

Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

► **B**

NÕUKOGU DIREKTIV 96/75/EÜ,

19. november 1996,

mis käsitleb riigisisese ja rahvusvahelise siseveetranspordis prahtimise ja hinnakujunduse süsteeme ühenduses

(EÜT L 304 , 27.11.1996, lk 12)

Muudetud:

Euroopa Liidu Teataja

nr lehekülg kuupäev

► **M1** Euroopa parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1882/2003, 29. september 2003, L 284 1 31.10.2003



NÕUKOGU DIREKTIV 96/75/EÜ,

19. november 1996,

mis käsitleb riigisisese ja rahvusvahelise siseveetranspordis prahtimise ja hinnakujunduse süsteeme ühenduses

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 75,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ⁽¹⁾

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ⁽²⁾

tegukses asutamislepingu artiklis 189c sätestatud korras ⁽³⁾

ning arvestades, et:

maanteed ja raudteede ülekoormatusega, liiklusohutusega, keskkonnaga, energiasäästuga ja kodanike elukvaliteediga seotud kasvavad probleemid eeldavad, et avalikkuse huvides arendataks edasi ja kasutataks paremini siseveetranspordi võimalusi, eelkõige selle konkurentsivõime parandamise kaudu;

erinevused siseveetranspordi kommertskasutusviise käsitlevates siseriiklikes õigusaktides ei taga siseturu ladusat toimimist selles sektoris; seetõttu tuleb ühenduse tasandil kehtestada kogu siseveetranspordituru ühissätteid vastavalt nõukogu 24. oktoobri 1994 resolutsioonile siseveetranspordi struktuurilise tõhustamise kohta; ⁽⁴⁾

siseturu ladusaks toimimiseks vajab siseveetransport kohandamist, prahtimise korraldamine rotatsiooni alusel aitab liikuda suurema kommerts- ja hindakujundussüsteemi suunas;

selleks tuleks sätestada üleminekuperiood, pidades rotatsioonisüsteemi rakendusala järk-järgult, et veoettevõtjad saaksid kohaneda vaba turu tingimustega ning vajaduse korral moodustada selliseid kaubandusrühmi, kes vastaksid paremini lastisaatjate logistilistele vajadustele;

vastavalt subsidiaarsuspõhimõttele on turu järk-järgult liberaliseerimiseks vajalik ja piisav ühenduse tasandil ühetaolise ajakava kehtestamine, kusjuures liikmesriikidele jääb kohustus kõnealune liberaliseerimine ellu viia;

tuleb vastu võtta sätteid, mis võimaldaksid kõnealusel transporditurul võtta meetmeid tõsiste turuhäirete korral; selleks tuleb komisjonile anda volitused asjakohaste meetmete võtmiseks vastavalt nõuandekomitee menetluskorrale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) *prahtimise rotatsioonisüsteem* - süsteem, kus klientide esitatud eelnevalt kindlaksmääratud hinnaga ja teatavakstehtud tingimustega veotaotlused eraldatakse prahtimisvahendajate kaudu sellises järjekorras, nagu laevad lossimisjärgselt vabanevad. Vedajatel palutakse vastavalt töögraafikusse registreerimise järjekorrale valida endale pakkumisel olevate hulgast üks last. Kes valikut ei tee, säilitab siiski oma koha järjekorras;
- b) *vedaja* - ühe või mitme siseveelaeva omanik või kasutaja;

⁽¹⁾ EÜT C 318, 29.11.1995, lk 8.

⁽²⁾ EÜT C 39, 12.2.1996, lk 96.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 13. veebruari 1996. aasta arvamus (EÜT C 65, 4.3.1996, lk 32), nõukogu 27. juuni 1996. aasta ühine seisukoht (EÜT C 264, 11.9.1996) ja Euroopa Parlamendi 17. septembri 1996. aasta otsus (EÜT C 320, 28.6.1996).

⁽⁴⁾ EÜT C 309, 5.11.1994, lk 5.

▼B

- c) *pädev asutus* - liikmesriigi määratud asutus prahtimise rotatsioonisüsteemi haldamiseks ja korraldamiseks;
- d) *tõsine turuhäire* - siseveetransporditurul sellele turule spetsiifiliste probleemide ilmumine, mis võivad põhjustada tõsise ja potentsiaalselt püsiva liigse pakkumise võrreldes nõudlusega, olles suureks ohuks paljude siseveetranspordiettevõtjate finantsstabiilsusele ja püsijäämisele, kui kõnesolevat turgu käsitlevad lühiajalised ja keskmise tähtajaga prognoosid ei viita mingile olulisele ja kestvale paranemisele.

Artikkel 2

Ühenduses toimuva riigisisese ja rahvusvahelise siseveetranspordi valdkonnas sõlmivad asjaomased pooled lepingud vabalt ja lepivad hinnad vabalt kokku.

