31999R0718

2.4.1999 ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ L 90/1

# РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 718/1999 НА СЪВЕТА
## от 29 март 1999 година
## относно политиката за капацитета на флотите на Общността с оглед насърчаване на транспорта по вътрешните водни пътища

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 75 от него,

като взе предвид предложението на Комисията [1],

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет [2],

в съответствие с процедурата, предвидена в член 189в от Договора [3],

(1) като има предвид, че Регламент (ЕИО) № 1101/89 [4] установи режим за структурни подобрения в сектора за вътрешно плаване на флотите, които циркулират в свързаната плавателната пътна мрежа между Австрия, Белгия, Германия, Люксембург, Франция и Нидерландия; като има предвид, че посоченият регламент има за цел да намали свръхкапацитета на флотите за вътрешно плаване чрез схеми за бракуване, координирани на общностно равнище; като има предвид, че срокът на регламента изтича на 28 април 1999 г.;

(2) като има предвид, че мерките за подпомагане на режима за структурни подобрения са насочени към избягване на влошаването на съществуващия и създаването на нов свръхкапацитет, правилото „старо за ново“ се оказа незаменимо за балансираното функциониране на транспортния пазар по вътрешните водни пътища; като има предвид, че това правило продължава да бъде основно средство за намеса в случай на сериозно сътресение на пазара по смисъла на член 1 от Директива 96/75/ЕО [5]; като има предвид, че би следвало да се предприемат мерки, с които да се избегне елиминирането на постигнатите ползи от схемите за съкращаване, прилагани от 1990 г. с въвеждането в експлоатация на новите мощности и изчерпването на горепосоченото правило; като има предвид, че следователно се налага запазване на правилото „старо за ново“ за определен период, не по-дълъг от 4 години, като постепенно коефициентите се намалят до нулево равнище, с което ще се гарантира плавен преход и преустановяване на намесата на Общността на пазара; като има предвид, че е важно да се запази правилото „старо за ново“ като средство за регулиране на капацитета на флота на Общността и след изтичането на тези 4 години, но като резервен механизъм на нулево равнище, който би могъл да бъде активиран отново само в случай на сериозно сътресение на пазара, като посоченото в член 7 от Директива 96/75/ЕО;

(3) като има предвид, че трябва да се държи под контрол появяването на нов свръхкапацитет във всички сектори на транспортния пазар във вътрешните водни пътища; като има предвид, че по тази причина би следвало да се приемат мерки от общ характер, които да са приложими спрямо всички товарни плавателни съдове и тласкачи; като има предвид, че от тези мерки би следвало да бъдат освободени плавателни съдове, които се движат изключително в затворен национален или международен пазар, тъй като те по никакъв начин не допринасят за свръхкапацитета на мрежите от свързани вътрешни водни пътища, както и че би следвало да се предвиди възможност за освобождаване на кораби с пълна товароподемност под 450 тона, които също не допринасят за споменатия свръхкапацитет; като има предвид, че напротив — частните флоти, които извършват транспортна дейност за собствена сметка, не могат бъдат изключени именно заради въздействието, което оказват върху транспортните пазари;

(4) като има предвид, че общият подход, който дава възможност на държавите-членки да предприемат съвместни мерки за постигането на една и съща цел, е условие *sine qua non* за регулиране на натоварването; като има предвид, че за тази цел би следвало да се поддържат фондовете за бракуване, създадени в държавите-членки с вътрешни водни пътища, по силата на Регламент (ЕИО) № 1101/89, но с ново

---

[1] ОВ C 320, 17.10.1998 г., стр. 4, и ОВ C 15, 20.1.1999 г., стр. 15.

[2] Становище от 2 декември 1998 г. (ОВ C 40, 15.2.1999 г., стр. 47).

[3] Становище на Европейския парламент от 3 декември 1998 г. (ОВ C 398, 21.12.1998 г.), Обща позиция на Съвета от 21 декември 1998 г. (ОВ C 55, 25.2.1999 г.) и Решение на Европейския парламент от 25 февруари 1999 г. (все още непубликувано в *Официален вестник*)

[4] ОВ L 116, 28.4.1989 г., стр. 25. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 742/98 на Комисията от 2 април 1998 г. (ОВ L 103, 3.4.1998 г., стр. 3).

[5] Директива 96/75/ЕО на Съвета от 19 ноември 1996 г. за системите за чартиране и ценообразуване в националния и международния вътрешен воден транспорт в Общността (ОВ L 304, 27.11.1996 г., стр. 12).

