

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 43/96

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 27 Ιουνίου 1996

για την έκδοση της οδηγίας 96/.../ΕΚ του Συμβουλίου, της ... , σχετικά με τους όρους ναύλωσης και διαμόρφωσης των τιμών στον τομέα των εθνικών και διεθνών εσωτερικών πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων στην Κοινότητα

(96/C 264/03)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,Αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 189 Γ της συνθήκης⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

ότι τα αυξανόμενα προβλήματα που σχετίζονται με τον κορεσμό των οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων, την ασφάλεια των μεταφορών, το περιβάλλον, την εξοικονόμηση ενέργειας και την ποιότητα ζωής του πολίτη απαιτούν, προς το δημόσιο συμφέρον, περαιτέρω ανάπτυξη και καλύτερη εκμετάλλευση των δυνατοτήτων των εσωτερικών πλωτών μεταφορών με βελτίωση, ιδίως, της ανταγωνιστικότητάς τους·

ότι η ποικιλομορφία των εθνικών νομοθεσιών για τους τρόπους εμπορικής εκμετάλλευσης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας δεν ευνοεί την ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς στον εν λόγω τομέα· ότι, επομένως, θα πρέπει να θεσπιστούν, σε κοινοτικό επίπεδο, κοινές διατάξεις για όλη την αγορά της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, σύμφωνα με το ψήφισμα του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1994, για τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας⁽⁴⁾·

ότι η ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς απαιτεί, στον τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων, να καταστεί η οργάνωση των συστημάτων ναύλωσης εκ περιτροπής περισσότερο ευέλικτη εμπορικά προκειμένου να επιτευχθεί καθεστώς ελευθερίας της ναύλωσης και της διαμόρφωσης των τιμών μεταφοράς·

ότι, προς το σκοπό αυτό, θα πρέπει να προβλεφθεί μεταβατική περίοδος κατά την οποία θα περιοριστεί προοδευτικά το πεδίο εφαρμογής του συστήματος εκ περιτροπής ναύλωσης, ούτως ώστε να μπορέσουν οι μεταφορείς να προ-

σαρμοστούν στις συνθήκες της ελεύθερης αγοράς και να προβούν, ενδεχομένως, στη διαμόρφωση εμπορικών ομίλων, οι οποίοι είναι περισσότερο προσαρμοσμένοι στις οργανωτικές ανάγκες των ναυλωτών·

ότι, στα πλαίσια της αρχής της επικουρικότητας, είναι ταυτόχρονα αναγκαίο και επαρκές να καθοριστεί, σε κοινοτικό επίπεδο, ενιαίο χρονοδιάγραμμα για την προοδευτική ελευθέρωση της αγοράς και να έχουν ταυτόχρονα τα κράτη μέλη την ευθύνη εφαρμογής της ελευθέρωσης αυτής·

ότι επιβάλλεται να θεσπισθούν διατάξεις που θα επιτρέπουν παρέμβαση στην αγορά των οικείων μεταφορών σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής· ότι, προς το σκοπό αυτό, θα πρέπει να δοθεί στην Επιτροπή η αρμοδιότητα λήψης των κατάλληλων μέτρων σύμφωνα με τη διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

- α) «σύστημα ναύλωσης εκ περιτροπής»: το σύστημα το οποίο συνίσταται στην κατανομή των αιτήσεων μεταφοράς σε χρηματιστήριο ναύλωσης, με καθορισμένες εκ των προτέρων τιμές και σύμφωνα με αναγγελθέντες όρους, που υποβάλλει η πελατεία σύμφωνα με τη σειρά με την οποία τα πλοία διατίθενται μετά την εκφόρτωσή τους. Οι μεταφορείς καλούνται, σύμφωνα με τη σειρά εγγραφής τους στην εκ περιτροπής ναύλωση, να επιλέξουν διαδοχικά μία μεταφορά από αυτές που προσφέρονται. Όσοι δεν επιλέγουν διατηρούν ωστόσο το πλεονέκτημα της σειράς εγγραφής τους·
- β) «μεταφορέας»: ο ιδιοκτήτης ή έχων την εκμετάλλευση ενός ή περισσότερων πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας·
- γ) «αρμόδια αρχή»: η αρχή που είναι επιφορτισμένη από το κράτος μέλος να διαχειρίζεται και να οργανώνει το σύστημα ναύλωσης εκ περιτροπής·
- δ) «σοβαρή διαταραχή της αγοράς»: η εμφάνιση, στον τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, προβλημάτων ιδιαίτερων της αγοράς αυτής τα οποία μπορούν να προκαλέσουν σοβαρό πλεόνασμα προσφοράς έναντι της ζήτησης, ικανό να διατηρηθεί, με αποτέλεσμα να απειληθούν σοβαρά η οικονομική ισορροπία και η επιβίωση σημαντικού αριθμού επιχειρήσεων εσωτερικών πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων, με την προϋπόθεση ότι οι βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες προβλέψεις στη δεδομένη αγορά δεν δείχνουν ουσιαστικές και βιώσιμες βελτιώσεις.