Artikkel 3

Olenemata artiklist 2 võivad liikmesriigid säilitada minimaalsete kohustuslike tariifide süsteemi ja prahtimise rotatsioonisüsteemid kuni 1. jaanuarini 2000 kestval üleminekuperioodil, tingimusel et:

- täidetakse artiklites 4, 5 ja 6 sätestatud tingimusi ning
- kehtestatud rotatsiooni- ja hinnakujundussüsteem on iga liikmesriigi veoettevõtjatele samadel tingimustel vabalt kättesaadav.

Artikkel 4

Artiklis 3 nimetatud üleminekuperioodil ei kohaldata prahtimise rotatsioonisüsteemi:

- a) nafta ja gaasi, vedellasti ja puistlasti, eriveoste, nagu raske ja jagamatu last, konteinervedude, sadamasiseste vedude, mis tahes enda kulul vedude ja mis tahes veoolude suhtes, mis enam ei kuulu prahtimise rotatsioonisüsteemi alla;
- b) lasti suhtes, mida ei saa tõhusalt edasi toimetada sellise süsteemi alusel, eelkõige:
 - lastitöötlusseadmeid vajavad veod,
 - kombineeritud veod, nimelt ühendveod, kus vedu toimub peamiselt siseveekogudel ning algab ja/või lõpeb võimalikult lühikese maantee- või raudteeveoga.

Artikkel 5

Artiklis 3 nimetatud üleminekuperioodil astuvad liikmesriigid prahtimise rotatsioonisüsteemide maksimaalse paindlikkuse saavutamiseks vajalikke samme, eelkõige:

- sätestades lastisaatjale võimaluse sõlmida leping mitme reisi tegemiseks, s.o mitu üksteisele järgnevat reisi sama laevaga,
- sätestades, et üksik- või mitmekordsed reisid, mida prahtimise rotatsioonisüsteemi alusel on kaks korda järjest soovijaid leidmata pakutud, võetakse süsteemist välja ning need saavad vabalt kaubeldavaks.

Artikkel 6

Kahe aasta jooksul pärast käesoleva direktiivi jõustumist võtavad prahtimise rotatsioonisüsteemidega seotud liikmesriigid vajalikud meetmed, et lastisaatjad saaksid vabalt valida kolme liiki lepingute vahel:

- ajapõhised lepingud, kaasa arvatud liisinglepingud, kus vedaja annab konkreetseks ajaks ühe või mitu mehitatud laeva kliendi ainukasutusse kliendi kauba vedamiseks kindla rahasumma eest päevas. Lepinguosalised sõlmivad lepingu vabalt,
- tonnažilepingud, kus vedaja kohustub vedama lepingus sätestatud aja jooksul konkreetse tonnaži ja maksmine toimub lasti tonnihinna alusel. Lepinguosalised sõlmivad lepingu vabalt ja see peab hõlmama suuri koguseid,
- ühe- või mitmekordsete reiside lepingud.

▼**B***Artikkel 7*

1. Siseveetranspordituru tõsise häire korral võib komisjon, ilma et see piiraks nõukogu 27. aprilli 1989. aasta määruse (EMÜ) nr 1101/89 siseveetranspordi struktuurilise tõhustamise kohta kohaldamist, (1) liikmesriigi palvel võtta sobivaid meetmeid ning eelkõige meetmeid, mis on kavandatud, vältimaks kõnealusel turul pakkumisel oleva veojõudluse mis tahes uut suurenemist. Otsus tehakse artikli 8 lõikes 2 sätestatud korras.

2. Kui liikmesriik esitab taotluse sobivate meetmete võtmiseks, tehakse otsus kolme kuu jooksul pärast taotluse saamist.

3. Liikmesriigi taotlusele sobivate meetmete võtmiseks peavad olema lisatud kõik vajalikud andmed majandusliku olukorra hindamiseks kõnealuses sektoris, eelkõige:

- andmed erinevate veoliikide keskmiste kulude ja hindade kohta,
- lastiruumi kasutusmäär,
- prognoos nõudluse kohta.

Neid andmeid võib kasutada ainult statistilistel eesmärkidel. Neid ei tohi kasutada maksustamise eesmärgil ega avaldada kolmandatele isikutele.

4. Liikmesriikidele teatatakse viivitamata käesoleva artikli alusel võetud otsustest, mille kehtivusaeg ei tohi ületada turuhäire kestust.

▼**M1***Artikkel 8*

1. Komisjoni abistab direktiivi 91/672/EMÜ kohaselt moodustatud komitee, edaspidi "komitee".

2. Kui viidatakse käesolevale artiklile, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ (2) rtkleid 3 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

3. Komitee võtab vastu oma töökorra.

▼**B***Artikkel 9*

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid enne 1. jaanuari 1997. Liikmesriigid teatavad sellest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse meetmetesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad viivitamata komisjonile käesoleva direktiivi reguleerimisalas nende poolt vastuvõetavate siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 10

Käesolev direktiiv jõustub kolmandal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Ühenduste Teatajas*.

Artikkel 11

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

(1) EÜT L 116, 28.4.1989, lk 25. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 2254/96 (EÜT L 304, 27.11.1996, lk 1).

(2) Nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsus 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused (EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23).