

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

► **B**

NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 718/1999,

29. märts 1999,

mis käsitleb ühenduse laevastiku mahutavuse poliitikat siseveetranspordi edendamiseks

(EÜT L 90, 2.4.1999, lk 1)

Muudetud:

Euroopa Liidu Teataja

nr lehekülg kuupäev

► **M1**

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 546/2014, 15. mai 2014

L 163

15

29.5.2014



NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 718/1999,

29. märts 1999,

mis käsitleb ühenduse laevastiku mahutavuse poliitikat siseveetranspordi edendamiseks

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 75,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut ⁽¹⁾,

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust ⁽²⁾,

tegutsedes vastavalt asutamislepingu artiklis 189c sätestatud menetlusele ⁽³⁾

ning arvestades, et:

- (1) määrusega (EMÜ) nr 1101/89 ⁽⁴⁾ kehtestati siseveetranspordi sektori struktuurilise tõhustamise kord laevastikele, mis tegutsevad Belgia, Prantsusmaa, Saksamaa, Luksemburgi ja Madalmaade üksteisega ühenduses olevates siseveeteede võrgus; selle määruse eesmärgiks on vähendada siseveeteede laevastike ülemahutavust laevade vanametalliks lammutamise kavade kaudu, mis on ühenduse tasandil kooskõlastatud; nimetatud määrus kaotab kehtivuse 28. aprillil 1999;
- (2) nimetatud struktuuritõhustuskorra tugimeetmete hulgas, mille eesmärk on vältida olemasoleva ülemahutavuse suurenemist või uue ülemahutavuse tekkimist, on reegel „vana uue vastu” siseveeturu tasakaalustatud toimimise seisukohast hädavajalikuks osutunud; nimetatud reegel jääb ka põhiliseks sekkumisvahendiks direktiivi 96/75/EÜ ⁽⁵⁾ artiklis 1 määratletud tõsiste häirete korral kõnealusel turul; tuleks võtta meetmeid, et takistada alates 1990.

⁽¹⁾ EÜT C 320, 17.10.1998, lk 4 ja EÜT C 15, 20.1.1999, lk 15.

⁽²⁾ Arvamus on esitatud 2. detsembril 1998 (EÜT C 40, 15.2.1999, lk 47).

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 3. detsembri 1998. aasta arvamus (EÜT C 398, 21.12.1998), nõukogu 21. detsembri 1998. aasta ühine seisukoht (EÜT C 55, 25.2.1999) ja Euroopa Parlamendi 25. veebruari 1999. aasta otsus (Euroopa Ühenduste Teatajas seni avaldamata).

⁽⁴⁾ EÜT L 116, 28.4.1989, lk 25. Määrust on viimati muudetud komisjoni 2. aprilli 1998. aasta määrusega (EÜ) nr 742/98 (EÜT L 103, 3.4.1998, lk 3).

⁽⁵⁾ Nõukogu 19. novembri 1996. aasta direktiiv 96/75/EÜ, mis käsitleb siseriiklikus ja rahvusvahelises siseveetranspordis prahtimise ja hinnakujunduse süsteeme ühenduses (EÜT L 304, 27.11.1996, lk 12).

▼B

aastast rakendatavatest vanametalliks lammutamise kooskõlastatud kavadest saadud kasude kaotamist lisamahutavuse tõttu, mis võetakse kasutusele kohe pärast eespool nimetatud reegli kohaldamise lõppemist; seetõttu on vaja, et reegel „vana uue vastu” kehtiks teatava piiratud aja jooksul kestusega kõige rohkem neli aastat, mille vältel järk-järgult vähendatakse suhtarve nullini, et tagada üleminek ja lõpetada sekkumine ühenduse turul; „vana uue vastu” meetme säilitamine on tähtis ka selleks, et reguleerida ühenduse laevastiku mahutavust nende nelja aasta vältel, kuid nii, et see oleks nulltasemel toetusmehhanism, mida võib uuesti rakendada üksnes direktiivi 96/75/EÜ artiklis 7 nimetatud tõsiste turuhäirete korral;