(1) ΕΕ αριθ. C 318 της 29. 11. 1995, σ. 8.

(2) ΕΕ αριθ. C 39 της 12. 2. 1996, σ. 96.

(3) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Φεβρουαρίου 1996 (ΕΕ αριθ. C 65 της 4. 3. 1996, σ. 32), κοινή θέση του Συμβουλίου της ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

(4) ΕΕ αριθ. C 309 της 5. 11. 1994, σ. 5.

Άρθρο 2

Στον τομέα των εθνικών και διεθνών εσωτερικών πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων στην Κοινότητα, οι συμβάσεις συνάπτονται ελεύθερα μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών και η διαπραγμάτευση των τιμών πραγματοποιείται ελεύθερα.

Άρθρο 3

Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 2, τα κράτη μέλη μπορούν, επί μια μεταβατική περίοδο έως την 1η Ιανουαρίου 2000, να διατηρήσουν καθεστώς ελάχιστων υποχρεωτικών ναύλων καθώς και συστήματα ναύλωσης εκ περιτροπής, εφόσον:

- τηρούνται οι προϋποθέσεις που απαριθμούνται στα άρθρα 4, 5 και 6,
- εξασφαλίζεται ότι τα συστήματα εκ περιτροπής ναύλωσης και επιβαλλόμενων τιμών είναι ελευθέρως προσιτά υπό τους ίδιους όρους για όλους τους μεταφορείς των κρατών μελών.

Άρθρο 4

Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου που αναφέρεται στο άρθρο 3, δεν υπόκεινται στα εν λόγω συστήματα ναύλωσης εκ περιτροπής:

- α) οι μεταφορές υδρογονανθράκων, χύδην υγρών και κονιοροποιημένων εμπορευμάτων, οι ειδικές μετακινήσεις βαρέων και αδιαίρετων όγκων, οι μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων, οι μεταφορές «brouettage» μέσα στους λιμένες, οι πάσης φύσεως μεταφορές για ίδιο λογαριασμό, καθώς και κάθε είδος μεταφοράς η οποία επιτελείται ήδη εκτός του συστήματος της εκ περιτροπής ναύλωσης·
- β) οι μεταφορές που δεν μπορούν να επιτελεσθούν αποτελεσματικά μέσω των συστημάτων αυτών, ιδίως δε:
 - οι μεταφορές που απαιτούν τη χρήση εξοπλισμού διαθέσιμος μέσα για τη μετακίνηση εμπορευμάτων,
 - οι συνδυασμένες μεταφορές, ήτοι τα πολλαπλά μέσα μεταφοράς, των οποίων οι διαδρομές πραγματοποιούνται κυρίως μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, και οι αρχικές ή/και τερματικές διαδρομές, οι κατά το δυνατόν βραχύτερες, που πραγματοποιούνται οδικώς ή σιδηροδρομικώς.

Άρθρο 5

Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου που αναφέρεται στο άρθρο 3, τα κράτη μέλη πράττουν τα αναγκαία για να καταστήσουν τα συστήματα ναύλωσης εκ περιτροπής όσο το δυνατόν πιο ευέλικτα, ιδίως:

- προβλέποντας για τους ναυλωτές τη δυνατότητα να συνάπτουν συμβάσεις πολλαπλών ταξιδιών, δηλαδή μια σειρά διαδοχικών ταξιδιών πραγματοποιούμενων με το ίδιο πλοίο,
- προβλέποντας ότι τα απλά ή πολλαπλά ταξίδια, τα οποία έχουν προταθεί διαδοχικά δύο φορές στο σύστημα της εκ περιτροπής ναύλωσης χωρίς όμως να βρουν ναυλωτή, θα εξέρχονται από το εν λόγω σύστημα και η διαπραγμάτευσή τους θα πραγματοποιείται ελεύθερα.

