II

*(Valmistavat säädökset)*

# KOMISSIO

## Ehdotus neuvoston direktiiviksi rahtausta ja maksujen määräämistä koskevista yksityiskohtaisista säännöistä tavaroiden kansallisissa tai kansainvälisissä sisävesikuljetuksissa yhteisössä

(95/C 318/08)

**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

*KOM(95) 199 lopull. — 95/0121(SYN)*

*(Komission esittämä 15 päivänä syyskuuta 1995)*

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 75 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen,

toimii yhdessä Euroopan parlamentin kanssa,

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,

sekä katsoo, että

maantie- ja rautatieliikenteen ruuhkautumiseen, liikenneturvallisuuteen, ympäristöön, energiansäästöön ja kansalaisten elämän laatuun liittyvien koko ajan kasvavien ongelmien johdosta on välttämätöntä, että yleisen edun vuoksi sisävesiliikenteen mahdollisuuksia hyödynnetään tehokkaammin ja että sitä kehitetään edelleen parantamalla erityisesti sen kilpailukykyä,

ammattimaista sisävesiliikennettä koskevien kansallisten lainsäädäntöjen erilaisuus ei edistä mainitulla alalla sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa; sen vuoksi olisi annettava yhteiset säännökset yhteisön tasolla koko sisävesiliikenteen markkinoille, niin kuin komissio esitti neuvostolle 9 päivänä kesäkuuta 1994 antamassaan kertomuksessa sisävesiliikenteen markkinoista ja vuororahtausjärjestelmistä; tämän lähestymistavan neuvosto hyväksyi 24 päivänä lokakuuta 1994 antamassaan päätöslauselmassa [1],

sisämarkkinoiden, joilla tavaroiden, ihmisten, palveluiden ja pääomien vapaa liikkuvuus taataan, toteutuminen edellyttää sisävesiliikenteen tavarankuljetuksen osalta vuororahtausjärjestelmien mukauttamista taloudellisesti joustavammiksi, jotta vapaaseen liiketoimintajärjestelyyn päästäisiin,

tämän alan ammattien sosiaalis-taloudellisten ominaisuuksien vuoksi olisi säädettävä siirtymäkaudesta ja samalla rajoitettava asteittain vuorojärjestelmän soveltamisalaa, kunnes päästään järjestelmään, jossa on rahtivapaus ja vapaa maksujen määrääminen,

tällainen siirtymäkausi on tarpeen, jotta liikenteenharjoittajat voisivat mukautua vapaiden markkinoiden edellytyksiin ja tarvittaessa ottaa käyttöön sellaisia kaupallisten ryhmittymien muotoja, jotka sopivat paremmin rahtaajien logistisiin tarpeisiin,

edellä esitettyjen tavoitteiden kannalta on sekä tarpeen että riittävää vahvistaa yhteisön tasolla yhtenäinen aikataulu markkinoiden asteittaiseksi vapauttamiseksi ja jättää kyseinen vapauttaminen jäsenvaltioiden vastuulle; tällä tavoin noudatetaan perustamissopimuksen 3 b artiklan kolmannen alakohdan määräyksiä, ja

olisi annettava säännökset, jotka mahdollistavat väliintulon, jos kyseisen liikenteen markkinoilla ilmenee vakavia häiriöitä; tässä tarkoituksessa olisi annettava komissiolle oikeus toteuttaa asianmukaisia toimenpiteitä yhdessä jäsenvaltioiden kanssa,

[1] EYVL N:o C 309, 5.11.1994, s. 5

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

*1 artikla*

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

a) "vuororahtausjärjestelmäällä" järjestelmää, jossa rahtausmarkkinoilla asiakkailta tulevat kuljetustilaukset jaetaan kiinteään hintaan ja yhteisten yleisten edellytysten mukaisesti siinä järjestyksessä, jossa alukset ovat käytettävissä lastin purkamisen jälkeen. Liikenteenharjoittajia pyydetään vuorojärjestelmään kirjoittautumisensa mukaisessa järjestyksessä valitsemaan yksi tarjolla olevista kuljetuksista. Ne, jotka eivät valitse mitään tarjolla olevista, säilyttävät kuitenkin kirjoittautumisjärjestyksen mukaisen sijansa,

b) "liikenteenharjoittajalla"

