uma medida destinada a reduzir os investimentos em embarcações suplementares durante a acção de desmantelamento coordenada. Esta medida é geralmente conhecida pelo nome de regime “Velho por Novo”, que tinha carácter temporário e devia expirar em 28.04.94. Este regime foi prorrogado por cinco anos, com base num relatório fundamentado apresentado pela Comissão (COM(93) 553 final, de 16 de Novembro de 1993), ou seja até 28.04.1999, pelo Regulamento (CE) n° 844/94 do Conselho, de 12 de Abril de 1994³.

Em conformidade com o n° 5 do artigo 10° do Regulamento (CEE) n° 1101/89 do Conselho, que estipula que “a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho, antes de 31 de Dezembro de 1996, um relatório de avaliação do efeito global das medidas previstas no presente regulamento, eventualmente acompanhado de propostas”, o presente relatório avalia, pois, os efeitos da aplicação do regime “Velho por Novo” no saneamento estrutural do mercado da navegação interior desde o início da acção de desmantelamento em 1990, mas, sobretudo, desde a data de prorrogação (Abril de 1994) até ao fim do ano de 1996.

¹ JO n° L 116 de 28.04.1989, p. 25.

² JO n° L 304 de 27.11.1996, p. 1.

³ JO n° L 98 de 16.04.1994, p.1.

O relatório não pode omitir a análise global da redução do excesso estrutural de capacidade pelas acções de desmantelamento coordenadas no plano comunitário realizadas de 1990 a 1996. Com efeito, estas acções de desmantelamento acompanham o regime “Velho por Novo”, destinado a evitar o agravamento do excesso de capacidade existente ou o aparecimento de novos excedentes de capacidade, e constituem globalmente o que se designa por “acção de saneamento estrutural do sector da navegação interior”. Por último, o relatório faz uma primeira análise da problemática da manutenção eventual, com uma adaptação, de um sistema de regulação do mercado (do tipo “Velho por Novo”) após a liberalização total deste no ano 2000.

2. Antecedentes e modalidades das acções de desmantelamento

O Regulamento (CEE) nº 1101/89 do Conselho e o Regulamento (CEE) nº 1102/89 da Comissão, de 27 de Abril de 1989⁴, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 241/97 de 10 de Fevereiro de 1997⁵, que estatui determinadas normas de execução do regulamento do Conselho, têm por objectivo suprimir o desequilíbrio estrutural entre a oferta e a procura no mercado da navegação interior. Os principais elementos do que se designa em geral por “acção de desmantelamento” da Comunidade são os seguintes:

- a) Num quadro comunitário harmonizado, foram criados fundos nacionais de desmantelamento nos Estados-membros cujas vias navegáveis se encontram ligadas às de outro Estado-membro e cuja frota de navegação interior tenha uma tonelagem superior a 100.000 toneladas. Os Estados-membros directamente em causa são a Bélgica, a Alemanha, a França e os Países Baixos, bem como a Áustria desde a sua adesão em 1 de Janeiro de 1995. As embarcações registadas noutros Estados-membros (Luxemburgo) mas que operem na mesma rede devem contribuir para um dos fundos de desmantelamento.
- b) É abrangido pelo plano de desmantelamento o conjunto da frota activa das embarcações fluviais, que operam nas vias navegáveis interiores ligadas, registadas num Estado-membro. Um número limitado de excepções é indicado no nº 2, alínea b), do artigo 2º, no nº 3 do artigo 2º e no nº 1 do artigo 3º do referido regulamento.
- c) O objectivo da primeira acção de desmantelamento da Comunidade era retirar do mercado, entre 1.1.1990 e 1.12.1990, 10% da capacidade da frota das embarcações de carga sólida e 15% da frota das embarcações-cisterna. A última acção de desmantelamento prevista nos três anos que medeiam entre 1996 e 1998, como medida de acompanhamento do processo de liberalização do mercado (Directiva 96/75/CE do Conselho de 19 de Novembro de 1996⁶), tem por objectivo uma nova redução de cerca de 15% da capacidade da frota comunitária.
- d) O regime “Velho por Novo” (artigo 8º do Regulamento (CEE) nº 1101/89) foi criado com vista a assegurar que a entrada em serviço de novas embarcações durante a acção de desmantelamento não anulasse os efeitos desta. Pressupõe isto que os transportadores que pretendam colocar em serviço capacidades suplementares devem actualmente:

⁴ JO nº L 116 de 28.04.1989, p.30.

⁵ JO nº L 40 de 11.02.1997, p. 11.

⁶ JO nº L 304 de 27.11.1996, p.12.

- * quer dismantelar uma tonelagem equivalente a uma vez e meia a da nova embarcação, sem, todavia, receberem um prémio de dismantelamento;
 - * quer, se decidirem não dismantelar tonelagem, pagar uma contribuição especial ao fundo de dismantelamento equivalente a uma vez e meia o prémio de dismantelamento fixado para o tipo de embarcação colocada em serviço.
- e) O montante total requerido para a concessão de prémios de dismantelamento da acção de 1990 foi posto à disposição dos fundos de dismantelamento pelos governos interessados sob a forma de empréstimos reembolsáveis sem juros. Estes empréstimos foram reembolsados pelo sector, sob a forma de quotizações anuais pagas aos fundos e calculadas em função da tonelagem e do tipo de embarcação, a partir de 1995 no que diz respeito às embarcações-cisterna e deverão sê-lo em 1997 no que diz respeito às embarcações de carga sólida.
- A acção 1996-1998 é co-financiada pelo orçamento comunitário (somente para o ano de 1996), pelas quotizações do sector e pelos orçamentos dos Estados-membros em causa (em 1996, 1997 e 1998).
- f) Foi estabelecido um mecanismo de solidariedade financeira entre os fundos com vista a assegurar que o período de reembolso dos empréstimos sem juros seja o mesmo em todos os Estados-membros interessados. Esta solidariedade financeira intervém também para todas as despesas e para todos os recursos dos fundos de dismantelamento (orçamento comunitário, quotizações do sector e orçamentos dos Estados-membros em causa).
- g) As autoridades suíças adoptaram na mesma altura medidas análogas para a sua frota. As operações do fundo suíço são coordenadas com as dos outros fundos a nível comunitário.

