II

(Atti preparatori)

COMMISSIONE

Proposta di direttiva del Consiglio relativa alle modalità di noleggio e di formazione dei prezzi nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali di merci per via navigabile nella Comunità

(95/C 318/08)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(95) 199 def. — 95/0121(SYN)

(Presentata dalla Commissione il 15 settembre 1995)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione,

in cooperazione con il Parlamento europeo,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

considerando che i crescenti problemi relativi alla saturazione degli assi stradali e ferroviari, alla sicurezza dei trasporti, all'ambiente, ai risparmi energetici ed alla qualità della vita del cittadino richiedono, nell'interesse pubblico, uno sviluppo più accentuato ed un migliore sfruttamento delle potenzialità del trasporto per via navigabile, in particolare migliorandone la competitività;

considerando che la diversità delle legislazioni nazionali relative alle modalità di sfruttamento commerciale della navigazione interna non favorisce il buon funzionamento del mercato interno in tale settore; che è pertanto opportuno istituire, a livello comunitario, norme comuni per tutto il mercato della navigazione interna, come proposto nella relazione della Commissione al Consiglio del 9 giugno 1994, sull'organizzazione del mercato della navigazione interna ed i sistemi di nolo a turno, il cui approccio è stato approvato dal Consiglio nella risoluzione del 24 ottobre 1994 (1);

considerando che il completamento del mercato interno, nel quale è garantita la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali, esige, nel settore dei trasporti di merci per via navigabile, un adattamento dell'organizzazione dei sistemi di nolo a turno nel senso di una maggiore flessibilità commerciale, al fine di pervenire ad un regime di liberi scambi commerciali;

considerando che, a causa delle caratteristiche socioeconomiche degli operatori del settore, è opportuno prevedere un periodo transitorio, limitando progressivamente il campo d'applicazione del sistema del turno, prima di pervenire ad un regime di libertà dei noleggi e della formazione dei prezzi di trasporto;

considerando che detto periodo transitorio è necessario affinché i trasportatori possano adattarsi alle condizioni di un mercato libero e realizzare eventualmente forme di associazione commerciale più idonee alle esigenze logistiche degli spedizionieri;

considerando che, per quanto riguarda gli obiettivi sopra descritti, è nel contempo necessario e sufficiente stabilire a livello comunitario un calendario uniforme per la liberalizzazione progressiva del mercato, rimettendo agli Stati membri la responsabilità dell'attuazione di tale liberalizzazione; che in tal modo sono rispettate le disposizioni dell'articolo 3 B, terzo comma del trattato;

considerando che è opportuno adottare le disposizioni che permettano, in caso di gravi turbative, di intervenire nel mercato dei trasporti di cui trattasi; che a tal fine occorre attribuire alla Commissione la competenza relativa all'adozione delle opportune misure, assistita da un comitato consultivo,

(1) GU n. C 309 del 5. 11. 1994, pag. 5.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

a) «sistema di noleggio a turno», un sistema che consiste nel suddividere le richieste di trasporti della clientela in una borsa dei noleggi, a prezzi determinati ed a condizioni rese note mediante affissione, secondo l'ordine di disponibilità dei battelli dopo la fase di scarico. I trasportatori sono invitati, secondo la priorità della loro iscrizione al turno, a scegliere, in ordine di successione, un trasporto tra quelli disponibili. Coloro che non effettuano una scelta conservano comunque il beneficio dell'ordine di successione della loro iscrizione;

b) «trasportatore»:

— un artigiano-battelliere proprietario di uno o più battelli, con un massimo di tre, utilizzati per la navigazione interna;

— gli armatori proprietari di un numero di battelli, per la navigazione interna, superiore a tre;

— un'associazione o una cooperativa di artigiani-battellieri proprietari di battelli per la navigazione interna;

c) «autorità competente», l'autorità incaricata dallo Stato membro di gestire e di organizzare il sistema di noleggio a turno;

d) «grave turbativa del mercato», la comparsa, nel settore interessato, di problemi specifici di questo mercato, tali da determinare una grave eccedenza dell'offerta rispetto alla domanda, potenzialmente persistente e che implichi una seria minaccia per l'equilibrio finanziario e per la sopravvivenza di un numero rilevante di imprese di trasporto di merci per via navigabile, a condizione che le previsioni a breve e a medio termine per il mercato interessato non indichino miglioramenti sostanziali e durevoli.

Articolo 2

Nel settore dei trasporti nazionali e internazionali di merci per via navigabile nella Comunità, i contratti sono liberamente stipulati ed i prezzi liberamente negoziati tra le parti interessate, eventualmente in borse di noleggi.

Articolo 3

In deroga all'articolo 2, fino al 1° gennaio 2000, gli Stati membri possono conservare un sistema di tariffe minime obbligatorie e sistemi di noleggio a turno, alle seguenti condizioni:

— che siano rispettate le modalità indicate agli articoli da 4 a 7;

— che venga garantito il libero accesso dei sistemi di turno e di prezzi imposti, alle medesime condizioni ai trasportatori degli Stati membri.