— pienlaivuria, joka omistaa yhden tai useamman, enintään kolme, sisävesiliikennealusta,

— varustajaa, joka omistaa enemmän kuin kolme sisävesiliikennealusta,

— sisävesiliikennealuksia omistavien pienlaivurien ryhmittymää tai osuuskuntaa,

c) "toimivaltaisella viranomaisella" viranomaista, joka jäsenvaltiossa on vastuussa vuororahtausjärjestelmän hallinnoinnista ja järjestämisestä,

d) "vakavalla häiriöllä markkinoille" sellaisten kyseisille markkinoille tyypillisten ongelmien syntymistä, jotka voivat johtaa vakavaan ja mahdollisesti jatkuvaan ylitarjontaan ja jotka uhkaavat vakavasti usean sisävesiliikenteessä toimivan tavaraliikennettä harjoittavan yrityksen rahoituksen tasapainoa ja toiminnan jatkamista edellyttäen, että kyseisiä markkinoita koskevat lyhyen ja keskipitkän aikavälin ennusteet eivät osoita huomattavia ja pysyviä parannuksia.

*2 artikla*

Tavaroiden kansallisissa tai kansainvälisissä sisävesikuljetuksissa yhteisössä asianomaiset osapuolet tekevät sopimukset vapaasti ja hinnoista neuvotellan vapaasti tarvittaessa rahtausmarkkinoilla.

*3 artikla*

Poiketen siitä, mitä 2 artiklassa säädetään, jäsenvaltiot voivat säilyttää pakollisten vähimmäistariffien järjestelmän sekä vuororahtausjärjestelmät 1 päivään tammikuuta 2000 saakka edellyttäen, että:

— jäljempänä 4—7 artiklassa lueteltuja yksityiskohtaisia sääntöjä noudatetaan,

— taataan, että kaikilla jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajilla on samoin edellytyksin mahdollisuus vapaasti käyttää vuororahtaus- ja maksujärjestelmiä.

*4 artikla*

Edellä 3 artiklassa tarkoitetun siirtymäkauden aikana vuororahtausjärjestelmien soveltamisala rajoitetaan yleisiin tavaroihin:

Näiden järjestelmien piiriin eivät kuulu hiilivetyjen, nesteiden ja jauheiden kuljetukset, raskaat ja suuret erikoiskuljetukset, konttien kuljetukset, siirtokuljetukset satama-alueilla, mitkään omaan lukuun tehtävät kuljetukset eivätkä mitkään sellaiset kuljetukset, jotka eivät nykyisin kuulu vuororahtaukseen.

*5 artikla*

Vuororahtausjärjestelmään eivät kuulu sellaiset kuljetukset, jotka voidaan tehokkaasti hoitaa muilla järjestelmillä, erityisesti:

— kuljetukset, jotka edellyttävät käsittelylaitteilla varustettujen välineiden käyttöä,

— yhdistetyt kuljetukset, eli eri kuljetusmuotojen väliset yhteiset kuljetukset, jotka tapahtuvat pääasiassa sisävesillä ja joiden mahdollisimman lyhyet alku- ja/tai loppuosuudet tapahtuvat maanteitse tai rautateitse,

— uudenlajiset kuljetukset, joihin ei sovelleta 4 artiklaa eikä ensimmäistä ja toista luetelmakohtaa ja joissa rahtaajat voivat enintään 24 kuukautta kestävänä koeaikana vapaasti valita, liittyvätkö he vuororahtaukseen.

*6 artikla*

Edellä 3 artiklassa tarkoitetun siirtymäkauden aikana jäsenvaltioiden on tehtävä kaikki tarvittava vuororahtausjärjestelmän saamiseksi mahdollisimman joustavaksi, erityisesti:

— säätämällä rahtaajien mahdollisuudesta sopia peräkkäisistä merimatkoista, eli saman aluksen tekemien peräkkäisten merimatkojen sarjasta,

— säätämällä, että yksittäiset tai peräkkäiset merimatkat, joita on kaksi kertaa tarjottu vuororahtausjärjestelmään ja joita kukaan ei ole huolinut, poistetaan vuororahtausjärjestelmästä ja niistä voidaan neuvotella vapaasti.