Άρθρο 6

Εντός προθεσμίας δύο ετών από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη τα οποία αφορούν τα συστήματα της εκ περιτροπής ναύλωσης λαμβάνουν τα μέτρα που είναι αναγκαία ούτως ώστε οι ναυλωτές να έχουν ελεύθερη επιλογή μεταξύ τριών τύπων συμβάσεων:

- συμβάσεων ορισμένου χρόνου, συμπεριλαμβανομένων μισθώσεων, με τις οποίες ο μεταφορέας θέτει ένα ή περισσότερα πλοία και το πλήρωμά τους στην αποκλειστική διάθεση ενός εντολέα για καθορισμένη περίοδο με σκοπό να μεταφερθούν τα εμπορεύματα που του παραδίδει ο εντολέας έναντι καταβολής ημερήσιας αποζημίωσης. Η σύμβαση συνάπτεται ελεύθερα μεταξύ των μερών,
- συμβάσεων κατά φορτίο, με τις οποίες ο μεταφορέας δεσμεύεται να μεταφέρει, για περίοδο καθορισμένη στη σύμβαση, συγκεκριμένο φορτίο έναντι καταβολής ναύλου ανά τόνο. Η σύμβαση συνάπτεται ελεύθερα μεταξύ των μερών και αφορά σημαντικούς όγκους εμπορευμάτων,
- συμβάσεων απλών ή πολλαπλών ταξιδιών.

Άρθρο 7

Σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής της αγοράς, η Επιτροπή μπορεί να λάβει, με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΟΚ) 1101/89 του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 1989, σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας⁽¹⁾, εφόσον της το ζητήσει κράτος μέλος, τα ενδεδειγμένα μέτρα, ιδίως μέτρα για την παρεμπόδιση οιασδήποτε νέας αύξησης της προσφερόμενης στη συγκεκριμένη αγορά μεταφορικής ικανότητας. Η απόφαση λαμβάνεται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2.

2. Εάν ένα κράτος μέλος ζητήσει ενδεδειγμένα μέτρα, η απόφαση λαμβάνεται εντός προθεσμίας τριών μηνών από την παραλαβή της αίτησης.
3. Η αίτηση κράτους μέλους για τη λήψη των ενδεδειγμένων μέτρων πρέπει να συνοδεύεται από όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για να είναι δυνατόν να εκτιμηθεί η οικονομική κατάσταση του συγκεκριμένου τομέα, και ιδίως:

- στοιχεία για το μέσο κόστος και τις τιμές των διαφόρων τύπων μεταφοράς,
- το ποσοστό χρησιμοποίησης της χωρητικότητας,
- προβλέψεις σχετικά με την εξέλιξη της ζήτησης.

Οι πληροφορίες αυτές μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο για στατιστικούς σκοπούς. Απαγορεύεται η χρήση τους για φερολογικούς σκοπούς καθώς και η ανακοίνωσή τους σε τρίτους.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 116 της 28. 4. 1989, σ. 25· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. .../96 (βλ. σ. 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας).

4. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο και οι οποίες δεν μπορούν να υπερβαίνουν τη διάρκεια διαπραχής της αγοράς, κοινοποιούνται αμελλητί στα κράτη μέλη.

Άρθρο 8

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή η οποία συγκροτήθηκε με την οδηγία 91/672/ΕΟΚ⁽¹⁾.

2. Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην επιτροπή σχέδιο των ληπτέων μέτρων. Η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της για το σχέδιο αυτό εντός προθεσμίας την οποία μπορεί να ορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος, ενδεχομένως προβαίνοντας σε ψηφοφορία.

Η γνώμη γράφεται στα πρακτικά. Εξάλλου, κάθε κράτος μέλος έχει δικαίωμα να ζητήσει να καταγραφεί η θέση του στα πρακτικά αυτά.

Η Επιτροπή λαμβάνει κατά το δυνατόν υπόψη της τη γνώμη που έχει διατυπώσει η επιτροπή. Ενημερώνει την επιτροπή για τον τρόπο με τον οποίο έλαβε υπόψη της τη γνώμη αυτή.

Άρθρο 9

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για

να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία πριν από την 1η Ιανουαρίου 1997. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στους τομείς που διέπονται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 10

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 11

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Λουξεμβούργο, ...

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 373 της 31. 12. 1991, σ. 29· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης του 1994.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Στις 15 Σεπτεμβρίου 1995, η Επιτροπή διαβίβασε στο Συμβούλιο την πρόταση οδηγίας, που βασίζεται στο άρθρο 75 της συνθήκης, σχετικά με τους όρους ναύλωσης και διαμόρφωσης των τιμών στον τομέα των εθνικών και διεθνών εσωτερικών πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων στην Κοινότητα⁽¹⁾.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έδωσε τη γνώμη του στις 13 Φεβρουαρίου 1996⁽²⁾. Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή έδωσε τη γνώμη της στις 23 Νοεμβρίου 1995⁽³⁾.