- (3) uue ülemahutavuse tekkimine tuleb kõikides siseveetranspordi harudes tõhusa kontrolli all hoida; seetõttu on tähtis, et vastuvõetavad meetmed oleksid üldkohaldatavad ja hõlmaksid kõiki kaubalaevu ja tõukurpuksiire; nende meetmete kohaldamisel tuleks teha erand laevadele, mis seetõttu, et nad tegutsevad üksnes suletud siseriiklikel või rahvusvahelistel turgudel, ei põhjusta ühelgi viisil ülemahutavust üksteisega ühenduses olevate siseveeteede võrgus, ning tuleks ette näha erandi tegemise võimalus laevadele, mis seetõttu, et nende täielik kandevõime on alla 450 tonni, samuti ei põhjusta nimetatud ülemahutavust; omal kulul vedusid tegevaid eralaevastikke ei saa seevastu käesoleva määruse reguleerimisalast välja jätta nende mõju tõttu transporditurgudel;
- (4) ülemahutavuse reguleerimise eelduseks on ühine lähenemisviis, mis võimaldab liikmesriikidel võtta ühise eesmärgi saavutamiseks ühiseid meetmeid; selleks tuleks sisevetega liikmesriikides säilitada määrusega (EMÜ) nr 1101/89 loodud vanametalliks lammutamise fondid, kuid uue nime all ja nii, et nende kaudu hallataks reeglit „vana uue vastu”; kuni 28. aprillini 1999 rakendatud struktuuritõhustuskavade rahastamisülejäägid, mis on pärit tööstusest saadud rahalistest toetusest, tuleks suunata eespool nimetatud fondide juurde kuuluvatesse reservfondidesse;
- (5) silmas pidades kuiv- ja vedellasti ja tõukurpuksiirituru põhierinevusi, on soovitatav pidada igas fondis eraldi arvet kuivlastilaevade, tankerite ja tõukurpuksiiride kohta;
- (6) asutamislepinguga kooskõlas olevas majanduspoliitikas lasub majanduse eri sektorite mahutavuse reguleerimise vastutus eelkõige vastava sektori ettevõtjatel; seepärast peavad siseveetranspordi ettevõtjad kandma rakendatud meetmetega seotud kulud; see mahutavuse reguleerimine hõlmab niisuguste tingimuste kehtestamist, mida kohaldatakse teatava uue mahutavuse kasutuselevõtu suhtes, tõkestamata siiski täielikult juurdepääsu asjaomasele turule; on võimalik piirata nende tingimuste kestust ja mõju ning kohandada neid paindlikult vastavalt turusuundumustele, kuid suhtarve tuleb nelja aasta jooksul alates 29. aprillist 1999 järk-järgult vähendada kuni nullini; reguleerimismehhanismi, mida tuntakse reegli „vana uue vastu” nime all, tuleks

▼B

säilitada toetusmehhanismina seni, kuni suhtarv jõuab nullini; erilised osamaksud, mida makstakse vastavalt reeglile „vana uue vastu”, tuleks suunata reservfondi ja neid võib kasutada vanametalliks lammutamise hüvitisteks, kui sekkumine sellel turul osutub vajalikuks;

- (7) on soovitatav tagada, et käesoleva määrusega ettenähtud meetmed ja nende rakendamine ei moonutaks ega ähvardaks moonutada konkurentsi, eriti eelistades teatavaid ettevõtjaid määral, mis on vastuolus ühiste huvidega; selleks et panna asjaomased ettevõtjad samadesse konkurentsitingimustesse, tuleks kehtestada ühtsed määrad ja tingimused erilistele osamaksudele, mida tuleb maksta uute laevade ehitamise fondi, ja vanametalliks lammutamise hüvitistele, kui sellised hüvitised osutuvad direktiivi 96/75/EÜ artiklis 8 kehtestatud korra kohaselt tõsiste turuhäirete korral vajalikuks;
- (8) kuna siseveeteede laevastikud on ühenduse laevastikud, tuleks nende mahutavuse reguleerimise otsused vastu võtta ühenduse tasandil; volitused niisuguste otsuste vastuvõtmiseks ja rakendamiseks ja käesoleva määrusega kehtestatud konkurentsitingimuste tagamiseks tuleks anda komisjonile; on tähtis, et komisjon võtaks need otsused vastu pärast konsulteerimist liikmesriikidega ja siseveetranspordi ühenduse tasandil esindavate organisatsioonidega;
- (9) seoses ühenduse laevastiku moderniseerimise ja ümberkorraldamisega tuleks keskkonnakaitse ja ohutuse soodsate tingimuste seisukohast ette näha sotsiaalmeetmed nende töötajate aitamiseks, kes soovivad siseveetranspordi sektorist lahkuda või õppida ümber, et töötada muus sektoris, samuti meetmed, mis soodustaksid ettevõtjate rühmituste loomist, mis parandaks ettevõtjate kutseoskusi ja edendaks laevade kohandamist vastavalt tehnika arengule,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Käesolevas määruses sätestatud ühenduse laevastiku mahutavuse poliitika kehtib siseveelaevade puhul, mida kasutatakse kaupade veol kahe või enama punkti vahel liikmesriikide siseveeteedel.

