II

(Förberedande rättsakter)

KOMMISSIONEN

Förslag till rådets direktiv om systemen för befraktning och prissättning inom området för nationella och internationella transporter av varor på inre vattenvägar inom gemenskapen

(95/C 318/08)

(Text av betydelse för EES)

KOM(95) 199 slutlig — 95/0121(SYN)

(Framlagda av kommissionen den 15 september 1995)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 75 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

i samarbete med Europaparlamentet,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande, och

med beaktande av följande:

De tilltagande problem som sammanhänger med mättnaden av väg- och järnvägslinjerna, transportsäkerheten, miljön, energisparandet och medborgarens livskvalitet kräver i ett samhällsekonomiskt perspektiv en mer långtgående utveckling och ett bättre utnyttjande av potentialen vad gäller transport på inre vattenvägar, i synnerhet genom en förbättring av dess konkurrenskraft.

Olikheter i de nationella lagstiftningarna i fråga om kommersiella driftssätt inom inlandssjöfarten gynnar inte en välfungerande inre marknad inom den nämnda sektorn. Det är därför lämpligt att arbeta fram en gemenskapsplan med gemensamma bestämmelser för hela marknaden för inlandssjöfart, såsom föreslagits i kommissionens rapport av den 9 juni 1994 till rådet om organisationen av marknaden för inlandssjöfarten och befraktningssystemen i turordning, vars synsätt godkänts av rådet i dess resolution av den 24 oktober 1994 (1).

Fullbordandet av den inre marknaden, på vilken den fria rörligheten för varor, personer, tjänster och kapital är säkerställd, kräver i fråga om transport av varor på inre vattenvägar, att befraktningssystemen i turordning anpassas i riktning mot en större kommersiell flexibilitet i syfte att uppnå ett system som präglas av fria transaktioner.

Mot bakgrund av de socio-ekonomiska förhållandena inom sektorn, är det lämpligt att räkna med en övergångsperiod och progressivt begränsa turordningens tillämpningsområde innan ett system präglat av befraktningsfrihet och fri prissättning på transporter kan uppnås.

Denna övergångsperiod är nödvändig för att transportörerna skall kunna anpassa sig till den fria marknadens villkor och i förekommande fall genomföra former för kommersiella sammanslutningar som är bättre anpassade till befraktarnas logistiska behov.

Med beaktande av de målsättningar som angivits ovan är det både nödvändigt och lämpligt att på gemenskapsnivå fastställa en tidsplan för en stegvis avreglering av marknaden, samtidigt som ansvaret för genomförandet av avregleringen av denna marknad överlåts på medlemsstaterna. Detta är i enlighet med bestämmelserna i artikel 3b tredje stycket i fördraget.

Det är av vikt att anta bestämmelser som gör det möjligt att ingripa på marknaden för ifrågavarande transporter vid allvarlig störning. I detta syfte bör kommissionen, inom ramen för en rådgivande kommitté, tilldelas befogenhet att vidta de åtgärder som är lämpliga.

(1) EGT nr C 309, 5.11.1994, s. 5.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I detta direktiv avses med

a) *befraktningssystem i turordning*: ett system som innebär att transportförfrågningar fördelas i en befraktningspool, till fastställda priser och enligt kungjorda villkor, som utgår från kundkretsen i den ordning som båtarna blir disponibla efter lossning. Transportörerna inbjuds, i den ordning de anmält sig, att successivt välja ut en transport bland erbjudna transporter. De som inte väljer behåller likväl sin plats i inskrivningsordningen,

b) *transportör*:

— en mindre skeppare som är ägare till en eller flera båtar, högst tre, avsedda för transport på inre vattenvägar,

— ett rederi som äger fler än tre båtar avsedda för transport på inre vattenvägar,

— en sammanslutning eller ett kooperativ av mindre skeppare som är ägare till båtar avsedda för transport på inre vattenvägar,

c) *behörig myndighet*: myndighet som av medlemsstaten utsetts att förvalta och organisera befraktningssystemet i turordning,

d) *allvarlig marknadsstörning*: uppkomsten inom berörda sektor av för marknaden specifika problem som kan medföra ett allvarligt överskott av utbud i förhållande till efterfrågan, vilket kan bli beständigt, vilket innebär ett allvarligt hot mot den finansiella balansen och överlevnaden för ett betydande antal transportföretag för varor på inre vattenvägar, under förutsättning att de kort- och medellångsiktiga prognoserna på ifrågavarande marknad inte visar på betydande och varaktiga förbättringar.

Artikel 2

Inom området nationella och internationella transporter av varor på inre vattenvägar inom gemenskapen, skall avtal ingås fritt mellan berörda parter och priser förhandlas fritt, i förekommande fall inom befraktningspoolen.

