

POSICIÓN COMÚN (CE) Nº 43/96

adoptada por el Consejo el 27 de junio de 1996

con vistas a la adopción de la Directiva 96/. . /CE del Consejo, de . . . , relativa a los sistemas de fletamentos y de fijación de precios en el sector de los transportes nacionales e internacionales de mercancías por vía navegable en la Comunidad

(96/C 264/03)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado⁽³⁾,

Considerando que los crecientes problemas de saturación de los ejes viales y ferroviarios, seguridad de los transportes, medio ambiente, ahorro energético y calidad de vida del ciudadano requieren, en interés público, un mayor desarrollo y un mayor aprovechamiento de las posibilidades que ofrece el transporte por vía navegable, en particular aumentando su competitividad;

Considerando que la diversidad de legislaciones nacionales relativas a los sistemas de explotación comercial de la navegación interior no favorece el buen funcionamiento del mercado interior en dicho sector; que, por consiguiente, conviene fijar, a escala comunitaria, disposiciones comunes para todo el mercado de la navegación interior, con arreglo a lo dispuesto en la Resolución del Consejo de 24 de octubre de 1994, relativa al saneamiento estructural de la navegación interior⁽⁴⁾;

Considerando que el buen funcionamiento del mercado interior, requiere, en el sector de los transportes de mercancías por vía navegable, una adaptación de la organización de los sistemas de fletamento por turnos hacia una mayor flexibilidad comercial a fin de lograr un régimen de libertad de fletamento y de fijación de los precios de transporte;

Considerando que, a tal fin, conviene prever un período transitorio, limitando progresivamente el ámbito de aplicación del sistema de fletamentos por turnos para que los

transportistas puedan adaptarse a las condiciones de un mercado libre y establecer, llegado el caso, formas de agrupaciones comerciales mejor adaptadas a las necesidades logísticas de los expedidores;

Considerando que, respetando el principio de subsidiariedad, resulta al mismo tiempo necesario y suficiente fijar, a escala comunitaria, un calendario uniforme para la liberalización progresiva del mercado, dejando a los Estados miembros la responsabilidad de llevar a cabo dicha liberalización;

Considerando que conviene adoptar disposiciones que permitan intervenir en los mercados de los transportes considerados en caso de perturbación grave; que, a tal fin, conviene conferir a la Comisión competencia para tomar las medidas adecuadas, de conformidad con los procedimientos del Comité consultivo,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «sistema de fletamento por turnos»: un sistema que consiste en repartir en una bolsa de fletamento las solicitudes de transporte de los clientes, con precios previamente fijados y en condiciones hechas públicas, según el orden en el que los barcos estén disponibles una vez descargados. Los transportistas pueden elegir, por orden de inscripción en el turno, un transporte entre los disponibles. Los que no eligen mantienen, no obstante, su puesto en el orden de inscripción;
- b) «transportista»: un propietario o explotador de uno o más barcos de navegación interior;
- c) «autoridad competente»: la autoridad encargada por el Estado miembro de gestionar y organizar el sistema de fletamento por turnos;
- d) «perturbación grave del mercado»: la aparición, en el mercado de los transportes de mercancías por vía navegable, de problemas específicos de este mercado que puedan ocasionar un excedente grave, susceptible de durar, de la oferta con respecto a la demanda, que suponga una amenaza grave para el equilibrio financiero y la supervivencia de un número importante de empresas de transporte de mercancías por vía navegable, siempre que las previsiones a corto y medio plazo relativas al mercado considerado no indiquen mejoras substanciales y duraderas.

⁽¹⁾ DO nº C 318 de 29. 11. 1995, p. 8.

⁽²⁾ DO nº C 39 de 12. 2. 1996, p. 96.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 13 de febrero de 1996 (DO nº C 65 de 4. 3. 1996, p. 32). Posición común del Consejo de 27 de junio de 1996 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Parlamento Europeo de . . . (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO nº C 309 de 5. 11. 1994, p. 5.

Artículo 2

En el sector de los transportes nacionales e internacionales de mercancías por vía navegable en la Comunidad, los contratos se celebrarán libremente entre las partes interesadas y los precios se negociarán libremente.