Tendo em conta que a acção de dismantelamento é regulamentada a nível comunitário, todas as decisões relativas ao seu funcionamento são tomadas ao nível da Comunidade, em virtude do Regulamento (CEE) nº 1101/89, sendo as modalidades fixadas pela Comissão: nível dos prémios de dismantelamento para os diferentes tipos de embarcações, nível das quotizações anuais a pagar aos fundos, regras detalhadas do mecanismo de solidariedade financeira, etc.

Além disso, a Comissão organiza regularmente reuniões de coordenação com os representantes dos Estados interessados e as autoridades dos fundos de dismantelamento no intuito de assegurar uma aplicação uniforme das regras. Nesse contexto, o sector da navegação interior é também regularmente consultado.

3. Resultados das acções de dismantelamento desde 1990

Na sequência dos regulamentos (CEE) nº 1101/89 do Conselho, (CEE) nº 3690/92 da Comissão, de 21 de Dezembro de 1992⁷, (CE) nº 3039/94 da Comissão, de 14 de Dezembro de 1994⁸, (CE) nº 2819/95 do Conselho, de 5 de Dezembro de 1995⁹, (CE) nº 2839/95 da Comissão, de 8 de Dezembro de 1995¹⁰, (CE) nº 2254/96 do Conselho, de 19 de Novembro

⁷ JO nº L 374 de 22.12.1992, p. 22.

⁸ JO nº L 322 de 15.12.1994, p. 11.

⁹ JO nº L 292 de 07.12.1995, p. 7.

¹⁰ JO nº L 296 de 09.12.1995, p. 4.

de 1996¹¹, e (CE) n° 2326/96 da Comissão, de 4 de Dezembro de 1996¹², o conjunto das acções de desmantelamento deu os resultados seguintes:

Quadro 1: recapitulação do conjunto das acções de desmantelamento de 1.1.1990 a 31.12.1996

	número	tonclagem	kW	tonclagem média/kW
embarcações de carga sólida	2.406	1.498.769		623
embarcações-cisterna	471	442.091		939
rebocadores-empurradores	97		72.404	746
TOTAL GERAL	2.974	1.940.860	72.404	675

Estes valores devem ser confrontados com os relativos à frota total sujeita à quotização anual em 01.01.97 em comparação com a de 01.01.90.

Quadro 2: situação comparativa da frota em 01.01.1990 e em 01.01.1997

	número	tonclagem	kW	tonclagem média /kW
embarcações de carga sólida	12.421	10.429.729		839
	<u>10.109</u>	<u>9.518.446</u>		<u>941</u>
embarcações-cisterna	1.881	2.046.965		1.088
	<u>1.366</u>	<u>1.775.421</u>		<u>1.300</u>
rebocadores-empurradores	507		384.183	757
	<u>455</u>		<u>354.476</u>	<u>779</u>
TOTAL 01.01.90	14.555	12.476.694	384.183	872
<u>TOTAL 01.01.97</u>	<u>11.930</u>	<u>11.293.867</u>	<u>354.476</u>	<u>947</u>

¹¹ JO n° L 304 de 27.11.1996, p. 1.

¹² JO n° L 316 de 05.12.1996, p.13.

Deste quadro sobressai que a redução de capacidade foi acompanhada de um aumento da capacidade média da frota, portanto de uma melhoria da produtividade, sobretudo no que se refere às embarcações-cisterna.

Tendo em conta os coeficientes de valorização, a redução de capacidade obtida pelas acções de desmantelamento comunitárias de 1.1.1990 a 31.12.1996, em equivalente tonelagem, é a seguinte:

Quadro 3 : redução de capacidade obtida de 1.1.90 a 31.12.1996 (em equivalente toneladas)

	Frota activa 91 (a)	Desmantelamento (b)	%		Frota activa em 31.12.1996* (c)
			(b:a)	(b:c)	
embarcações de carga sólida	7.819.964 eq.t	1.116.746 eq.t	14,3	15,2	7.338.125 eq.t
embarcações-cisterna	1.710.625 eq.t	372.284 eq.t	21,8	23,1	1.611.059 eq.t
rebocadores-empurradores	330.171 kW	72.404 kW	22	20,4	354.476 kW

* incluindo a frota austríaca e as novas construções, mas excluindo a frota suíça.

Cabe notar, todavia, que nestes quadros os diferentes tipos de embarcações não são classificados de acordo com a produtividade teórica. Com efeito, as novas capacidades colocadas no mercado durante o período em causa (mais de 530.000 toneladas em embarcações de carga sólida e mais de 200.000 toneladas em embarcações-cisterna) têm teoricamente uma produtividade nitidamente superior às capacidades mais antigas devido aos equipamentos modernos. Afigura-se, pois, que o impacto da tonelagem nova na oferta não é o mesmo que o de uma tonelagem antiga equivalente em volume desmantelado, convindo, pois, relativizar os resultados obtidos até à data.

Além disso, convém mencionar as medidas adoptadas pelo governo francês em virtude do nº 3 do artigo 2º do Regulamento (CEE) nº 1101/89 do Conselho, que permite aos Estados-membros excluírem do âmbito de aplicação do regulamento as embarcações de porte bruto inferior a 450 toneladas se a situação económica e social deste sector específico o exigir. Nessas circunstâncias, o Estado-membro em causa deve elaborar um outro plano. A França fez uso dessa faculdade e notificou à Comissão um plano nacional de saneamento conforme com os procedimentos relativos aos auxílios concedidos pelos Estados previstos nos artigos 92º a 94º do Tratado. O “Plano económico e social” francês foi concebido para excluir do mercado uma parte considerável da frota de pequenas embarcações. O plano prevê prémios de desmantelamento e medidas sociais de acompanhamento para os barqueiros que deixem o mercado fluvial. Foram incorporadas disposições para evitar distorções de concorrência com os barqueiros abrangidos pelo plano de desmantelamento comunitário. Pressupõe isto que os proprietários de embarcações sujeitas ao “Plano económico e social” francês devem igualmente pagar quotizações anuais a uma taxa comparável às taxas aplicadas no plano comunitário.