Articolo 4

Nel periodo transitorio di cui all'articolo 3, il campo di applicazione dei sistemi di noleggio a turno è limitato alle merci generali.

Non sono soggetti a questi sistemi i trasporti di idrocarburi, di merci liquide e merci pulverulente alla rinfusa, i traffici speciali quali le masse pesanti ed indivisibili, i trasporti di contenitori, i trasporti «di spola» nelle cinte portuarie, i trasporti per conto proprio di qualsiasi natura, nonché qualsiasi tipo di trasporto che sia già effettuato al di fuori del sistema dei turni.

Articolo 5

Non sono soggetti ai sistemi di noleggio a turno i trasporti che non possono essere efficacemente effettuati mediante questi sistemi, in particolare:

— i trasporti che richiedono l'impiego di materiale provvisto di mezzi di manutenzione;

— i trasporti combinati, vale a dire i trasporti intermodali i cui percorsi sono effettuati principalmente per via navigabile e i cui percorsi iniziali e/o terminali, i più brevi possibile, sono effettuati o su strada o per ferrovia;

— i nuovi tipi di trasporto non contemplati dall'articolo 4 o dai trattini primo e secondo, nei quali gli spedizionieri, per un periodo di prova preventivo di 24 mesi al massimo, avranno la facoltà di scegliere se utilizzare o meno il sistema del turno.

Articolo 6

Nel periodo transitorio previsto all'articolo 3, gli Stati membri adottano le misure necessarie per rendere il più possibile flessibili i sistemi di noleggio a turno, in particolare:

— prevedendo per gli spedizionieri la possibilità di stipulare contratti per viaggi multipli, vale a dire una serie di viaggi successivi effettuati dal medesimo battello;

— prevedendo che i viaggi singoli o multipli che non siano stati accettati da alcun trasportatore dopo essere stati proposti per due volte consecutive al turno, vengano esclusi dal sistema del turno e liberamente negoziati.

Articolo 7

Entro due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché gli spedizionieri possano liberamente scegliere fra tre tipi di contratto:

— contratti a tempo, compresi i contratti di locazione o di noleggio, in cui il trasportatore mette uno o più battelli, con il rispettivo equipaggio, a disposizione esclusiva di un committente, per una durata determi-

nata ed al fine di trasportare le merci affidategli da quest'ultimo, contro il pagamento di una somma di denaro determinata su base giornaliera. Il contratto è liberamente stipulato tra le parti;

— contratti a tonnellaggio, in cui il trasportatore si impegna a trasportare, per un periodo stabilito dal contratto, un determinato tonnellaggio contro il pagamento di un nolo per tonnellata. Il contratto è liberamente stipulato tra le parti e deve obbligatoriamente riguardare grandi quantità di merci;

— contratti per viaggi singoli o multipli da effettuarsi con il sistema del noleggio a turno.

Articolo 8

1. In caso di grave turbativa del mercato dei trasporti fluviali, la Commissione, di sua iniziativa o su domanda di uno Stato membro, può adottare le opportune misure, in particolare per impedire qualsiasi nuovo aumento della capacità di trasporto offerta sul mercato interessato. La decisione è adottata secondo la procedura prevista all'articolo 9, paragrafo 2.

2. Qualora uno Stato membro richieda l'adozione di misure, la decisione viene presa entro tre mesi dal ricevimento della domanda.

3. La domanda di uno Stato membro per l'adozione di opportune misure deve essere accompagnata da tutte le informazioni necessarie per valutare la situazione economica del settore in oggetto, in particolare:

— l'indicazione dei costi medi e dei prezzi relativi ai diversi tipi di trasporto;

— il tasso di utilizzazione della capacità di carico;

— le previsioni sull'evoluzione della domanda.

Le informazioni sopra indicate possono essere utilizzate soltanto a fini statistici. Ne è vietato l'uso a fini fiscali o la comunicazione a terzi.

4. Le decisioni adottate ai sensi del presente articolo sono immediatamente notificate agli Stati membri.

Articolo 9

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dalla direttiva 91/672/CEE del Consiglio (1).

2. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato formula il proprio parere sul progetto entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame, eventualmente procedendo ad una votazione.

Il parere viene iscritto a verbale. Inoltre, ciascuno Stato membro ha il diritto di richiedere che la sua posizione venga iscritta nel processo verbale.

La Commissione tiene nella massima considerazione il parere emesso dal comitato, ed informa quest'ultimo del modo in cui essa ha tenuto conto del parere.

Articolo 10

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° gennaio 1996. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno adottate nei settori disciplinati dalla presente direttiva.

Articolo 11

La presente direttiva entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.*

Articolo 12

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

(1) GU n. L 373 del 31. 12. 1991, pag. 29.