Artículo 3

No obstante lo dispuesto en el artículo 2, los Estados miembros podrán mantener, durante un período transitorio que va hasta el 1 de enero del año 2000, un régimen de tarifas mínimas obligatorias y sistemas de fletamento por turnos, siempre que:

- se cumplan las condiciones de los artículos 4, 5 y 6;
- se garantice que todos los transportistas de los Estados miembros puedan acceder libremente y en las mismas condiciones a los sistemas de fletamentos por turnos y precios establecidos.

Artículo 4

Durante el período transitorio a que se refiere el artículo 3, no estarán sujetos a dichos sistemas de fletamento por turnos:

- a) los transportes de hidrocarburos, de mercancías líquidas y de mercancías en polvo a granel, los transportes especiales como los de masas pesadas e indivisibles, los transportes de contenedores, los transportes de removido en recintos portuarios y los transportes por cuenta propia de cualquier tipo, así como cualquier tipo de transporte que ya se trate fuera del sistema de fletamentos por turnos;
- b) los transportes que no puedan tratarse de forma eficaz por medio de dichos sistemas, especialmente:
 - los transportes que requieran la utilización de material dotado de medios de mantenimiento de las mercancías;
 - los transportes combinados, es decir, los transportes intermodales cuyos recorridos se efectúen principalmente por vía navegable y cuyos recorridos iniciales o terminales, lo más cortos posible, se efectúen por carretera o por ferrocarril.

Artículo 5

Durante el período transitorio contemplado en el artículo 3, los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para flexibilizar al máximo los sistemas de fletamento por turnos, especialmente:

- previendo la posibilidad de que los expedidores puedan celebrar contratos de viajes múltiples, es decir, una serie de viajes sucesivos efectuados por un mismo barco;
- previendo que los viajes simples o múltiples, propuestos dos veces consecutivas para el sistema de fletamento por turno sin haber encontrado ningún arrendatario, salgan del sistema de fletamento por turnos y se negocien libremente.

Artículo 6

Los Estados miembros afectados por los sistemas de fletamento por turnos tomarán las medidas oportunas, en un plazo de dos años a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva, a fin de que los expedidores puedan elegir libremente entre tres tipos de contratos:

- contratos por tiempo, incluidos los contratos de alquiler, en los que el transportista pone a disposición exclusiva de un cliente uno o más barcos y su tripulación por una duración determinada, a fin de transportar las mercancías que este último le confíe contra el pago de una suma de dinero determinada por jornada. El contrato se celebrará libremente entre las partes;
- contratos por tonelaje, en los que el transportista se compromete a transportar, durante un período fijado en el contrato, un tonelaje determinado contra el pago de un flete por tonelada. El contrato podrá celebrarse libremente entre las partes y deberá referirse a grandes volúmenes de mercancías;
- contratos por viaje simple o múltiple.

Artículo 7

1. En caso de perturbación grave del mercado de los transportes fluviales, la Comisión podrá tomar, sin perjuicio del Reglamento (CEE) nº 1101/89 del Consejo, de 27 de abril de 1989, relativo al saneamiento estructural de la navegación interior⁽¹⁾, a instancia de un Estado miembro, las medidas adecuadas, especialmente medidas destinadas a impedir un nuevo aumento de la oferta de capacidad de transporte en el mercado de que se trate. La decisión se tomará con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 8.

2. En caso de que un Estado miembro solicite que se adopten medidas adecuadas, se tomará una decisión en un plazo de tres meses a partir de la recepción de la solicitud.

3. La solicitud de un Estado miembro de que se adopten medidas deberá ir acompañada de todos los datos necesarios para poder evaluar la situación económica del sector de que se trate, en particular:

- indicaciones de los costes medios y de los precios de los diferentes tipos de transporte;
- el porcentaje de utilización de la capacidad de carga;
- previsiones sobre la evolución de la demanda.

Dichos datos sólo podrán utilizarse con fines estadísticos. Queda prohibido utilizarlos con fines fiscales o comunicarlos a terceros.

