

31996L0075

L 304/12

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

27.11.1996

DYREKTYWA RADY 96/75/WE**z dnia 19 listopada 1996 r.****w sprawie systemów czarterowania i wyznaczania stawek przewozowych w krajowej i międzynarodowej żegludze śródlądowej we Wspólnocie**

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 75,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 189c Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

pogłębiające się problemy związane z przeciążeniem sieci drogowych i kolejowych, bezpieczeństwem transportu, środowiskiem naturalnym, oszczędnością energii i jakością życia obywateli wymagają w interesie publicznym wzmoczonej rozbudowy oraz lepszego wykorzystania potencjału żegludgi śródlądowej, w szczególności poprzez poprawę jej konkurencyjności;

różnice w ustawodawstwach krajowych w zakresie systemów gospodarczego wykorzystania żegludgi śródlądowej nie przyczyniają się do sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego w tym sektorze. Dlatego też zgodnie z rezolucją Rady z dnia 24 października 1996 r. w sprawie poprawy struktury żegludgi śródlądowej ⁽⁴⁾ na poziomie wspólnotowym powinny zostać wprowadzone wspólne przepisy dotyczące całego rynku wodnych dróg śródlądowych;

sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego wymaga dostosowania w żegludze śródlądowej do organizacji rotacyjnego systemu czarterowania, w kierunku większej elastyczności z punktu widzenia gospodarczego oraz w pełni swobodnego systemu czarterowania oraz wyznaczania stawek przewozowych;

w tym celu należy wprowadzić przepisy dotyczące okresu przejściowego, w czasie którego zakres zastosowania rotacyjnego systemu czarterowania zostanie stopniowo ograniczony, ażeby przewoźnicy mogli dostosować się do warunków wolnego rynku oraz, gdzie właściwe, połączyć się w grupy interesów gospodarczych, które lepiej odpowiadać będą logistycznym potrzebom załadowców;

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 29.11.1995, str. 8.

⁽²⁾ Dz.U. C 39 z 12.2.1996, str. 96.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 13 lutego 1996 r. (Dz.U. C 65 z 4.3.1996, str. 32), wspólne stanowisko Rady z dnia 27 czerwca 1996 r. (Dz.U. C 264 z 1.9.1996) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 17 września 1996 r. (Dz.U. C 320 z 28.6.1996).

⁽⁴⁾ Dz.U. C 309 z 5.11.1994, str. 5.

zgodnie z zasadą pomocniczości jest zarówno konieczne jak i właściwe ustalenie na poziomie wspólnotowym jednolitego harmonogramu stopniowej liberalizacji rynku, przy jednoczesnym przekazaniu Państwom Członkowskim odpowiedzialności za wprowadzenie takiej liberalizacji;

należy przyjąć przepisy, które umożliwią podejmowanie działań na przedmiotowym rynku transportowym w przypadku wystąpienia poważnych zakłóceń; w tym celu Komisja powinna uzyskać upoważnienie do podejmowania odpowiednich środków zgodnie z procedurą przewidzianą dla Komitetu Doradczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZA DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „rotacyjny system czarterowania” oznacza system, w którym zlecenia przewozu są uzyskiwane od klientów na giełdzie frachtowej po z góry określonych cenach i na uprzednio ustalonych warunkach w takiej kolejności, w jakiej statki są wolne po rozładunku. Przewoźnicy są w kolejności ich wpisu do rejestru rotacyjnego wzywani do wyboru frachtu spośród wszystkich znajdujących się w ofercie. Przewoźnicy, którzy nie dokonają wyboru zachowują jednak swoją pozycję odpowiadającą kolejności wpisu;
- b) „przewoźnik” oznacza właściciela lub armatora jednego lub kilku statków żegludgi śródlądowej;
- c) „właściwe władze” oznaczają władze wyposażone przez Państwa Członkowskie w uprawnienia do zarządzania i organizacji rotacyjnego systemu czarterowania;
- d) „poważne zakłócenie na rynku” oznacza wystąpienie na rynku żegludgi śródlądowej problemów, które są specyficzne dla tego rynku oraz które mogą potencjalnie prowadzić do poważnej i możliwie trwałej nadwyżki podaży nad popytem, stwarzając przez to poważne zagrożenie dla stabilności finansowej i możliwości przetrwania przewoźników żegludgi śródlądowej, chyba że krótkoterminowe i średnio-terminowe prognozy dla przedmiotowego rynku wskazują na istotną i trwałą poprawę.

Artykuł 2

W krajowej i międzynarodowej żegludze śródlądowej na obszarze Wspólnoty umowy między określonymi stronami zawierane są w sposób swobodny a stawki przewozowe są swobodnie negocjowane.

Artykuł 3

W drodze odstępstwa od przepisów art. 2 Państwa Członkowskie mogą utrzymać system obowiązkowych taryf minimalnych oraz rotacyjne systemy czarterowania w okresie przejściowym do dnia 1 stycznia 2000 r., pod warunkiem, że:

- istnieje zgodność z warunkami określonymi w art. 4–6; oraz
- wprowadzone systemy rotacyjne oraz systemy wyznaczania stawek są swobodnie dostępne na takich samych warunkach dla wszystkich przewoźników z Państw Członkowskich.