Em 31.12.1996, 1.773 embarcações com um porte bruto de 804.685 toneladas continuam sujeitas ao “Plano económico e social” francês. Entre estas embarcações, 1.604 têm um porte

bruto inferior a 450 toneladas (exclusivamente embarcações de carga sólida), que no conjunto se eleva a 563.926 toneladas. Desde o início do “Plano económico e social” foram aceites 949 pedidos de desmantelamento para uma tonelagem de 398.890 toneladas.

4. Financiamento das acções de desmantelamento

- a) O total das despesas dos fundos com o pagamento dos prémios de desmantelamento no âmbito da acção comum de desmantelamento de 1990 (incluindo a frota da antiga RDA) elevou-se a 104.401.576 ecus, dos quais 66.041.893 ecus para embarcações de carga sólida e os rebocadores-empurradores e 38.359.683 ecus para as embarcações-cisterna.

Estes montantes foram postos à disposição dos fundos de desmantelamento pelos governos dos Estados-membros directamente interessados sob a forma de empréstimos sem juros. Os operadores do sector da navegação interior estão a reembolsar estes montantes pagando quotizações anuais calculadas em função da tonelagem e do tipo de embarcação. As contribuições especiais pagas pelos operadores do sector da navegação interior que colocam em serviço novas embarcações sem desmantelar uma tonelagem de embarcações velhas (regra do “Velho por Novo” descrita no ponto 6) constituíram uma segunda fonte de receita para o reembolso.

O total das receitas em caixa destinadas ao reembolso dos montantes pré-financiados pelos cinco fundos desde o início da acção de desmantelamento comunitária de 1990 cifra-se como segue:

Quadro 4 :

Receitas (ecus)	Embarcações de carga sólida	Embarcações-cisterna
1990	9.620.185	5.801.845
1991	9.694.580	7.908.491
1992	9.825.993	15.570.928
1993	8.469.878*	5.074.711
1994	7.895.989	4.669.349
1995	8.155.972	conta saldada
1996	8.086.813	-
Total	61.749.410	39.025.324**

* As receitas das contribuições especiais destinam-se desde 1.1.1993 aos novos pedidos de prémios de desmantelamento, na sequência do Regulamento (CEE) nº 3690/92.

** O montante recebido em ecus é ligeiramente superior ao montante pré-financiado (38.359.683 ecus) para permitir o reembolso integral em moeda nacional.

Estes valores indicam que, no sector das embarcações de carga sólida, 93,5% do total das despesas foram já reembolsados; no sector das embarcações-cisterna, os montantes foram integralmente reembolsados em 31.12.94. Para as embarcações de carga sólida, o reembolso total deveria ser efectivo no decurso de 1997. Na medida em que o Regulamento (CEE) nº 1101/89 do Conselho prevê, no nº 4 do artigo 6º, que o pagamento não pode ultrapassar um período de 10 anos (a contar de 1990), pode concluir-se que o calendário fixado foi respeitado.

- b) Em 1994, para fazer face ao número crescente de embarcações para as quais era solicitado um prémio de desmantelamento devido à situação económica difícil do sector, os Estados-membros interessados puseram à disposição dos fundos de desmantelamento respectivos, a cargo dos orçamentos nacionais, os meios financeiros necessários para conceder um prémio de desmantelamento aos proprietários de embarcações que tivessem introduzido os seus pedidos antes de 1 de Julho de 1994 (Regulamento (CE) nº 3039/94 da Comissão, de 14 de Dezembro de 1994).

Em 1995, o Conselho interveio também criando uma base jurídica para o co-financiamento comunitário, inscrevendo um total de cinco milhões de ecus no orçamento comunitário para o desmantelamento de embarcações unicamente em 1995 (Regulamento (CE) nº 2819/95).

- c) Para acompanhar o programa comunitário de liberalização do mercado fluvial em 1 de Janeiro de 2000, com a supressão dos sistemas de “rotação” e as suas tarifas fixas obrigatórias, o Conselho solicitou uma acção de envergadura de saneamento estrutural em três anos, 1996-1997-1998, a fim de garantir a competitividade do sector, destinada a obter uma redução de cerca de 15% da capacidade da frota, com um orçamento no montante total de 192 milhões de ecus. O orçamento comunitário contribuiu com um montante de 20 milhões de ecus unicamente para o ano de 1996, somando-se à contribuição dos Estados-membros em causa, calculada proporcionalmente à dimensão da sua frota activa, bem como à participação do sector com as quotizações anuais pagas por cada embarcação que faça parte da frota activa.

Quadro 5 : participações financeiras acumuladas sector-Comunidade-Estados-membros nas acções de desmantelamento de 1990 a 1996 em ecus (embarcações de carga sólida e embarcações-cisterna)

	1990	1993	1994	1995	1996	TOTAL
sector	66.041.893	188.193	422.066	1.213.943	72.778	67.938.873
	<u>38.359.683</u>	<u>2.770.289</u>	<u>1.296.385</u>	<u>3.516.302</u>	<u>7.050.061</u>	<u>52.992.720</u>
CE				3.650.000	13.592.000	17.242.000
				<u>1.350.000</u>	<u>6.408.000</u>	<u>7.758.000</u>
Estados			16.636.377		27.863.600	44.499.977
			<u>3.076.978</u>		<u>13.136.400</u>	<u>16.213.378</u>
total	66.041.893	188.193	17.058.443	4.863.943	41.528.378	129.680.850
	<u>38.359.683</u>	<u>2.770.289</u>	<u>4.373.363</u>	<u>4.866.302</u>	<u>26.594.461</u>	<u>76.964.098</u>
TOTAL	104.401.576	2.958.482	21.431.806	9.730.245	68.122.839	206.644.948

