

## POSIZIONE COMUNE (CE) N. 43/96

definita dal Consiglio il 27 giugno 1996

in vista dell'adozione della direttiva 96/.../CE del Consiglio, del ..., relativa alle modalità di noleggio e di formazione dei prezzi nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali di merci per via navigabile nella Comunità

(96/C 264/03)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione<sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale<sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 189 C del trattato<sup>(3)</sup>,

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 della 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, conformemente alla risoluzione del Consiglio del 24 ottobre 1994 sul risanamento strutturale del settore della navigazione interna<sup>(4)</sup>;

considerando che il buon funzionamento del mercato interno 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 libertà di noleggio e di formazione dei prezzi di trasporto;

considerando che, a tal fine, è opportuno prevedere un periodo transitorio, limitando progressivamente il campo d'applicazione del sistema di noleggio a turno, affinché i trasportatori possano adattarsi alle condizioni di un mercato libero e realizzare, se del caso, forme di associazione

commerciale più idonee alle esigenze logistiche dei mittenti;

considerando che, nel rispetto del principio di sussidiarietà, 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;

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 secondo la procedura del comitato consultivo,

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 preventivamente determinati ed a condizioni affisse, e 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 proprietario o gestore di uno o più battelli utilizzati 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 mercato del trasporto delle merci per via navigabile, 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.

<sup>(1)</sup> GU n. C 318 del 29. 11. 1995, pag. 8.

<sup>(2)</sup> GU n. C 39 del 12. 2. 1996, pag. 96.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 13 febbraio 1996 (GU n. C 65 del 4. 3. 1996, pag. 32), posizione comune del Consiglio del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> GU n. C 309 del 5. 11. 1994, pag. 5.

*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.

*Articolo 3*

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

- che siano rispettate le modalità indicate agli articoli 4, 5 e 6;
- che sia garantito il libero accesso dei sistemi di noleggio a turno e di prezzi imposti, alle medesime condizioni, ai trasportatori degli Stati membri.

*Articolo 4*

Nel periodo transitorio di cui all'articolo 3, non sono soggetti a questi sistemi di noleggio a turno:

- a) 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 di noleggio a turno;
- b) 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 delle merci;
  - 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.

*Articolo 5*

Nel periodo transitorio di cui 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 proposti per due volte consecutive, sistema di noleggio senza trovare un offerente a turno, vengano esclusi dal sistema del turno e negoziati liberamente.

*Articolo 6*

Entro due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri interessati dai sistemi di noleggio a turno 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 vettore mette uno o più battelli, con il rispettivo equipaggio, a disposizione esclusiva di un mittente, per una durata determinata 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 vettore si obbliga 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.

*Articolo 7*

1. In caso di grave turbativa del mercato dei trasporti fluviali, e fatto salvo il regolamento (CEE) n. 1101/89 del Consiglio, del 27 aprile 1989, relativo al risanamento strutturale del settore della navigazione interna<sup>(1)</sup>, la Commissione, 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 di cui all'articolo 8, paragrafo 2.

2. Qualora uno Stato membro richieda l'adozione di opportune misure, una decisione è 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.

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

<sup>(1)</sup> GU n. L 116 del 28. 4. 1989, pag. 25. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. . . /96 (vedi pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale).

4. Le decisioni adottate ai sensi del presente articolo, e che non possono eccedere la durata della turbativa del mercato, sono immediatamente notificate agli Stati membri.

#### *Articolo 8*

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dalla direttiva 91/672/CEE<sup>(1)</sup>.

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

Il parere è iscritto a verbale; inoltre, ciascuno Stato membro ha il diritto di chiedere che la sua posizione figuri a verbale.

La Commissione tiene in massima considerazione il parere formulato dal comitato. Essa lo informa del modo in cui ha tenuto conto del suo parere.

#### *Articolo 9*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per

conformarsi alla presente direttiva entro il 1° gennaio 1997. 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 di tale 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 10*

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

#### *Articolo 11*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì ...

*Per il Consiglio*  
*Il Presidente*

<sup>(1)</sup> GU n. L 373 del 31. 12. 1991, pag. 29. Direttiva modificata da ultimo dall'atto di adesione del 1994.

## MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

### I. INTRODUZIONE

In data 15 settembre 1995 la Commissione ha trasmesso al Consiglio la proposta di direttiva, fondata sull'articolo 75 del trattato CE, relativa alle modalità di noleggio e di formazione dei prezzi nel settore dei trasporti nazionali e internazionali di merci per via navigabile nella Comunità<sup>(1)</sup>.

Il Parlamento europeo ha reso il suo parere in data 13 febbraio 1996<sup>(2)</sup>. Il Comitato economico e sociale ha reso il proprio in data 23 novembre 1995<sup>(3)</sup>.

Sulla base di tali pareri la Commissione ha trasmesso al Consiglio, in data 22 aprile 1996, una proposta modificata<sup>(4)</sup>.

In data 27 giugno 1996 il Consiglio ha adottato la sua posizione comune conformemente all'articolo 189 C del trattato CE.

### II. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA

La proposta della Commissione è volta alla liberalizzazione graduale del mercato fluviale mediante la soppressione dei sistemi di noleggio a turno esistenti ancora, per taluni trasporti, in Belgio, in Francia e nei Paesi Bassi. Per un migliore funzionamento del mercato interno è necessario armonizzare nella sostanza e sincronizzare le misure di liberalizzazione adottate. Viene fissato un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2000 in cui si autorizza il mantenimento del turno per alcuni trasporti. La proposta di direttiva è inoltre uno degli elementi del pacchetto di cui fanno anche parte misure d'accompagnamento intese a ridurre la sovraccapacità strutturale mediante una nuova azione di demolizione comunitaria e a favorire l'investimento nei terminali fluviali.