Artykuł 4

W trakcie okresu przejściowego, określonego w art. 3 rotacyjnemu systemowi czarterowania nie podlegają:

- a) ropa i gaz, ładunki płynne i sproszkowane towary masowe, ładunki specjalne takie jak ładunki ciężkie i niepodzielne, transport kontenerowy, transport w obrębie portów, wszelkiego rodzaju transport na własne potrzeby oraz wszelki transport, który odbywa się już poza rotacyjnym systemem czarterowania;
- b) ładunki, które nie mogą być efektywnie obsługiwane w obrębie takich systemów, w szczególności:
 - transport, który wymaga zastosowania urządzeń wyposażonych we własne podzespoły umożliwiające załadunek i rozładunek,
 - transport kombinowany, mianowicie transport intermodalny, który odbywa się najczęściej na wodnych drogach śródlądowych poprzedzany lub kończony (możliwie najkrócej) drogą lądową lub kolejową.

Artykuł 5

W trakcie okresu przejściowego określonego w art. 3 Państwa Członkowskie podejmują niezbędne działania zmierzające do możliwie elastycznego ukształtowania rotacyjnego systemu czarterowania, w szczególności:

- przez udzielenie załodwcom możliwości zawierania umów na kilkukrotne przewozy, to znaczy kilku następujących po sobie przewozów tym samym statkiem,
- przez przyznanie możliwości, by przewozy pojedyncze i kilkukrotne oferowane dwa kolejne razy w rotacyjnym systemie czarterowania, które nie znalazły klientów, mogły być wyłączone z tego systemu i swobodnie negocjowane.

Artykuł 6

W terminie dwóch lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie, które stosują rotacyjny system czarterowania, podejmują niezbędne środki w celu umożliwienia załodwcom swobodnego wyboru między trzema różnymi typami umów:

- umowami czasowymi, włącznie z umowami wynajmu, w których przewoźnik oddaje do wyłącznego rozporządzenia klienta jeden lub kilka statków obsadzonych załogą na oznaczony czas w celu przewiezienia na rzecz tego ostatniego przekazanych mu towarów za wynagrodzeniem ustalonym w formie stawki dziennej. Umowa jest swobodnie zawierana między stronami,
- umowami przewozu ładunku o określonym tonażu, w których przewoźnik zobowiązuje się do przewiezienia w terminie ustalonym w umowie określonego tonażu za zapłatą ustaloną w formie odpłatności za tonę. Umowa jest swobodnie zawierana między stronami a przedmiotem umowy muszą być towary o dużej objętości,
- umowami dotyczącymi przewozów jednorazowych lub kilkukrotnych.

Artykuł 7

1. W przypadku poważnych zakłóceń na rynku żeglugi śródlądowej Komisja, bez uszczerbku dla rozporządzenia Rady (EWG) nr 1101/89 z dnia 27 kwietnia 1989 r. w sprawie poprawy struktury żeglugi śródlądowej⁽¹⁾, może na wniosek Państwa Członkowskiego podjąć właściwe środki, w szczególności środki, za pomocą których ograniczone zostanie każde dalsze podwyższanie zdolności przewozowych w przedmiotowym sektorze. Decyzja podejmowana jest zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 8 ust. 2.

2. Jeżeli złożony został wniosek Państwa Członkowskiego o wprowadzenie właściwych środków, decyzja podejmowana jest w terminie trzech miesięcy od otrzymania wniosku.

3. Do wniosku Państwa Członkowskiego o wprowadzenie właściwych środków należy dołączyć wszelkie informacje niezbędne do oceny sytuacji gospodarczej przedmiotowego sektora, w szczególności:

- średnie koszty i stawki przewozowe dla różnych rodzajów transportu,
- stopień wykorzystania ładowni,
- prognozy rozwoju popytu.

Informacje te mogą być wykorzystywane jedynie w celach statystycznych. Nie jest dozwolone wykorzystywanie takich informacji do celów podatkowych, ani przekazywanie ich stronom trzecim.

⁽¹⁾ Dz.U. L 116 z 28.4.1989, str. 25. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 2254/96 (Dz.U. L 304 z 27.11.1996, str. 1).

4. Decyzje podejmowane na mocy niniejszego artykułu, których czas obowiązywania nie może przekroczyć czasu trwania zakłóceń na rynku, podawane są niezwłocznie do wiadomości Państw Członkowskich.

Artykuł 8

1. Działania Komisji są wspierane przez Komitet utworzony na mocy dyrektywy 91/672/EWG ⁽¹⁾

2. Przedstawiciel Komisji przedkłada Komitetowi projekt właściwych środków, jakie mają zostać podjęte. Komitet wydaje opinię w sprawie tego projektu, gdzie niezbędne po przeprowadzeniu głosowania, w terminie, który może ustanowić przewodniczący w zależności od pilności sprawy.

Opinie jest włączona do Protokołu; ponadto każde Państwo Członkowskie ma prawo zażądania odnotowania w Protokole swojego stanowiska.

Komisja bierze pod uwagę opinię Komitetu w jak najszerszym zakresie oraz zawiadamia Komitet o tym, w jakim zakresie jego opinia została uwzględniona.

Artykuł 9

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 1 stycznia 1997 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie niezwłocznie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 10

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie trzeciego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 11

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 19 listopada 1996 r.

W imieniu Rady

H. COVENEY

Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 29. Dyrektywa zmieniona Aktem Przystąpienia z 1994 r.