5. Impacte económico da acção de desmantelamento

Durante o período compreendido entre 1 de Janeiro de 1990 e 31 de Dezembro de 1996, foram desmanteladas 1.940.860 toneladas de capacidade e 72.404 kW de rebocadores-empurradores. Por outro lado, foram postas em exploração no mercado fluvial (em 31.12.1996) 736.620 toneladas de capacidades novas, o que fez passar a capacidade total de carga da frota de 12.476.694 toneladas em 01.01.1990 para 11.483.072 toneladas em

31.12.1996, representando uma redução global de 9,2%¹³. Durante o mesmo período, o volume total de mercadorias transportado pela frota de navegação interior manteve-se sensivelmente constante (cerca de 420 milhões de toneladas por ano).

Trata-se, pois, claramente de uma melhoria da produtividade, na medida em que a procura de transporte pode ser satisfeita com menos embarcações. As embarcações são maiores, mais bem equipadas e mais bem adaptadas às exigências de procura de transporte (porões rectos, rotações mais rápidas, navegação em contínuo, etc.). Todos os tipos confundidos, a embarcação comunitária média (ver quadro 2) passou de 872 toneladas para 947 toneladas, ou seja, um aumento de 9%, mesmo apesar do efeito da integração na frota alemã de várias centenas de unidades de pequenas dimensões (menos de 400 toneladas) da antiga Alemanha de Leste. Este aumento não é, todavia, uniforme. Com efeito, é no sector das embarcações-cisterna, que possui agora uma tonelagem média de 1.330 toneladas, tendo 75% da frota uma tonelagem média da ordem de 1.652 toneladas, que se regista o mais forte aumento.

Além disso, tornaram-se necessárias novas embarcações especializadas para fazer face eficazmente às novas correntes de trocas comerciais como, por exemplo, os contentores ou os produtos químicos, o que deu azo à construção de novas embarcações. No sector tradicional da carga a granel (carvão, aço, produtos agrícolas, areia, gravilha, produtos petrolíferos), não houve, todavia, crescimento estrutural. Segue-se, não obstante, que esta melhoria constante da produtividade num mercado estagnado deve ser compensada pela eliminação de embarcações antigas e que a liberalização do mercado empreendida vai ainda acelerar este processo.

A acção comunitária de desmantelamento teve um efeito socioeconómico importante na medida em que um número considerável de operadores proprietários puderam deixar a profissão em condições financeiras aceitáveis. Além disso, os que continuavam a exercer a actividade obtiveram uma melhor situação financeira, quer no quadro da substituição da sua embarcação obtendo o prémio de desmantelamento, quer graças ao aumento dos preços dos fretes verificado ao longo de vários anos num mercado particularmente depressivo.

Com efeito, no âmbito do sistema de observação do mercado da Comissão, a evolução dos custos e dos preços dos fretes nos diferentes segmentos de mercado da navegação interior é analisada trimestralmente (um estudo trimestral é realizado pela *NEA Transport Research & Training*: "*Market observation system inland navigation - cost, price and waiting time*" para os serviços da Comissão), dando-se atenção especial ao mercado do Reno, que é o mais importante destes segmentos de mercado na medida em que abrange mais de metade dos transportes fluviais na Comunidade. No entanto, a experiência demonstrou que existe uma forte interacção entre os diferentes submercados no sentido em que, quando se produz uma queda da procura num submercado específico, causando uma descida dos preços, alguns dos transportadores activos nesse mercado dirigem-se para outros submercados onde as receitas são mais elevadas. Estes submercados actuam de certa forma como vasos comunicantes que tendem a anular as diferenças de rendimento económico.

Para se fazer uma ideia do efeito das medidas de desmantelamento, convém, pois, examinar a evolução dos custos e dos preços nos últimos anos (1989 a 1996), tanto no mercado livre do Reno como nas relações Norte-Sul (livres ou enquadradas por sistemas de rotação), nos sectores da carga sólida e da carga líquida, tendo como ano de referência o de 1989 (quadros 6 e 7).

¹³ Às 736.620 toneladas de capacidades novas há que acrescentar as embarcações da antiga RDA e da Áustria.

Quadro 6 : Evolução dos índices de custos (em ecus, 1-1-1989 = 100)

Data	Subida do Reno		Descida do Reno		Norte-Sul livre		Norte-Sul "rotação" sólida
	sólida	líquida	sólida	líquida	sólida	líquida	
01.01.89	100	100	100	100	100	100	100
01.07.89	102	102	101	102	102	102	101
01.01.90	110	110	109	109	110	108	108
01.07.90	105	106	106	106	107	107	107
01.01.91	115	114	115	113	113	112	114
01.07.91	111	112	112	112	111	112	111
01.01.92	113	114	114	114	113	114	115
01.07.92	115	115	116	115	115	114	116
01.01.93	119	119	120	119	119	119	121
01.07.93	122	121	123	121	122	121	125
01.01.94	124	123	125	123	124	123	128
01.07.94	128	123	129	124	125	123	129
01.01.95	129	126	130	126	127	125	130
01.01.96	131	130	132	127	127	125	130
01.07.96	133	128	133	128	126	126	131
01.01.97	137	130	135	128	126	126	132

Quadro 7 : Evolução dos índices de preços (em ecus, 1-1-1989 = 100)