*7 artikla*

Jäsenvaltioiden on kahden vuoden kuluessa tämän direktiivin voimaantulosta toteutettava tarvittavat toimenpiteet, jotta rahtaajilla olisi mahdollisuus valita vapaasti kolmen eri sopimustyypin välillä:

— aikarahtaussopimukset, myös vuokrasopimukset, joissa liikenteenharjoittaja asettaa yhden tai useamman aluksen ja niiden miehistöt yhden sopimuskumppanin yksinomaiseen käyttöön määrätyksi ajaksi kuljettaak-

seen tämän hänelle uskomat tavarat päivien lukumäärän mukaisesti määritettävää rahamäärää vastaan. Osapuolet voivat sopia vapaasti,

— määräsopimukset, joissa liikenteenharjoittaja sitoutuu kuljettamaan sopimuksessa vahvistettuna ajanjaksona tietyn tavaramäärän sen vetoisuuden mukaisesti määritettävää rahtimaksua vastaan. Osapuolet voivat sopia vapaasti; sopimuksen tulee ehdottomasti koskea suuria tavaramääriä,

— yksittäisiä tai peräkkäisiä matkoja koskevat matkarahtaussopimukset, jotka tehdään vuororahtausjärjestelmässä.

*8 artikla*

1. Jos sisävesiliikenteen markkinoilla aiheutuu vakavia häiriöitä, komissio voi omasta aloitteestaan tai jäsenvaltion pyynnöstä toteuttaa asianmukaiset toimenpiteet, erityisesti toimenpiteet, joilla pyritään estämään kaikki kyseisten markkinoiden kuljetuskapasiteetin lisäykset. Päätös tehdään 9 artiklan 2 kohdassa säädetyn menettelyn mukaisesti.

2. Jos jäsenvaltio pyytää toimenpiteitä, asiasta on päätettävä kolmen kuukauden aikana pyynnön vastaanottamisesta.

3. Jäsenvaltion toimenpiteitä koskevaan pyyntöön on liitettävä kaikki tarvittavat tiedot, jotta kyseisen alan taloudellista tilannetta voidaan arvioida, sekä erityisesti:

— keskimääräiset kustannukset ja eri tyyppisten kuljetusten maksut,

— aluksen käyttöaste,

— ennuste kysynnän kehityksestä.

Edellä tarkoitettuja tietoja saa käyttää ainoastaan tilastollisiin tarkoituksiin. Kiellettyä on niiden käyttö verotuksessa ja luovuttaminen kolmansille.

4. Tämän artiklan mukaisesti tehdyistä päätöksistä on viipymättä ilmoitettava jäsenvaltioille.

*9 artikla*

1. Komissiota avustaa neuvoston direktiivillä 91/672/ETY (1) perustettu komitea.

2. Komission edustaja tekee komitealle ehdotuksen tarvittavista toimenpiteistä. Komitea antaa, tarvittaessa äänestettyään, lausuntonsa ehdotuksesta määräajassa, jonka puheenjohtaja voi asettaa asian kiireellisyyden mukaan.

Lausunto merkitään pöytäkirjaan; lisäksi jokaisella jäsenvaltiolla on oikeus pyytää, että sen kanta merkitään pöytäkirjaan.

Komission on otettava huomioon komitean lausunto mahdollisimman laajasti. Sen on ilmoitettava, millä tavoin lausunto on otettu huomioon.

*10 artikla*

1. Jäsenvaltioiden on saatettava voimaan tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset ennen 1 päivää tammikuuta 1996 ja ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niitä virallisesti julkaistaessa niihin on liitettävä viittaus tähän direktiiviin. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava viipymättä komissiolle tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

*11 artikla*

Tämä direktiivi tulee voimaan kolmantena päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä.*

*12 artikla*

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

(1) EYVL N:o L 373, 31.12.1991, s. 29