Μετά από αυτές τις γνώμες, η Επιτροπή διαβίβασε στο Συμβούλιο, στις 22 Απριλίου 1996, τροποποιημένη πρόταση⁽⁴⁾.

Το Συμβούλιο καθόρισε την κοινή του θέση σύμφωνα με το άρθρο 189 Γ της συνθήκης, στις 27 Ιουνίου 1996.

II. ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Στόχος της πρότασης της Επιτροπής είναι η προοδευτική ελευθέρωση της ποτάμιας αγοράς με την κατάργηση των εκ περιτροπής συστημάτων που υφίστανται ακόμα για ορισμένες μεταφορές στο Βέλγιο, τη Γαλλία και τις Κάτω Χώρες. Για την καλύτερη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, είναι απαραίτητο τα λαμβανόμενα μέτρα ελευθέρωσης να είναι εναρμονισμένα ως προς την ουσία και χρονικά συντονισμένα. Προβλέπεται μεταβατική περίοδος μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2000 κατά την οποία θα επιτρέπεται η διατήρηση του εκ περιτροπής συστήματος για ορισμένες μεταφορές. Εξάλλου, η πρόταση οδηγίας αποτελεί ένα από τα στοιχεία της δέσμης στην οποία ανήκουν επίσης συνοδευτικά μέτρα με στόχο να μειωθεί η διαρθρωτική υπερπροσφορά με νέα δράση κοινοτικής διάλυσης καθώς και να ευνοηθούν οι επενδύσεις σε ποτάμιους τερματικούς σταθμούς.

III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

Η κοινή θέση που καθόρισε το Συμβούλιο, ενώ ακολουθεί τις γενικές γραμμές της πρότασης της Επιτροπής, δίσταται αυτής σε ορισμένα σημεία. Οι τροποποιήσεις που επέφερε το Συμβούλιο εκτίθενται παρακάτω.

Άρθρο 1

Το στοιχείο β) του άρθρου αυτού διατυπώθηκε εκ νέου για να εξασφαλισθεί ότι και οι έχοντες την εκμετάλλευση πλοίων καλύπτονται από την οδηγία (παράλληλα με τους ιδιοκτήτες). Ο ορισμός του μεταφορέα με την απαρίθμηση όλων των ενδεχομένων περιπτώσεων δεν θεωρήθηκε σκόπιμος από το Συμβούλιο.

Άρθρο 2

Το Συμβούλιο διέγραψε τη μνεία των δημόσιων γραφείων καταναλώσεως (χρηματιστηρίων ναύλωσης) κρίνοντας ότι δεν είναι απαραίτητη.

Άρθρο 4

Το Συμβούλιο έκρινε σκόπιμη τη συγχώνευση των άρθρων 4 και 5 της πρότασης ώστε να συγκεντρωθούν σε ένα μόνο άρθρο όλες οι μεταφορές που δεν υπόκεινται σε συστήματα ναύλωσης εκ περιτροπής. Επιπλέον, αποφάσισε να διαγράψει τις «μεταφορές νέου τύπου» που αναφέρονται στο τρίτο εδάφιο του πρώην άρθρου 5, επειδή έκρινε ότι ο ορισμός αυτών των

(¹) ΕΕ αριθ. C 318 της 29. 11. 1995, σ. 8.

(²) ΕΕ αριθ. C 65 της 4. 3. 1996, σ. 26.

(³) ΕΕ αριθ. C 39 της 12. 2. 1996, σ. 96.

(⁴) Δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.

μεταφορών δεν είναι αρκετά σαφής και ότι εν πάση περιπτώσει η διατύπωση του στοιχείου β) επιτρέπει να καλυφθούν αυτές οι μεταφορές.

Άρθρο 6 (πρώην άρθρο 7)

Το Συμβούλιο επέφερε συντακτική διευκρίνιση στο πρώτο εδάφιο, ώστε να καταστεί σαφές ότι αυτό το άρθρο αφορά μόνο τα κράτη μέλη που χρησιμοποιούν το σύστημα εκ περιτροπής.

Άρθρο 7 (πρώην άρθρο 8)

Το Συμβούλιο έκρινε σκόπιμο να διευκρινισθεί, στην πρώτη παράγραφο, ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 θα συνεχίσει να εφαρμόζεται, ανεξάρτητα από τη διαπίστωση ύπαρξης ή απουσίας σοβαρής διαταραχής της ποτάμιας αγοράς. Επιπλέον, αποφάσισε ότι η Επιτροπή μπορεί να λάβει τα αναφερόμενα μέτρα μόνο κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους και όχι με δική της πρωτοβουλία.