See mahutavuse poliitika sisaldab käesoleva määruse alusel uute mahutavuste kasutuselevõtu tingimusi, mis kehtivad alates 29. aprillist 1999 kõige enam nelja aasta jooksul.

Artikkel 2

1. Käesolevat määrust kohaldatakse kaubalaevade ja tõukurpuksiiride suhtes, mis pakuvad veeteenuseid omal kulul või rendi või tasu eest ja mis on registreeritud mõnes liikmesriigis või mida kasutab mõnes liikmesriigis asutatud ettevõtja, juhul kui neid ei ole registreeritud.

▼B

Käesolevas määruses tähendab „ettevõtja” mis tahes füüsilist või juriidilist isikut, kes on hõivatud tööstusliku või mittetööstusliku majandustegevusega.

2. Käesolevat määrust ei kohaldata:
 - a) laevade suhtes, mis sõidavad üksnes siseriiklikel veeteedel, mis ei ole ühenduses ühenduse muude veeteedega;
 - b) laevade suhtes, mis ei saa oma mõõtmete tõttu lahkuda siseriiklikelt veeteedelt, kus nad sõidavad, ega saa siseneda ühenduse muudele veeteedele („vanglaevad”), tingimusel et sellised laevad ei konkureeri käesoleva määruse alla kuuluvate laevadega;
 - c) laevade suhtes, mis sõidavad eranditult Doonaul (ja selle lisajõgedel) kuni Kelheimini sealt lahkumata;
 - d) tõukurpuksiiride suhtes, mille liikumapanev jõud ei ületa 300 kilovatti;
 - e) merekõlblike siseveelaevade ja lihtrite suhtes, mida kasutatakse üksnes rahvusvahelistel või siseriiklikel vedudel reiside puhul, mis sisaldavad merereisi;
 - f) laevade suhtes, mida kasutatakse eranditult ainult kaupade ladustamiseks, st laevad, mida kasutatakse ühes paigas kaupade laadimiseks ja mahalaadimiseks;
 - g) süvendustehnika, näiteks punker-pinnasepraamide ja pontoonide ja pontoonidel ehitusmasinate suhtes, tingimusel et neid seadmeid ei kasutata kaupade veoks artikli 1 tähenduses;
 - h) parvlaevade suhtes;
 - i) laevade suhtes, mis pakuvad avalikku teenust mittetulunduslikel eesmärkidel.

3. Kõik asjaomased liikmesriigid artikli 3 lõike 1 tähenduses võivad käesoleva määruse reguleerimisalast välja jätta need oma laevad, mille dedveit tonnaaž on alla 450 tonni. Kui liikmesriik kasutab seda võimalust, teatab ta sellest komisjonile kuue kuu jooksul; komisjon teatab sellest teistele liikmesriikidele.

Artikkel 3

1. Iga liikmesriik, mille siseveeteed on ühenduses mõne teise liikmesriigi siseveeteedega ja mille laevastiku tonnaaž on üle 100 000 tonni, edaspidi „asjaomased liikmesriigid”, asutab oma siseriiklike õigusaktide alusel ja oma haldusvahenditega siseveeteede fondi, edaspidi „fond”.

2. Fondi rahastamist juhivad asjaomase liikmesriigi pädevad asutused. Iga liikmesriik kaasab selle juhtimisse oma riigi siseveetranspordi ettevõtjaid esindavad riiklikud organisatsioonid.

3. Igal fondil on reservfond kolme eraldi kontoga: üks kuivlastilaevaladele, üks tankeritele ja üks tõukurpuksiiridele.

▼B

Seda reservfondi rahastatakse:

- kuni 28. aprillini 1999 rakendatud struktuuritõhustuskavade rahastamisülejääkidest, mis koosnevad üksnes tööstusest saadud rahalistest toetusest,
- artiklis 4 nimetatud erilisest rahalisest toetusest,
- rahalistest vahenditest, mida võib kättesaadavaks teha direktiivi 96/75/EÜ artiklis 7 nimetatud tõsiste turuhäirete korral.