⁽¹⁾ DO nº L 116 de 28. 4. 1989, p. 25. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº .../96 (véase la página 1 del presente Diario Oficial).

4. Las decisiones adoptadas en virtud del presente artículo, que no puedan exceder de la duración de la perturbación del mercado, se notificarán inmediatamente a los Estados miembros.

Artículo 8

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado mediante la Directiva 91/672/CEE del Consejo⁽¹⁾.

2. El representante de la Comisión presentará al Comité un proyecto de medidas. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el presidente podrá fijar en función de la urgencia del asunto, procediendo, en su caso, a una votación.

El dictamen se incluirá en el acta; además, cada Estado miembro tendrá derecho a solicitar que su posición conste en acta.

La Comisión tendrá en cuenta, en la mayor medida posible, el dictamen emitido por el Comité. Informará al Comité de la manera en que ha tenido en cuenta dicho dictamen.

Artículo 9

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva

antes del 1 de enero de 1997. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 10

La presente Directiva entrará en vigor el tercer día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 11

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Luxemburgo, el ...

Por el Consejo
El Presidente

⁽¹⁾ DO nº L 373 de 31. 12. 1991, p. 29. Directiva modificada por el Acta de adhesión de 1994.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

La Comisión remitió al Consejo, el 15 de septiembre de 1995, la propuesta de Directiva, basada en el artículo 75 del Tratado CE, relativa a las modalidades de fletamento y de fijación de precios en el sector de los transportes nacionales e internacionales de mercancías por vía navegable en la Comunidad⁽¹⁾.

El Parlamento Europeo emitió su dictamen el 13 de febrero de 1996⁽²⁾. El Comité Económico y Social emitió su dictamen el 23 de noviembre de 1995⁽³⁾.

A la vista de estos dictámenes, la Comisión remitió al Consejo, el 22 de abril de 1996, una propuesta modificada⁽⁴⁾.

El Consejo adoptó su Posición común con arreglo al artículo 189 C del Tratado CE, el 27 de junio de 1996.

II. OBJETIVO DE LA PROPUESTA

La propuesta de la Comisión tiene como finalidad la liberación progresiva del mercado fluvial mediante la supresión de los sistemas de turnos existentes todavía, para determinados transportes, en Bélgica, Francia y los Países Bajos. Para un mejor funcionamiento del mercado interior, es necesario que las medidas de liberación adoptadas se armonicen en el fondo y se sincronicen en el tiempo. Se prevé un período transitorio hasta el 1 de enero del 2000 durante el cual estará autorizado el mantenimiento del sistema de turnos para determinados transportes. Por otra parte, la propuesta de Directiva es un elemento de un paquete de medidas del que forman parte también las medidas de acompañamiento encaminadas a reducir el exceso de capacidad estructural mediante una nueva acción de desguace comunitario y que se orientan a la inversión en las terminales fluviales.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

La Posición común adoptada por el Consejo, a la vez que sigue las líneas generales de la propuesta de la Comisión, se aparta de ella en determinados puntos. A continuación se exponen las modificaciones aportadas por el Consejo.

Artículo 1

Se volvió a formular la letra b) de este artículo para garantizar que los explotadores de los barcos estén cubiertos también por la Directiva (junto con los propietarios). El Consejo no consideró útil la definición de transportista enumerando todos los casos presentes.

Artículo 2

El Consejo suprimió la cita de las bolsas de fletamento al considerarla innecesaria.

Artículo 4

El Consejo consideró oportuno fusionar los artículos 4 y 5 de la propuesta de la Comisión para reagrupar en un sólo artículo todos los transportes que no están englobados en los sistemas de fletamento por turnos. Decidió suprimir, además, los «transportes de nuevo tipo» mencionados en el tercer guión del antiguo artículo 5, al considerar que la definición

(1) DO nº C 318 de 29. 11. 1995, p. 8.

(2) DO nº C 65 de 4. 3. 1996, p. 26.

(3) DO nº C 39 de 12. 2. 1996, p. 96.

(4) No publicada aún en el Diario Oficial.

de estos transportes no era lo suficientemente clara y que de todas formas el enunciado de la letra b) permitía cubrir dichos transportes.

