

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► **B**

DIRECTIVA 96/75/CE A CONSILIULUI

din 19 noiembrie 1996

privind sistemele de navlosire și de stabilire a prețurilor în transportul național și internațional pe căile navigabile interioare în Comunitate

(JO L 304, 27.11.1996, p. 12)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 septembrie 2003	L 284	1	31.10.2003



DIRECTIVA 96/75/CE A CONSILIULUI

din 19 noiembrie 1996

privind sistemele de navlosire și de stabilire a prețurilor în transportul național și internațional pe căile navigabile interioare în Comunitate

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 75,

având în vedere propunerea Comisiei (1),

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social (2),

hotărând în conformitate cu procedura stabilită în articolul 189c din tratat (3),

întrucât acumularea problemelor privind saturarea căilor rutiere și feroviare, siguranța transportului, economisirea energiei și calitatea vieții cetățenilor cer, în interesul public, o mai mare dezvoltare și o mai bună utilizare a potențialului de transport oferit de căile navigabile interioare, în special prin îmbunătățirea competitivității sale;

întrucât diferențele dintre legislațiile interne privind sistemele de exploatare comercială a transportului pe căile navigabile interioare nu favorizează buna funcționare a pieței interne în acest sector; întrucât, în consecință, ar trebui introduse dispoziții comune la nivel comunitar pentru întreaga piață a căilor navigabile interioare, în conformitate cu Rezoluția Consiliului din 24 octombrie 1994 privind îmbunătățirile structurale în transportul pe căile navigabile interioare (4);

întrucât buna funcționare a pieței interne impune adaptarea transportului pe căile navigabile interioare la organizarea navlosirii prin rotație, pentru a ajunge la o mai mare flexibilitate comercială și la un sistem al libertății de navlosire și stabilire a prețurilor;

întrucât, în acest sens, ar trebui să se prevadă o perioadă de tranziție, domeniul sistemului de rotație fiind limitat gradual pentru ca transportatorii să se adapteze la condițiile unei piețe libere și, dacă este cazul, să stabilească grupări comerciale mai potrivite necesităților logistice ale expeditorilor;

întrucât, în conformitate cu principiul subsidiarității, este necesar și oportun să se stabilească un calendar unitar la nivel comunitar pentru liberalizarea graduală a pieței, lăsând în același timp statelor membre responsabilitatea punerii în aplicare a acestei liberalizări;

întrucât trebuie adoptate dispoziții pentru a permite să se ia măsuri privind piața transportului în cazul unei perturbări grave; întrucât, în acest sens, Comisiei trebuie să i se acorde puterea de a adopta măsuri corespunzătoare, în conformitate cu procedura comitetului consultativ,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

În înțelesul prezentei directive:

(a) „sistem de navlosire prin rotație” înseamnă un sistem care constă din alocarea într-o bursă de navlu a cererilor de operațiuni de

(1) JO C 318, 29.11.1995, p. 8.

(2) JO C 39, 12.2.1996, p. 96.

(3) Aviz al Parlamentului European din 13 februarie 1996 (JO C 65, 4.3.1996, p. 32), Poziția comună a Consiliului din 27 iunie 1996 (JO C 264, 11.9.1996) și Decizia Parlamentului European din 17 septembrie 1996 (JO C 320, 28.6.1996).

(4) JO C 309, 5.11.1994, p. 5.

▼B

transport, la prețuri fixate anterior și în condiții făcute cunoscute de către clienți, în baza ordinii în care navele devin disponibile după descărcare. Transportatorilor li se cere, în ordinea înscrierii în rotație, să aleagă un transport dintre cele oferite. Cei care nu fac nici o alegere își păstrează totuși poziția în ordine;

- (b) „transportator” înseamnă un proprietar sau un operator al unui sau mai multor nave fluviale;
- (c) „autoritate competentă” înseamnă autoritatea numită de statul membru pentru a gestiona și organiza sistemul de navlosire prin rotație;
- (d) „perturbare gravă a pieței” înseamnă apariția, pe piața transportului pe căi navigabile interioare, a unor probleme specifice acestei piețe de natură să producă un exces major și susceptibil să dureze al ofertei față de cerere, devenind astfel o amenințare gravă la adresa stabilității financiare și supraviețuirii unui mare număr de transportatori pe căi navigabile interioare, cu excepția cazului în care previziunile pe termen scurt și mediu pentru piața în cauză indică îmbunătățiri substanțiale și de durată.

Articolul 2

În domeniul transportului intern și internațional pe căi navigabile interioare în Comunitate, contractele se încheie în mod liber între părțile în cauză și prețurile se negociază în mod liber.