4. Reservfondi võib kasutada direktiivi 96/75/EÜ artiklis 7 nimetatud asjakohasteks meetmeteks, eelkõige tõhustamismeetmete käigus, mis on korraldatud ühenduse tasandil käesoleva artikli lõikes 6 ja artiklis 6 määratletud korras.

5. Reservfondi võib kasutada artiklis 8 nimetatud meetmete käigus, kui seda taotlevad ühehäälselt kõik siseveetransporti esindavad organisatsioonid. Niisugusel juhul peab neid meetmeid kohaldama ühenduse tasandil.

6. Lõike 3 esimeses lõigus nimetatud eraldi kontode suhtes annavad fondid vastastikku rahalist toetust. See kehtib kõikide lõike 3 teises lõigus nimetatud kulutuste ja rahastamiste suhtes, et tagada kõikide käesoleva määrusega hõlmatud vedajate võrdne kohtlemine sõltumata fondist, kuhu laev kuulub.

7. Asjaomased liikmesriigid jätkavad määruse (EMÜ) nr 1101/89 artiklis 3 nimetatud fondi haldamist kuni lõikes 1 nimetatud uue fondi loomiseni.

Artikkel 4

1. Käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvaid laevu, mis on äsja ehitatud, imporditud kolmandast riigist või mis lahkuvad artikli 2 lõike 2 punktides a, b ja c nimetatud siseriiklikelt veeteedelt, võib siseveeteedel kasutusele võtta üksnes tingimusel (reegel „vana uue vastu”), et kasutuselevõetava laeva omanik:

- lammutab vanametalliks lammutamise hüvitiseta vanametalliks sellise tonnaaži kandevõimest, mis on samaväärne komisjoni määratud vana ja uue tonnaaži erinevust väljendava suhtarvuga,
- või maksab fondi, kuhu tema uus laev kuulub, või fondi, mille ta on valinud artikli 5 lõike 2 kohaselt, erilist osamaksu, mille aluseks on eespool nimetatud suhtarv, või kui omanik lammutab vanametalliks eespool nimetatud suhtarvust väiksema tonnaaži, maksab ta kõnealusesse fondi erilist osamaksu, mis võrdub uue laeva ja vanametalliks lammutatava tonnaaži erinevusega.

▼B

2. Erinevates turusektorites võib määrata erineva suurusega suhtarvu, st erinevalt kuivlastilaevadele, tankeritele ja tõukurpuksiiridele.

Nimetatud suhtarvu vähendatakse pidevalt, et see jõuaks nullini võimalikult kiiresti ja korrapäraste etappidena hiljemalt 29. aprilliks 2003.

Kui suhtarv on jõudnud nullini, muutub kõnealune kord tagavaramehhanismiks, mida võib uuesti rakendada üksnes artiklis 6 nimetatud tõsiste turuhäirete korral.

3. Laevaomanikul peab olema võimalus valida erilise osamaksu maksmise ja vana tonnaaži vanametalliks lammutamise vahel:

— uue laeva ehitamise siduva tellimuse esitamisel või imporditaotluse esitamisel, tingimusel et laev võetakse kasutusele järgmise 12 kuu jooksul,

— või uue või imporditud laeva kasutuselevõtu ajal.

Ajavalik tuleb teatada laeva tellimise või importimise ajal.

Laev, mida pakutakse lammutamiseks uue laeva vastu, peab olema lammutatud enne uue laeva kasutuselevõttu.

Kasutuselevõetavate laevade omanikud, kes on lammutanud nõutust suurema tonnaaži, ei saa ülemäärase osa eest rahalist hüvitist.

Iga asjaomane liikmesriik võib lubada, et kompenseeriva tonnaažina, st lammutatud laevadega samaväärsena võib käsitleda laevu, mis on lõplikult turult kõrvaldatud, et neid kasutada muul otstarbel kui kaupade veoks, näiteks humanitaarotstarbel kasutatavad laevad, laev-muuseumid, väljaspool Euroopat asuvatele arengumaadele mõeldud laevad või mitetulundusasetuste kasutusse antud laevad. Liikmesriik teatab niisuguse loa andmisest komisjonile, kes teatab sellest teistele asjaomastele liikmesriikidele.