Artículo 6 (antiguo artículo 7)

El Consejo hizo, en el párrafo primero, una precisión de redacción con el fin de poner en evidencia que tan sólo los Estados miembros que ejercen el sistema de turnos se ven afectados por este artículo.

Artículo 7 (antiguo artículo 8)

El Consejo consideró oportuno aclarar, en el apartado 1, que seguirá aplicándose el Reglamento (CEE) nº 1101/89 independientemente de que conste la existencia o la ausencia de una perturbación grave del mercado fluvial. Decidió, además, que la Comisión podrá tomar las medidas citadas únicamente a instancias de un Estado miembro y no por propia iniciativa.

Artículo 9 (antiguo artículo 10)

El Consejo decidió tener en cuenta en el apartado 1 la fecha del 1 de enero de 1997 propuesta por el Parlamento Europeo (enmienda nº 9).

IV. ENMIENDAS DEL PARLAMENTO EUROPEO

1. *Enmienda del Parlamento Europeo recogida por la Comisión y adoptada por el Consejo*

El Consejo optó en el artículo 9 (antiguo artículo 10) de la propuesta de la Comisión por la fecha del 1 de enero de 1997 que figura en la enmienda nº 9.

2. *Enmienda del Parlamento Europeo recogida por la Comisión y no adoptada por el Consejo*

El Consejo no tuvo en cuenta la enmienda nº 1 encaminada a incluir un cuarto considerando *bis* (nuevo), al considerar que no correspondía al articulado de esta Directiva y que figura ya, por otra parte, en el Reglamento (CEE) nº 1101/89.

3. *Enmiendas del Parlamento Europeo no recogidas por la Comisión y no adoptadas por el Consejo*

El Consejo no tuvo en cuenta las enmiendas del Parlamento no recogidas por la Comisión.

Respecto de la enmienda nº 2, el Consejo consideró que no era procedente oponerse a las leyes del mercado y por lo tanto, no tuvo en cuenta esta enmienda. Con la misma lógica, rechazó la enmienda nº 3, que está estrechamente vinculada a la enmienda nº 2.

En lo que se refiere a la enmienda nº 4, el Consejo no pudo adherirse al criterio del Parlamento Europeo sobre el carácter tardío de la abolición del sistema de turnos. El Consejo, por lo tanto, tampoco tuvo en cuenta la enmienda nº 4. En cuanto a la enmienda nº 5, el Consejo no creyó oportuno tenerlo en cuenta, dado que el texto de la propuesta de la Comisión recoge la definición de una perturbación grave del mercado tal y como figura en el Reglamento (CEE) nº 3916/90 del Consejo relativo a las medidas que se deben tomar en casos de crisis en el mercado de los transportes de mercancías por carretera.

El Consejo no dio su acuerdo a la enmienda nº 6, al ser la fecha del 1 de enero del año 2000 prevista en la propuesta de la Comisión más realista y, al mismo tiempo, más cercana a las fechas previstas en las leyes de determinados Estados miembros.

Por lo que respecta a la enmienda nº 7, el Consejo no la tuvo en cuenta ya que el Reglamento vigente [Reglamento (CEE) nº 1101/89] que regula los dos aspectos

destacados en esta enmienda, es decir, el régimen «viejo por nuevo» así como el desguace, deja todavía un plazo de tres años para presentar una propuesta de modificación. El Consejo considera, por lo tanto, prematuro el incluir en la presente Directiva la obligación de presentar dicha propuesta, antes del 1 de enero de 1998.

En cuanto a la enmienda nº 8, el Consejo no la tuvo en cuenta. El comité que deberá instaurar el artículo 8 es efectivamente un tipo de comité «clásico», tal y como se establece, entre otras cosas, en el Reglamento (CEE) nº 3916/90.

Respecto de la enmienda nº 10, el Consejo consideró que no resultaba adecuado incluir —en forma de enmienda—, en una directiva (cuyos destinatarios son los Estados miembros) una lista de obligaciones que la Comisión tiene que cumplir.