Artikel 3

Genom undantag från artikel 2, får medlemsstaterna under en begränsad period fram till den 1 januari 2000, vidmakthålla ett system av obligatoriska minimitariffer, liksom befraktningssystem i turordning under förutsättning att

— villkoren som finns uppräknade i artikel 4—7 efterlevs, och

— befraktningssystem i turordning säkerställs och att påbjudna priser är fritt tillgängliga under samma villkor för alla transportörer i medlemsstaterna.

Artikel 4

Under den övergångsperiod som avses i artikel 3, skall tillämpningsområdet för befraktningssystem i turordning begränsas till allmänna varor.

Systemen skall inte omfatta transport av kolväte, varor i flytande form och pulver i lösvikt, specialtransporter såsom tungt och odelbart gods, transport av containrar, "skottkärre" transport inom hamnområdet, transport för egen räkning av alla slag, liksom varje typ av transport som sker utanför turordningssystemet.

Artikel 5

De transporter som inte kan hanteras effektivt inom dessa system skall inte omfattas av systemet med befraktning i turordning, särskilt

— de transporter som kräver användning av underhållsutrustning,

— kombinationstransporter, det vill säga transporter som sker i olika former, vars rutter i första hand sker på vattenvägar och där den inledande och/eller avslutande transporten, som skall vara så kort som möjligt, sker antingen på väg eller järnväg,

— transporter av ny typ som inte omfattas av artikel 4 eller av första eller andra strecksatsen där befraktare, under en föregående provperiod upp till 24 månader, kommer att få frihet att välja att ingå i turordningen eller inte.

Artikel 6

Under den övergångsperiod som avses i artikel 3, skall medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att så långt det är möjligt mjuka upp befraktningssystemen i turordning, särskilt genom att

— ge befraktarna möjlighet att ingå avtal om flera transporter, dvs. en serie på varandra följande transporter utförda av en och samma båt,

— sörja för att enkel- och flertransporter, som erbjudits två gånger i sträck inom turordningen utan att ha funnit någon köpare, försvinner ur turordningssystemet och förhandlas fritt.

Artikel 7

Inom en tidsfrist på två år från och med ikraftträdandet av detta direktiv, skall medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att befraktarna fritt skall kunna välja mellan följande tre typer av avtal:

— Tidsavtal, inbegripet hyresavtal, enligt vilket transportören ställer en eller flera båtar och dess besättning till en uppdragsgivares exklusiva förfogande för en fastställd tidsrymd, i syfte att transportera de va-

ror som uppdragsgivaren anförtror transportören mot betalning av ett fastställt dagsbelopp. Avtalet ingås fritt mellan parterna.

— Tonnageavtal enligt vilket transportören förbinder sig att, under en i avtalet fastlagd tidsperiod, transportera ett fastställt tonnage mot betalning av en fraktavgift per ton. Avtalet ingås fritt mellan parterna. Det måste beröra betydande varumängder.

— Avtal för enkel- eller flertransporter som utförs inom befraktningssystemet i turordning.

Artikel 8

1. Vid allvarlig störning på flodtransportmarknaden får kommissionen på eget initiativ eller på en medlemsstats begäran vidta lämpliga åtgärder, särskilt åtgärder som syftar till att förhindra varje ny höjning av den transportkapacitet som erbjuds på den berörda marknaden. Beslutet skall fattas i enlighet med förfarandet i artikel 9.2.

2. Vid begäran om åtgärder från en medlemsstat, skall beslut fattas inom en tidsrymd på tre månader efter mottagandet av begäran.

3. En medlemsstats begäran om att åtgärder skall vidtas skall åtföljas av alla de uppgifter som krävs för att kunna bedöma ifrågavarande sektors ekonomiska situation, särskilt

— uppgifter om genomsnittskostnader och priser avseende skilda typer av transporter,

— användningsgrad av lastutrymme,

— prognoser om efterfrågans utveckling.

De upplysningar som åsyftas ovan får endast användas i statistiskt syfte. Det är förbjudet att använda dem i skattemässigt syfte eller att vidarebefordra dem till tredje man.

4. De beslut som fattas med stöd av denna artikel skall meddelas medlemsstaterna omgående.

Artikel 9

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats genom rådets direktiv 91/672/EEG (1).

2. Kommissionens företrädare skall förelägga kommittén ett förslag till åtgärder. Kommittén skall yttra sig över förslaget inom den tid som ordföranden bestämmer med hänsyn till hur brådskande frågan är, om nödvändigt genom omröstning.

Yttrandet skall protokollföras och dessutom har varje medlemsstat rätt att begära att få sin uppfattning tagen till protokollet.

Kommissionen skall ta största hänsyn till det yttrande som kommittén avgett. Den skall underrätta kommittén om det sätt på vilket dess yttrande har beaktats.

Artikel 10

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den 1 januari 1996. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 11

Detta direktiv träder i kraft den tredje dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 12

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

(1) EGT nr L 373, 31.12.1991, s. 29.