4. Tõukurpuksiiride puhul asendatakse mõiste „tonnaaz” mõistega „liikumapanev jõud”.

5. Lõikes 1 sätestatud tingimusi kohaldatakse samuti laeva pikendamisest või tõukurpuksiiri mootorite asendamisest tuleneva mahutavuse suurenemise suhtes.

6. Komisjon võib pärast konsulteerimist liikmesriikidega ja siseveetransporti ühenduse tasandil esindavate organisatsioonidega jätta lõike 1 reguleerimisalast välja spetsialiseeritud laevad.

Spetsialiseeritud laevad peavad olema eriotstarbeliselt ja tehniliselt kavandatud üht liiki kaupade veoks ning olema tehniliselt sobimatud muud liiki kaupade veoks, neid üht liiki kaupu peab olema võimatu vedada ilma spetsiaalse sisseseadeta laevades ja spetsialiseeritud laevade omanikud peavad kirjalikult kohustuma mitte vedama oma laevadega muid kaupu, kuni kehtib reegel „vana uue vastu”.

▼B

Artikkel 5

1. Laevade puhul, mis on registreeritud ühes asjaomastest liikmesriikidest, tasutakse kõnealune eriline osamaks laeva registrijärgse liikmesriigi fondi. Registreerimata laevade puhul, mille tegevust juhib mõnes nendest liikmesriikidest asutatud ettevõtja, tasutakse kõnealune eriline osamaks selle liikmesriigi fondi, kus asjaomane ettevõtja on asutatud.

2. Eriline osamaks muus kui asjaomases liikmesriigis registreeritud laevade või registreerimata laevade eest, mille tegevust juhib muus kui asjaomases liikmesriigis asutatud ettevõtja, tasutakse laevaomaniku valikul ühte asjaomastes liikmesriikides asutatud fondidest.

Artikkel 6

Direktiivi 96/75/EÜ artiklis 7 määratletud tõsiste turuhäirete korral ja liikmesriigi taotlusel võib komisjon pärast kõnealuse direktiivi artiklis 8 nimetatud komitee arvamuse saamist ja selles artiklis sätestatud korras vastavalt nimetatud direktiivi artiklile 7 rakendada piiratud ajavahemikus uuesti reeglit „vana uue vastu”, kohaldades struktuurtõhususmeetmeid või mitte.

Nende struktuurtõhususmeetmete kaudu võivad artikli 2 lõikes 1 nimetatud laevade omanikud, kes laevad vanametalliks lammutavad, st lammutavad laevakere täielikult või, tõukurpuksiiride puhul, hävitavad kere ja mootori, saada fondist, kuhu laev kuulub, vanametalliks lammutamise hüvitist komisjoni määratud suuruses ja artikliga 7 kehtestatud tingimuste alusel, nii nagu käsutuses olevad rahalised vahendid seda võimaldavad.

Kõnealust hüvitist võib siiski anda üksnes laevadele, mis moodustavad omaniku kinnitusel osa tema aktiivsest laevastikust, st:

- laevadele, mis on heas töökorras,
- laevadele, mille omanik võib esitada kehtivad meresõidukõlblikkuse tunnistuse ja tonnaaži sertifikaadi või ühe asjaomase liikmesriigi pädeva asutuse väljaantud siseriikliku transpordi tegevusloa,
- laevadele, mis on sooritanud vanametalliks lammutamise hüvitise taotlemisele eelnenud 24 kuu jooksul vähemalt kümme reisi. „Reis” on äriline transport vahemaa kaugusele, mis on tavaline sama liiki kaupade puhul (üle 50 km) ja veetava lasti mahuga, mis vastab kõnealuse laeva kandevõimele (vähemalt 70 %).

Hüvitist ei anta laevadele, mida laevaõnnetuse või muu kahjustuse tõttu ei saa enam remontida või mille remondikulud on suuremad kui vanametalliks lammutamise hüvitis.

Kui pädevatel asutustel on põhjust kahtlustada, et laev, mille suhtes taotletakse vanametalliks lammutamise hüvitist, ei ole heas töökorras, võivad nad taotleda inspektori kinnitust, et kõnealune laev on niisuguses tehnilises seisundis, mis võimaldab kaupu vedada. Vanametalliks lammutamise hüvitist ei maksta, kui laev sellele tingimusele ei vasta.