Data	Subida do Reno		Descida do Reno		Norte-Sul livre		Norte-Sul "rotação" sólida
	sólida	líquida	sólida	líquida	sólida	líquida	
01.01.89	100	100	100	100	100	100	100
01.07.89	114	172	105	147	101	110	101
01.01.90	108	283	89	169	105	125	105
01.07.90	119	210	102	198	104	137	105
01.01.91	142	241	108	202	109	189	106
01.07.91	127	341	103	262	108	182	107
01.01.92	151	312	130	263	111	206	110
01.07.92	113	170	102	148	110	127	110
01.01.93	111	155	108	153	118	125	119
01.07.93	109	105	91	87	117	114	124
01.01.94	106	124	93	89	109	155	125
01.07.94	103	126	91	89	114	122	126
01.01.95	129	139	110	98	118	141	129
01.01.96	131	160	116	100	116	144	131
01.07.96	132	181	122	101	113	146	132
01.01.97	138	110	124	95	120	159	130

- Análise do sector do transporte de carga sólida

Como mostram os quadros 6 e 7, os preços aumentaram globalmente mais do que os custos (pelo menos na maioria dos submercados mais importantes, como o do Reno, que foi ponderado com os outros submercados) nos anos 1989, 1990, 1991 (sobretudo graças ao tráfego na subida do Reno) e metade do ano de 1992. A conjuntura económica deteriorou-se brutalmente na segunda metade do ano de 1992, em todos os sectores da economia europeia, e, sobretudo, nos anos de 1993 e 1994 (a construção, o carvão, o aço e mesmo a indústria química acusaram pesadas quebras de produção). Os índices de preços para o transporte de carga sólida atingiram então taxas próximas das de 1989, salvo no que diz respeito ao mercado regulado com o sistema de rotação e de preços fixos, ao passo que os custos se mantiveram entre 20 e 30% superiores aos de 1989. Afigura-se, não obstante, evidente que, na falta de uma acção de desmantelamento comunitária, a situação financeira dos operadores fluviais teria piorado ainda mais. Só depois de 1995 a tendência voltou a inverter-se para regressar ao equilíbrio, mas ainda sem possibilidade real de melhorar o nível das receitas. A segunda metade de 1996, ao contrário, bem como as perspectivas económicas dos Estados-membros da União Europeia em 1997/1998, deixam prever uma melhoria da situação, que se deverá amplificar graças à nova e importante acção de desmantelamento prevista para esses anos.

- Análise do sector do transporte de carga líquida:

O quadro 7 revela que os preços do transporte em embarcações-cisterna no Reno, como nos outros submercados, começaram a subir no decurso de 1989 para atingir um nível recorde no primeiro semestre de 1991, mantendo-se os preços nitidamente superiores aos custos até ao fim do primeiro semestre de 1993. Esta recuperação resultou de uma conjugação de factores tais como a crise do Golfo (os preços dos produtos petrolíferos aumentaram fortemente), um longo período de estiagem no Reno (primeiro semestre de 1990 e Verão de 1991) e uma redução importante da capacidade da frota numa altura em que a procura se mantinha sensivelmente constante (próxima de 70 milhões de toneladas). Esta situação permitiu aos operadores de embarcações-cisterna reequilibrar a sua situação financeira e mesmo, para alguns deles, encomendar novas embarcações, apesar da regra do “Velho por Novo”, na medida em que as perspectivas no sector do transporte de produtos químicos e de substâncias perigosas por via navegável pareciam particularmente favoráveis.

No entanto, com a crise económica dos anos 1993-1994 os preços baixaram fortemente, a tal ponto que a relação custo/preço em Julho de 1993 era inferior à de 1989; de resto, esta crise foi acentuada pela entrada em serviço das novas embarcações que haviam sido encomendadas no ano anterior durante a melhoria dos preços de mercado. A Comissão, de concerto com as organizações profissionais e os Estados-membros interessados, aumentou a relação “Velho por Novo” (Regulamento (CE) nº 2812/94 de 18 de Novembro de 1994) para compensar esta tendência para o sobreinvestimento e reinjectar mais capital no mecanismo de desmantelamento trimestral, de molde a obter um desmantelamento de compensação máximo (ver ponto 6 seguinte).

À semelhança das cargas sólidas, a tendência começou a inverter-se no início do ano de 1995, devendo esta inversão reforçar-se com as previsões de uma melhor situação económica em 1997-1998 conjugadas com a nova acção de desmantelamento de 1996-1997-1998.

No entanto, se os índices de custos e preços constituem um bom indicador da situação do mercado das empresas de transporte que exploram as embarcações maiores, o número de dias de espera entre dois transportes, registado pelas bolsas dos carregadores, pode, não obstante, servir de indicador útil, sobretudo no referente às embarcações mais pequenas (a grande maioria dos afretamentos por rotação diz respeito a embarcações de porte inferior a 650 toneladas). Os gráficos 1 e 2 indicam a evolução do número de dias de espera no mercado Norte-Sul para as relações de transporte entre os Países Baixos e a Bélgica, bem como entre os Países Baixos e a França.

Gráfico 1: Dias de espera no sistema de rotação dos Países Baixos para a Bélgica

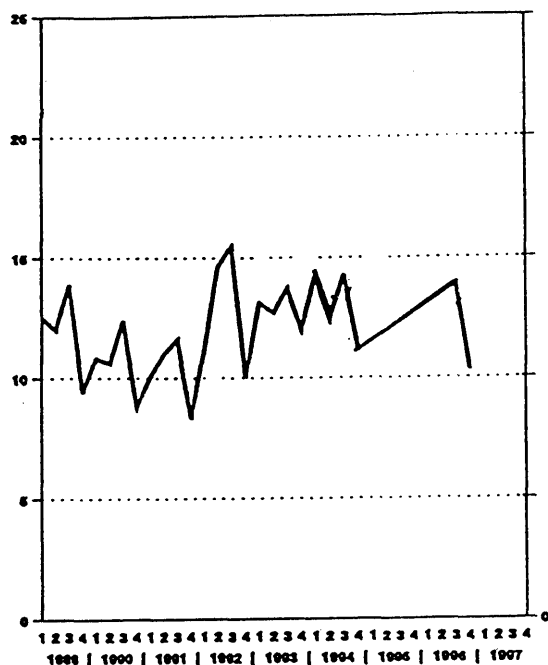
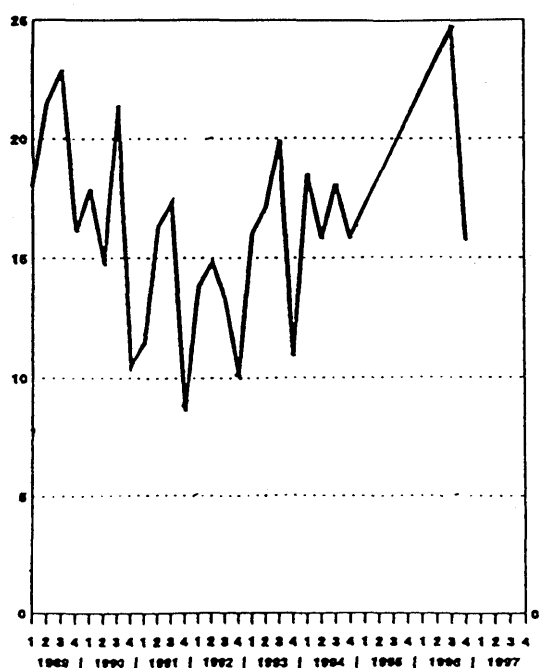