предназначение — администриране на правилото „старо за ново“; като има предвид, че фондовите излишъци от вноските на бранша по схемите за структурни подобрения, изпълнявани до 28 април 1999 г., трябва да се вложат в резервен фонд, прикрепен към гореспоменатите фондове;

(5) като има предвид, че с оглед фундаменталните разлики между пазарите за превоз на сухи товари, на течни товари и за превоз чрез тласкачи, е желателно във всеки фонд да има в наличност отделни сметки за сухотоварни кораби, за танкери и за тласкачи;

(6) като има предвид, че в контекста на икономическа политика, която съответства на договора, отговорността за регулиране на капацитета се носи преди всичко от операторите в сектора; като има предвид, че би следвало разходите по прилагането на въведените мерки да се поемат от предприятията в сектора; като има предвид, че това регулиране на капацитета се състои в определяне на условията за кандидатстване за въвеждане в експлоатация на определен нов капацитет, без да се стига до пълно блокиране на достъпа до пазара; като има предвид, че продължителността и въздействието на тези условия могат да бъдат ограничени и гъвкаво регулирани спрямо изискванията на пазара, но за срок от четири години коефициентите трябва постепенно да се намаляват до нулево равнище, считано от 29 април 1999 г.; като има предвид, че този регулиращ механизъм, наречен правило „старо за ново“ би следвало от момента, в който коефициентът стигне до нулево равнище, да остане да действа единствено като резервен механизъм; като има предвид, че специалните вноски, платени съгласно правилото „старо за ново“, би следвало да се вложат във фонд „резервен“ и да могат да се използват за отпускане на премии за бракуване в случаите, когато е доказана необходимостта от намеса на пазара;

(7) като има предвид, че е желателно да се гарантира, че предвидените мерки в настоящия регламент и тяхното прилагане не нарушават или не заплашват да нарушат конкуренцията, в частност, като облагодетелстват определени предприятия чрез действия, противоречащи на общия интерес; като има предвид, че за да бъдат поставени заинтересованите предприятия при сходни условия на конкурентност, специалните вноски, които трябва да се внесат във фондовете за строеж на нови плавателни съдове, и премиите за бракуване, ако последните се окажат необходими в случай на сериозно сътресение на пазара в съответствие с процедурата, предвидена в член 8 от Директива 96/75/ЕО, трябва да имат еднаква стойност и условия;

(8) като има предвид, че тъй като флотите за вътрешно плаване са флоти на Общността, решенията, свързани с действието на този механизъм за регулиране на капацитета, трябва да се приемат на общностно равнище; като има предвид, че правата да се приемат такива решения, да се следи тяхното изпълнение и да се гарантира съблюдаването на правилата за конкуренция, установени с настоящия регламент, трябва да бъдат възложени на Комисията; като има предвид, че е важно Комисията да взима такива решения след консултиране с държавите-членки и организациите, които представляват превозвачите за плаване във вътрешните водни пътища на Общността;

(9) като има предвид, че във връзка с модернизацията и преструктурирането на флотите на Общността, с оглед създаването на благоприятни условия за околната среда и безопасността, би следвало да се предвидят социални мерки в услуга на работниците, които искат да напуснат бранша или да се преквалифицират, както и мерки за насърчаване учредяването на сдружения на превозвачите, повишаване уменията на операторите и насърчаване техническото приспособяване на плавателните съдове към техническия прогрес,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

*Член 1*

Предмет на политиката за капацитета на флота на Общността, установена с настоящия регламент, са вътрешноводните плавателни съдове, предназначени за превоз на товари между две или повече точки по вътрешните водни пътища на държавите-членки.

За срок от не повече от четири години, считано от 29 април 1999 г., тази политика обхваща условията за въвеждане в експлоатация на нов капацитет в съответствие с настоящия регламент.

*Член 2*

1. Настоящият регламент се прилага по отношение на товарни плавателни съдове и тласкачи, които предоставят транспортни услуги за собствена сметка, за сметка на отсрещната страна или срещу заплащане и които са регистрирани в държава-членка или, ако не са регистрирани, се експлоатират от предприятие, установено в държава-членка.

По смисъла на настоящия регламент, „предприятие“ е всяко физическо или юридическо лице, което упражнява икономическа дейност от промишлен или занаятчийски характер.