▼B*Artikkel 7*

1. Pärast konsulteerimist liikmesriikidega ja siseveetransporti ühenduse tasandil esindavate organisatsioonidega sätestab komisjon eraldi kuivlastilaevade, tankerite ja tõukurpuksiiride kohta:

- artiklis 2 nimetatud laevade reegli „vana uue vastu” suhtarvud,
- eriliste osamaksude määra,
- ajavahemiku, mille jooksul makstakse artiklis 6 nimetatud vanametalliks lammutamise hüvitisi, nende andmise tingimused ja määrad,
- kohandamiskoeffitsiendid (vastav tonnaaž) igale siseveelaeva tüübile ja liigile.

2. Erilised osamaksud ja vanametalliks lammutamise hüvitised väljendatakse eurodes. Kohaldatavad määrad on kõikides fondides ühesuurused.

3. Erilised osamaksud ja vanametalliks lammutamise hüvitised arvutatakse kaubalaevadele täieliku kandevõime tonnaaži põhjal või tõukurpuksiiridele laeva liikumapaneva jõu põhjal.

4. Pärast konsulteerimist liikmesriikidega ja siseveetransporti ühenduse tasandil esindavate organisatsioonidega sätestab komisjon artikli 3 lõikes 6 nimetatud vastastikuse rahalise toetuse üksikasjalikud eeskirjad.

5. Otsuseid tehes võtab komisjon samuti arvesse ühenduse transporditurgude vaatluste tulemusi ja turgude tõenäolisi muutusi ning vajadust vältida mis tahes konkurentsi moonutamist ulatuses, mis on vastuolus ühiste huvidega. Ehitatavate või imporditavate laevade omanikud peavad turuvaatluste abistamiseks teavitama fonde kuus kuud enne nende laevade kasutuselevõttu.

▼M1*Artikkel 8*

Ilma et see piiraks artikli 3 lõike 5 kohaldamist, võib iga liikmesriik võtta meetmeid eelkõige selleks, et:

- hõlbustada siseveetranspordi alalt lahkuvatel ettevõtjatel ennetähtaegse vanaduspensioni saamist või muu majandustegevuse juurde siirdumist, pakkudes muu hulgas põhjalikku teavet;
- korraldada tööalast koolitust või ümberõpet laevapere liikmetele, sealhulgas töötajatele ja reederitele, kes sellest tööstussektorist lahkuvad, ja anda neile nende koolitusvõimaluste kohta asjakohast teavet;
- parandada kutseoskusi siseveelaevanduse vallas ja logistikaalaseid teadmisi, et tagada kutseala areng ja tulevik;

▼M1

- julgustada reedereid kutseühingutega liituma ja tugevdada siseveetransporti liidu tasandil esindavaid organisatsioone;
- soodustada laevade kohandamist tehnika arenguga, et parandada töötingimusi, sealhulgas töötervishoidu, ja edendada ohutust;
- lähtudes keskkonnanäpppektidest, soodustada laevade puhul innovatsiooni ja nende kohandamist tehnika arenguga, sealhulgas selleks, et muuta nad keskkonnanäppbralikumaks;
- soodustada võimalusi reservfondide kasutamise võimendamiseks koostöimes olemasolevate rahastamisvahenditega, sealhulgas vajaduse korral raamprogrammi „Horisont 2020” ja Euroopa ühendamise rahastu raames, ning Euroopa Investeerimispannga rahastamisvahenditega.

▼B*Artikkel 9*

1. Liikmesriigid võtavad käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed ja teatavad sellest komisjonile.

Kõnealustes meetmetes sätestatakse muu hulgas käesoleva määrusega ja selle rakendamiseks vastuvõetud siseriiklike sätetega ettevõtjatele kehtestatud kohustuste järgimise pidev ja tõhus kontrollimine ning asjakohased sanktsioonid rikkumiste puhul.

2. Liikmesriigid teatavad komisjonile igal aastal kogu asjakohase teabe kava „vana uue vastu” tulemuste kohta ja fondide ja oma reservfondide finantsseisundi kohta.

3. Komisjon võtab vastu otsused, mis ta peab artikli 7 kohaselt vastu võtma.

4. Komisjon tagab, et fondid kohaldavad käesolevat määrust ühetaheliselt, ning tagab selle kooskõlastatuse.

Artikkel 10

Käesolev määrus jõustub 29. aprillil 1999.

Käesolev määruse on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.