Άρθρο 9 (πρώην άρθρο 10)

Το Συμβούλιο αποφάσισε να επιλέξει στην πρώτη παράγραφο την ημερομηνία της 1ης Ιανουαρίου 1997 που πρότεινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (τροπολογία αριθ. 9).

IV. ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

1. *Τροπολογία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που ενέκρινε η Επιτροπή και δέχθηκε το Συμβούλιο*

Το Συμβούλιο ακολούθησε την πρόταση της Επιτροπής επιλέγοντας στο άρθρο 9 (πρώην άρθρο 10) την ημερομηνία της 1ης Ιανουαρίου 1997 που περιλαμβάνεται στην τροπολογία αριθ. 9.

2. *Τροπολογία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που ενέκρινε η Επιτροπή και δεν δέχθηκε το Συμβούλιο*

Το Συμβούλιο δεν δέχθηκε την τροπολογία αριθ. 1, για την προσθήκη αιτιολογικής παραγράφου 4α (νέας), επειδή έκρινε ότι δεν αντιστοιχεί στο διατακτικό αυτής της οδηγίας και ότι, εξάλλου, περιλαμβάνεται ήδη στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89.

3. *Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που δεν ενέκρινε η Επιτροπή και δεν δέχθηκε το Συμβούλιο*

Το Συμβούλιο δεν δέχθηκε τις τροπολογίες του Κοινοβουλίου που δεν ενέκρινε η Επιτροπή.

Όσον αφορά την τροπολογία αριθ. 2, το Συμβούλιο έκρινε ότι δεν είναι σκόπιμη η εναντίωση στους κανόνες της αγοράς και κατά συνέπεια δεν δέχθηκε αυτή την τροπολογία. Με την ίδια λογική, δεν δέχθηκε την τροπολογία αριθ. 3, που συνδέεται στενά με την τροπολογία αριθ. 2.

Όσον αφορά την τροπολογία αριθ. 4, το Συμβούλιο δεν μπόρεσε να συνταχθεί με την κρίση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με την καθυστέρηση της κατάργησης του συστήματος εκ περιτροπής. Επομένως, το Συμβούλιο δεν δέχθηκε ούτε την τροπολογία αριθ. 4.

Όσον αφορά την τροπολογία αριθ. 5, το Συμβούλιο δεν έκρινε σκόπιμο να τη δεχθεί δεδομένου ότι το κείμενο της πρότασης της Επιτροπής επαναλαμβάνει τον ορισμό της σοβαρής διαταραχής της αγοράς όπως περιλαμβάνεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3916/90 του Συμβουλίου σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση κρίσεως στην αγορά των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων.

Το Συμβούλιο δεν συμφώνησε όσον αφορά την τροπολογία αριθ. 6, επειδή η ημερομηνία της 1ης Ιανουαρίου 2000 που προβλέπεται στην πρόταση της Επιτροπής είναι πιο ρεαλιστική και ταυτόχρονα πλησιάζει περισσότερο προς τις ημερομηνίες που προβλέπονται στους νόμους ορισμένων κρατών μελών.

Όσον αφορά την τροπολογία αριθ. 7, το Συμβούλιο δεν την δέχθηκε, δεδομένου ότι ο ισχύων κανονισμός [κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89] που διέπει αυτές τις δύο πλευρές που θίγονται στην τροπολογία, δηλαδή το καθεστώς «παλαιό έναντι νέου» καθώς και τη

διάλυση, παρέχει ακόμα τριετή προθεσμία για την υποβολή πρότασης τροποποίησης. Κατά συνέπεια, το Συμβούλιο θα θεωρούσε πρόωρο να ενσωματωθεί στην παρούσα οδηγία η υποχρέωση υποβολής τέτοιας προτάσεως, πριν την 1η Ιανουαρίου 1998.

Όσον αφορά την τροπολογία αριθ. 8, το Συμβούλιο δεν την δέχθηκε. Η επιτροπή που συγκροτείται με το άρθρο 8 είναι στην πραγματικότητα τύπος «κλασικής» επιτροπής, όπως προβλέπεται, μεταξύ άλλων, στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3916/90 του Συμβουλίου σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση κρίσεως στην αγορά των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων.

Όσον αφορά την τροπολογία αριθ. 10, το Συμβούλιο έκρινε ότι δεν είναι σκόπιμο να περιληφθεί — υπό τύπο τροπολογίας — σε μια οδηγία (που απευθύνεται στα κράτη μέλη) κατάλογος υποχρεώσεων που πρέπει να εκπληρώσει η Επιτροπή.