Gráfico 2: Dias de espera no sistema de rotação dos Países Baixos para a França



Os longos tempos de espera (10 a 25 dias) registados pelas bolsas revelam claramente a existência de excessos de capacidade substanciais no mercado Norte-Sul regulado pelos sistemas de rotação, que uma vez suprimidos, o que deverá ocorrer até 1 de Janeiro de 2000, deixarão no mercado numerosas embarcações incapazes de evoluir no contexto de um mercado livre. Globalmente, a acção de desmantelamento permitiu, pois, compensar também a diminuição progressiva da procura dos carregadores nas bolsas (que representam apenas 8% do total do mercado da via fluvial).

6. A regra do “Velho por Novo”

A regra do “Velho por Novo” foi instituída para contrariar a tendência para o sobre-investimento e garantir os efeitos da redução da capacidade excessiva. Esta disposição foi introduzida em 1989 por um período de cinco anos a contar da entrada em vigor do Regulamento (CEE) nº 1101/89 do Conselho, com uma possibilidade de prorrogação por um período suplementar de cinco anos, no máximo. O relatório da Comissão de 16 de Novembro de 1993 (COM (93) 553 final), destinado ao Conselho e ao Parlamento Europeu, mostra que o mecanismo “Velho por Novo” contribuiu eficazmente para a redução do excesso de capacidade, revelando também as dificuldades do sector dos transportes fluviais, fortemente afectado pela recessão económica geral ocorrida nos anos de 1992-1993-1994. Esta recessão foi acentuada pela abolição, pelo governo alemão, da tarifação obrigatória, a partir de 01.01.1994, no conjunto dos transportes fluviais e rodoviários internos. Explica-se assim por que se impunha o prolongamento da regra “Velho por Novo” por um novo período, até 28 de Abril de 1999 (Regulamento (CE) nº 844/94 do Conselho, de 12 de Abril de 1994).

Cabe ainda recordar que a regra “Velho por Novo” nunca teve por objectivo diminuir todos os investimentos em embarcações novas. Com efeito, contrariamente ao que aconteceria com o congelamento da tonelagem, o regime “Velho por Novo” não entrou a necessária modernização da frota. Mesmo que, globalmente, o mercado não se desenvolva, alguns submercados requerem, todavia, uma modernização para assegurar a sua expansão, como é o caso do sector do transporte de contentores ou de produtos químicos. Na prática, observou-se que um número suficiente de novas embarcações deste tipo entraram em serviço nos últimos anos (ver quadro 8). Por esse motivo, as restrições em matéria de investimentos foram relativamente limitadas, tanto mais que a abertura nos mercados dos PECO permitiu a construção a baixo preço de embarcações novas, o que exigiu, aliás, o aumento da relação “Velho por Novo” (Regulamento (CE) nº 2812/94 da Comissão de 18 de Novembro de 1994¹⁴).

Servindo-se dos dados fornecidos pelos seis fundos de desmantelamento, o quadro 8 (ver página seguinte) traça um panorama de todas as operações submetidas à regra “Velho por Novo”. Analisando estes números, convém, uma vez mais, distinguir o sector das embarcações de carga sólida do sector das embarcações-cisterna:

¹⁴ JO nº L 298 de 19.11.1994, p.22.

Quadro 8

Regra "Velho por Novo" : Contribuições especiais e tonelagem de compensação oferecida para desmantelamento
(Período : 28.04.1989 - 31.12.1996)