Articolul 3

Fără a aduce atingere articolului 2, statele membre pot, pentru o perioadă de tranziție care nu depășește 1 ianuarie 2000, să păstreze un sistem de tarife minime obligatorii și sisteme de navlosire prin rotație, cu condiția:

- să se conformeze condițiilor prevăzute la articolele 4, 5 și 6;
- ca sistemele de rotație și de stabilire a prețurilor impuse să fie accesibile în mod liber în aceleași condiții tuturor transportatorilor statelor membre.

Articolul 4

În perioada de tranziție prevăzută în articolul 3, următoarele nu se supun sistemelor de navlosire prin rotație:

- (a) petrolul și benzina, încărcăturile lichide și solide în vrac, încărcăturile speciale cum ar fi încărcăturile grele și indivizibile, transportul containerizat, transportul în interiorul zonelor portuare, orice tip de transport pe cont propriu și orice tip de operațiune de transport deja în afara sistemului de navlosire prin rotație;
- (b) încărcături care nu pot fi tratate eficient prin intermediul acestor sisteme, în special:
 - transport care necesită echipament de manipulare a mărfurilor;
 - transport combinat, și anume transport intermodal în care rutele sunt în principal pe căi navigabile interioare și intervalele inițiale și/sau terminale (cât se poate de scurte) sunt prin transport rutier sau feroviar.

Articolul 5

În perioada de tranziție prevăzută în articolul 3, statele membre iau măsurile necesare pentru a maximiza flexibilitatea sistemelor de navlosire prin rotație, în special:

▼B

- oferindu-le expeditorilor șansa de a încheia contracte pentru voiaje multiple, adică o serie de voiaje succesive utilizând aceeași navă;
- prevăzând ca voiajele unice sau multiple oferite de două ori consecutiv în baza sistemului de navlosire prin rotație fără găsirea unei cereri să fie scoase din sistem și negociate în mod liber.

Articolul 6

În termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive, statele membre implicate în sistemele de navlosire prin rotație iau măsurile necesare pentru a permite expeditorilor să poată alege liber între trei tipuri de contract:

- contracte pe bază de timp, inclusiv contracte de leasing, în care transportatorul pune una sau mai multe nave și echipaje în mod exclusiv la dispoziția unui client pentru o anumită perioadă de timp pentru transportul mărfurilor pentru acest client în schimbul plății unei anumite sume de bani pe zi. Contractul se încheie în mod liber între părți;
- contracte de tonaj în care transportatorul se angajează să transporte, într-o perioadă stabilită în contract, un anumit tonaj în schimbul plății unui navlu pe tonă. Contractul se încheie în mod liber între părți și trebuie să implice loturi mari;
- contracte pentru voiaje unice sau multiple.

Articolul 7

(1) În cazul unei perturbări serioase a pieței transportului pe căi navigabile interioare, Comisia, fără a aduce atingere Regulamentului (CEE) nr. 1101/89 al Consiliului din 27 aprilie 1989 privind îmbunătățirile structurale în transportul pe căile navigabile interioare⁽¹⁾, la cererea unui stat membru, poate să ia măsuri adecvate, în special măsuri destinate să prevină orice nouă creștere a capacității de transport oferite pe piața în cauză. Decizia se ia în conformitate cu procedura stabilită în articolul 8 alineatul (2).

(2) În cazul unei cereri de măsuri adecvate din partea unui stat membru, se ia o decizie într-o perioadă de trei luni de la primirea cererii.

(3) Cererea unui stat membru pentru luarea unor măsuri adecvate trebuie însoțită de toate informațiile necesare pentru a evalua situația economică în sectorul în cauză, în special:

- indicarea costurilor și prețurilor medii pentru diferitele tipuri de transport;
- rata utilizării calei;
- previziunea cererii.

Aceste informații pot fi utilizate numai în scopuri statistice. Nu pot fi utilizate în scopuri fiscale sau comunicate unor terți.

(4) Deciziile luate în conformitate cu prezentul articol, care nu pot depăși durata perturbării pe piață, sunt notificate imediat statelor membre.

▼M1*Articolul 8*

(1) Comisia este asistată de comitetul înființat prin Directiva 91/672/CEE, denumit în continuare «comitetul».

⁽¹⁾ JO L 116, 28.4.1989, p. 25, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 2254/96 (JO L 304, 27.11.1996, p. 1).

▼M1

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul articol, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE ⁽¹⁾, cu respectarea dispozițiilor articolului 8.

(3) Comitetul își stabilește regulamentul de procedură.

▼B*Articolul 9*

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive până la 1 ianuarie 1997. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la aceasta.

Când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre adoptă metoda de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre comunică Comisiei textul dispozițiilor de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 10

Prezenta directivă intră în vigoare în a treia zi de la publicarea în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Articolul 11

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

⁽¹⁾ Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei (JO L 184, 17.7.1999, p. 23).