### III. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

La posizione comune adottata dal Consiglio, pur ricalcando in linea generale la proposta della Commissione, se ne allontana per taluni elementi. Le modifiche apportate dal Consiglio sono esposte in appresso.

#### *Articolo 1*

La lettera b) di tale articolo è stata riformulata in modo da assicurare che anche i gestori di battelli (oltre ai proprietari) siano contemplati dalla direttiva. Il Consiglio non ha ritenuto utile definire il trasportatore enumerando tutti i casi specifici.

#### *Articolo 2*

Il Consiglio ha soppresso, non ritenendola necessaria, la menzione delle borse dei noleggi.

#### *Articolo 4*

Il Consiglio ha ritenuto opportuno fondere gli articoli 4 e 5 della proposta della Commissione, onde raggruppare in un unico articolo tutti i trasporti non soggetti ai sistemi di noleggio a turno. Ha inoltre deciso di sopprimere i «nuovi tipi di trasporti» menzionati al

<sup>(1)</sup> GU n. C 318 del 29. 11. 1995, pag. 8.

<sup>(2)</sup> GU n. C 65 del 4. 3. 1996, pag. 26.

<sup>(3)</sup> GU n. C 39 del 12. 2. 1996, pag. 96.

<sup>(4)</sup> Non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

terzo trattino del vecchio articolo 5, in quanto la relativa definizione non appariva sufficientemente chiara ed essi sono comunque contemplati dal testo della lettera b).

*Articolo 6 (ex articolo 7)*

Il Consiglio ha inserito al primo comma una precisazione redazionale per sottolineare che l'articolo riguarda solo gli Stati membri che praticano il noleggio a turno.

*Articolo 7 (ex articolo 8)*

Il Consiglio ha ritenuto opportuno chiarire, al paragrafo 1, che il regolamento (CEE) n. 1101/89 continuerà ad essere d'applicazione a prescindere dal fatto che venga constatata la presenza o meno di una grave turbativa del mercato dei trasporti fluviali. Ha inoltre convenuto che la Commissione può adottare le misure in questione solo su domanda di uno Stato membro e non di sua iniziativa.

*Articolo 9 (ex articolo 10)*

Il Consiglio ha deciso di accogliere al paragrafo 1 la data del 1° gennaio 1997 proposta dal Parlamento europeo (emendamento 9).

#### IV. EMENDAMENTI DEL PARLAMENTO EUROPEO

1. *Emendamento del Parlamento europeo recepito dalla Commissione e accolto dal Consiglio*

Il Consiglio ha seguito la proposta della Commissione accogliendo, all'articolo 9 (ex articolo 10), la data del 1° gennaio 1997 di cui all'emendamento 9.

2. *Emendamento del Parlamento europeo recepito dalla Commissione e non accolto dal Consiglio*

Il Consiglio non ha accolto l'emendamento 1 inteso ad inserire un considerando quarto bis (nuovo), ritenendo che esso non sia conforme al dispositivo della presente direttiva e che inoltre figuri già nel regolamento (CEE) n. 1101/89.

3. *Emendamenti del Parlamento europeo non recepiti dalla Commissione e non accolti dal Consiglio*

Il Consiglio non ha accolto gli emendamenti del Parlamento europeo non recepiti dalla Commissione.

Per quanto riguarda l'emendamento 2, il Consiglio ritiene che non ci si debba opporre alle leggi del mercato e, pertanto, non ha accolto tale emendamento. Seguendo la stessa logica ha inoltre respinto l'emendamento 3, che è strettamente connesso con l'emendamento 2.

Per quanto concerne l'emendamento 4, il Consiglio non ha potuto condividere il giudizio del Parlamento europeo in merito al carattere tardivo della soppressione del noleggio a turno ed ha pertanto respinto anche tale emendamento. Quanto all'emendamento 5, il Consiglio non ha ritenuto opportuno accoglierlo, in quanto il testo della proposta della Commissione riprende la definizione di grave turbativa del mercato contenuta nel regolamento (CEE) n. 3916/90 del Consiglio concernente le misure da prendere in caso di crisi nel mercato dei trasporti di merci su strada.

L'emendamento 6 non è stato approvato dal Consiglio in quanto la data del 1° gennaio 2000, prevista nella proposta della Commissione, è più realistica e, al contempo, più vicina alle date previste dalla legislazione di taluni Stati membri.

Quanto all'emendamento 7, esso non è stato accolto dal Consiglio poiché il regolamento in vigore [regolamento (CEE) n. 1101/89] che disciplina i due aspetti sollevati nel

presente emendamento, vale a dire il regime «vecchio per nuovo» e la demolizione, lascia ancora un margine di tre anni per la presentazione di una proposta di modifica. Il Consiglio riterrebbe pertanto prematuro inserire nella presente direttiva l'obbligo di presentare una siffatta proposta entro il 1° gennaio 1998.

Il Consiglio non ha accolto l'emendamento 8. Il comitato di cui all'articolo 8 è infatti un tipo di comitato «classico», come quello previsto, tra l'altro, nel regolamento (CEE) n. 3916/90 del Consiglio concernente le misure da prendere in caso di crisi nel mercato dei trasporti di merci su strada.

Quanto all'emendamento 10, il Consiglio non ha ritenuto opportuno inserire — sotto forma di emendamento — in una direttiva (i cui destinatari sono gli Stati membri) un elenco di obblighi che la Commissione deve adempiere.

---