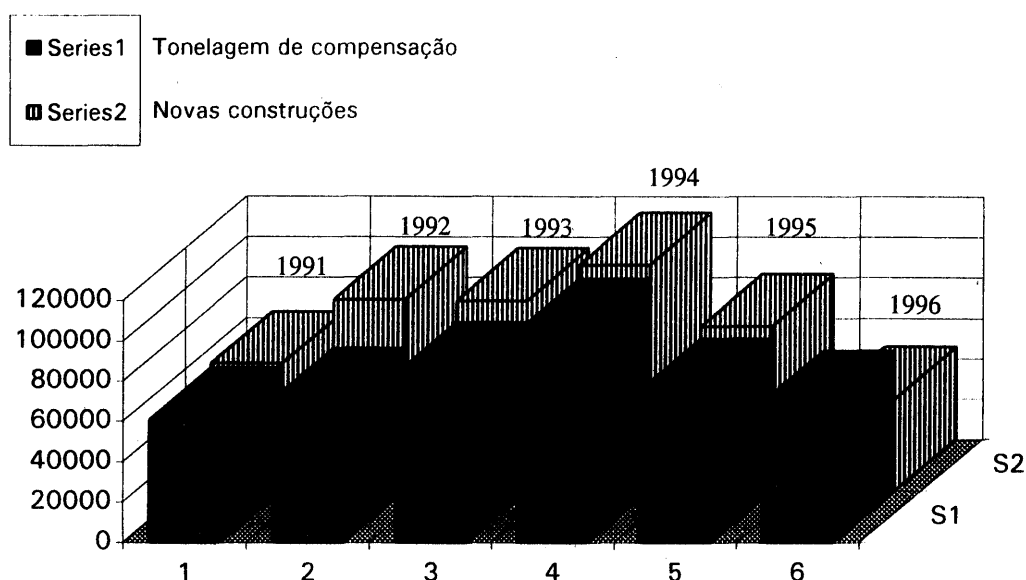
Tipo de embarcação	Novas construções, etc. Neubauten, usw.		Extensões Verlängerungen		Contribuições especiais (ecus) Spezialbeiträge (ecus)		Tonelagem de compensação Kompensationstonnage	
	Número Anzahl	Tonelagem	Número Anzahl	Tonelagem	Total das contribuições devidas - Total der Spezial- beiträge	das quais já recebidas pelo fundo - davon schon ein- kassiert	Total	da qual já desmantelada - davon schon abgewrackt
<u>Embarcações de carga sólida</u>								
- automotoras	83	182.569	165	33.285	2.575.741	1.841.221	220.156	220.156
- barças	113	306.491	5	420	3.535.179	3.343.719	236.245	236.245
- batelões	23	10.143	1	109	104.754	104.754	477	477
Total	219	499.203	171	33.814	6.215.674	5.289.694	456.878	456.878
<u>Embarcações- cisterna</u>								
- automotoras	83	174.759	41	9.200	23.242.474	21.910.383	82.817	82.817
- barças	9	18.857	2	787	1.108.518	1.108.518	25.613	25.613
- batelões	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	92	193.616	43	9.987	24.350.992	23.018.901	108.430	108.430
<u>Rebocadores- empurradores*</u>	7	10.813	16	2.779	453.633	294.993	13.649	13.649

*/ kw

- no sector das embarcações de carga sólida, foram acrescentadas à frota 533.017 toneladas de novas construções ou extensões. Isto representa uma taxa de expansão anual média de cerca de 60.000 toneladas, ou seja, 0,6% por ano da capacidade total da frota (10 milhões de toneladas). Este número é relativamente baixo quando comparado com o ano de 1988, em que 210.177 toneladas se adicionaram à frota comunitária. Além disso, as novas capacidades colocadas em serviço foram compensadas em larga medida (85%) pelo desmantelamento de 456.878 toneladas de antigas capacidades. Para a nova tonelagem não compensada, foram pagas aos fundos contribuições especiais no montante total de 5.911.734 ecus. Este montante serviu para o reembolso parcial dos empréstimos sem juros até 01.01.1993. Desde essa data, todas as contribuições especiais são destinadas ao desmantelamento pelos fundos (Regulamento (CEE) nº 3690/92), o que permite obter, desde 1996, uma compensação de mais de 100% das novas construções pelo desmantelamento. A regra do “Velho por Novo” tem funcionado eficazmente, sobretudo desde o aumento da relação (de 1:1 para 1:1,5) na sequência do Regulamento (CE) nº 2812/94 da Comissão.

Gráfico 3:

**Novas construções (e extensões) em toneladas;
Tonelagem de compensação - carga sólida -**



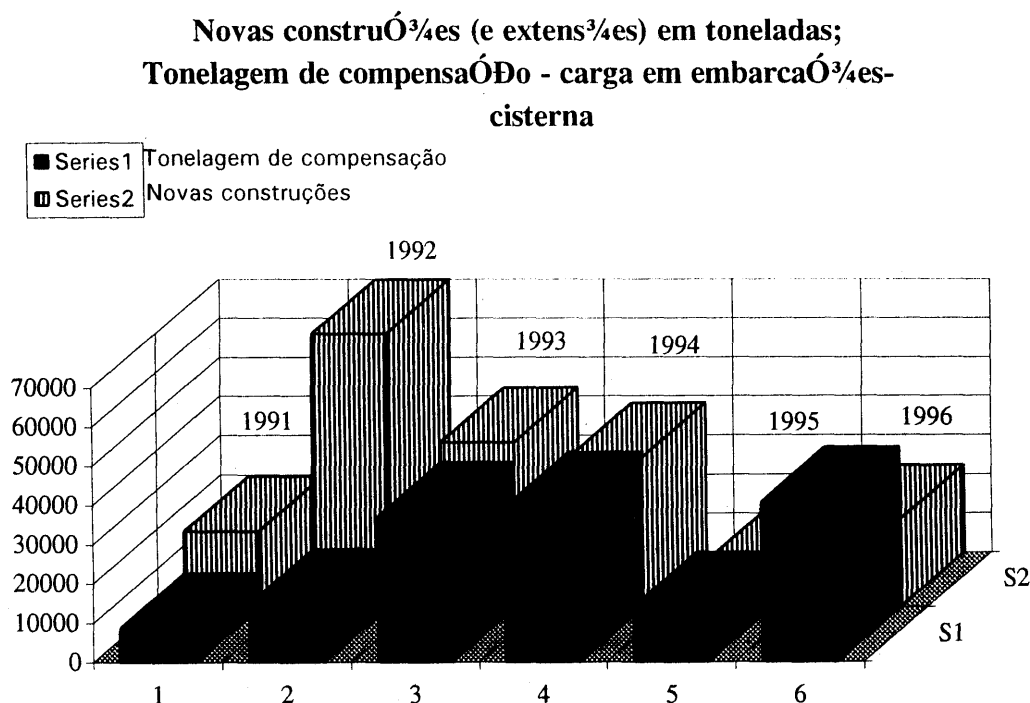
- No sector das embarcações-cisterna, foram acrescentadas à frota 203.603 toneladas de novas construções ou extensões. Isto corresponde a uma taxa de expansão anual de cerca de 24.000 toneladas, ou seja, 1,2% por ano comparado com a dimensão total da frota de embarcações-cisterna. Este comportamento foi ditado pela situação do mercado em 1991 e durante os seis primeiros meses de 1992. Como os preços do transporte de matérias líquidas não pararam de aumentar em 1991, vários operadores de embarcações-cisterna decidiram mandar construir novas embarcações. O aumento dos preços das embarcações-cisterna usadas e a debilidade dos preços de construção oferecidos pelos estaleiros navais da Europa de Leste contribuíram para favorecer os investimentos. Devido aos preços

elevados das embarcações usadas praticados nessa data, era mais vantajoso pagar a contribuição especial que dismantelar, o que explica a fraca taxa de compensação nesse período.

Logo que dispôs dos dados relativos à evolução descrita acima, a Comissão decidiu, de concerto com os Estados-membros interessados, os fundos de dismantelamento e as organizações profissionais, melhorar o mecanismo “Velho por Novo” reservando as contribuições especiais pagas aos fundos para a concessão de prémios de dismantelamento. Assim, a contribuição especial não continuaria a servir apenas para o reembolso antecipado dos empréstimos sem juros, serviria também para retirar do mercado uma tonelagem equivalente. Esta nova modalidade foi criada pelo Regulamento (CEE) nº 3690/92 da Comissão e entrou em vigor em 1.1.1993. A partir dessa data, os proprietários de embarcações puderam de novo introduzir um pedido de prémio de dismantelamento graças aos meios financeiros disponíveis, constituídos, a um tempo, pelas contribuições especiais e pelas quotizações das embarcações-cisterna, após o reembolso, efectuado no final de 1994, das somas pré-financiadas em 1990 pelos Estados-membros em causa.

Os pedidos de dismantelamento validamente introduzidos e não aceites pelos fundos por falta de meios financeiros foram inscritos numa lista de espera. Também nesse sector o aumento da relação “Velho por Novo” permitiu obter uma compensação máxima (+100%) a partir de 1994.

Gráfico 4:



Quadro 9 : Recapitulação do funcionamento da regra “Velho por Novo” desde o início de 1993:

Anos 1993 a 1996 (acumulados)	Novas construções e extensões (tonclagem)	Tonclagem de compensação (desmantelada pelo investidor)	Desmantelamento pelos fundos (Regulamento (CEE) nº 3690/92)	% de compensação em 1996
Embarcações de carga sólida	333.616	301.472	45.529*	+100%
Embarcações- cisterna	112.902	70.232	81.514*	+100%
Rebocadores- empurradores	8.173	8.185	8.259*	+100%

* Estes números não consideram a acção de desmantelamento de 1996 prevista no Regulamento nº 2326/96 da Comissão, de 4 de Dezembro de 1996.

Conclusões:

Relativamente ao regime “Velho por Novo”, prorrogado até 28 de Abril de 1989 pelo Regulamento (CE) nº 844/94 do Conselho, de 12 de Abril de 1994, no quadro das medidas de saneamento estrutural da navegação interior, podem tirar-se as conclusões seguintes:

- O regime regula da melhor maneira o mercado graças à compensação sistemática das novas embarcações pelas embarcações desmanteladas, sem, todavia, entravar os necessários investimentos, nomeadamente nos segmentos em expansão.
- O regime é apoiado por toda a profissão, que pretende actualmente prolongá-lo visto o mesmo representar uma forma de segurança para o futuro do mercado da navegação interior e, sobretudo, uma garantia de não se perderem os benefícios das medidas de saneamento a que já terá consagrado mais de 150 milhões de ecus (acumulados até 1999). De resto, a supressão brutal da regra “Velho por Novo” poderia resultar numa forte queda do valor do equipamento, com graves consequências no plano económico e social para as empresas, e numa nova vaga de construções que aniquilaria rapidamente os efeitos do saneamento.
- O mecanismo não exige intervenção financeira nem dos Estados-membros em causa nem da Comunidade Europeia, posto que é financiado unicamente pelo próprio sector com base em contribuições especiais. O sector encarrega-se, pois, ele próprio, da regulação do mercado.
- No intuito da liberalização total do mercado fluvial até 1 de Janeiro de 2000, e na medida em que a conjuntura económica o permita, poderá revelar-se necessário, havendo unanimidade do sector, reduzir a relação “Velho por Novo” para 1:1, por forma a permitir o pleno jogo do mercado livre sem pôr em perigo os resultados da acção de saneamento e a mobilizar, assim, as forças de mercado com vista a aumentar a eficácia e a rentabilidade do transporte por via navegável. Futuramente, este mecanismo de regulação, se se mantiver para além de 1999, deverá ser considerado um mecanismo de vigilância e ser mais flexível, por forma a responder mais rapidamente à evolução do mercado, bem como aos ciclos económicos, que hoje em dia são cada vez mais curtos.

A Comissão propõe-se, pois, estudar a apresentação, com base nos contributos válidos do sector, dos meios socioeconómicos e dos Estados-membros interessados:

- de uma proposta de regulamento da Comissão que reduza a relação em 1998 (a nova relação será fixada em função dos resultados da análise do mercado efectuada após a acção de desmantelamento do ano de 1997);
- de uma proposta de regulamento do Conselho destinada a manter um mecanismo de regulação do tipo “Velho por Novo” depois de 28 de Abril de 1999.

Além disso, a Comissão está presentemente empenhada numa acção de reflexão com todos os agentes interessados no transporte por via navegável, sobre “o futuro do transporte fluvial depois de 1 de Janeiro de 2000”. Um relatório sobre o assunto poderá ser apresentado no decurso de 1999.

O Conselho e o Parlamento são convidados a tomar conhecimento do presente relatório e a pronunciarem-se sobre a abordagem da Comissão tal como descrita nas conclusões.

ISSN 0257-9553

COM(97) 555 final

DOCUMENTOS

PT

07 17 08

N.º de catálogo : CB-CO-97-572-PT-C

ISBN 92-78-26322-2

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

L-2985 Luxemburgo