2. От приложното поле на настоящия регламент са изключени:

а) съдове, които плават изключително по национални водни пътища, които не са свързани с други плавателни пътища в Общността;

б) плавателни съдове, които поради своите размери не могат да напуснат националните водни пътища, по които се движат, и не могат да навлязат в другите водни пътища на Общността (кораби за улов), но само при условие че не съществува вероятност тези плавателни съдове да се конкурират с плавателни съдове от обхвата на настоящия регламент;

в) плавателни съдове, които плават изключително по река Дунав и притоците ѝ до Келхайм, без да ги напускат;

г) тласкачи, чиято двигателна сила не надвишава 300 киловата;

д) речно-морските кораби и шлепове, които служат изключително за международни или национални транспортни операции, по време на плавания, които включват прекосяване по море;

е) плавателни съдове, които служат изключително за съхраняване на стоки, т.е. за натоварване и след това разтоварване на стоки на едно и също място;

ж) оборудване за драгиране, като самораз товарващи се шлепове, понтони и плаващи съоръжения за корабостроене, при условие че подобни съоръжения не се използват за превоз на товари по смисъла на член 1;

з) фериботи;

и) плавателни съдове за нестопанска публична дейност.

3. Всяка заинтересована държава-членка по смисъла на член 3, параграф 1 може да изключи от обхвата на настоящия регламент своите плавателни съдове с пълна товароподемност под 450 тона. Ако някоя държава-членка се възползва от тази възможност, тя уведомява в срок от 6 месеца Комисията, която уведомява останалите държави-членки за това.

*Член 3*

1. Всяка държава-членка, чиито вътрешни водни пътища са свързани с тези на друга държава-членка и с общ тонаж на флота, надвишаващ 100 000 тона (наричана по-долу „заинтересована държава-членка“), създава по реда на националното си законодателно и със собствени административни ресурси Фонд „Вътрешни водни пътища“ (наричан по-долу „Фонд“).

2. Управлението на Фонда се възлага на компетентните органи на заинтересованата държава-членка. Всяка държава-членка включва в управлението на Фонда националните организации, които представляват превозвачите за вътрешно плаване.

3. Всеки Фонд има резервен фонд, който се състои от три отделни сметки: една за сухотоварните плавателни съдове, друга за танкерите и трета за тласкачите.

Този резервен фонд се финансира от:

— финансовите излишъци от схемите за структурни подобрения, реализирани до 28 април 1999 г., които се състоят единствено от финансовите вноски на професионалния бранш,

— специалните вноски по член 4,

— финансовите средства към които може да се прибегне в случай на сериозно сътресение на пазара, съгласно член 7 от Директива 96/75/ЕО.

4. Резервният фонд може да се използва във връзка с подходящите мерки по член 7 от Директива 96/75/ЕО и в частност, в рамките на мерките за подобрения, организирани на общностно равнище, в съответствие с процедурите, предвидени в параграф 6 и член 6 от настоящия регламент.

5. Резервният фонд може да се използва във връзка с мерките по член 8, ако е налице такова единодушно искане от страна на организациите, които представляват превозвачите от транспорта по вътрешни водни пътища. В този случай мерките могат да бъдат предмет на действия на общностно равнище.

6. По отношение на отделните сметки, посочени в параграф 3, първа алинея, между фондовете се установява взаимно финансово подпомагане. Това се прилага за всички разноски и за всички средства, посочени в параграф 3, втора алинея, за да се гарантира равното третиране на всички превозвачи, които са предмет на настоящия регламент, независимо от фонда, към който принадлежи съответният плавателен съд.

7. Заинтересованите държави-членки управляват фонда по член 3 от Регламент (ЕИО) № 1101/89 до създаването на нов Фонд съгласно параграф 1.

*Член 4*

1. Плавателните съдове, обхванати от настоящия регламент, които са новопостроени, внесени от трета държава или които напускат водните пътища по член 2, параграф 2, букви а), б) или в), могат да се пускат в експлоатация при условие (така наречното правило „старо за ново“) че собственикът:

— или бракува без премия за бракуване тонаж, отговарящ на коефициента между стар тонаж и нов тонаж, определен от Комисията,

— или внесе във Фонда, към който принадлежи неговият нов плавателен съд, в избран от него Фонд по реда на член 5, параграф 2, специална вноска, изчислена въз основа на гореспоменатия коефициент; или внесе във фонда разликата между тонажа на новия съд и бракувания тонаж в случаите, когато бракуваният тонаж е по-малък от определения от коефициента.

2. Коефициентът може да варира за различните сектори на пазара: сухотоварни кораби, танкери и тласкачи.

Коефициентът трябва постоянно да се намалява, за да достигне поетапно и възможно най-бързо до нулево равнище не по-късно от 29 април 2003 г.

В момента, когато коефициентът стигне нула, режимът се трансформира в резервен механизъм, който може да се задейства отново само в случай на сериозно сътресение на пазара, съгласно член 6.

3. Правото на избор между заплащане на специалната вноска или бракуване на стар тонаж може да се упражни от собственика на плавателния съд:

— или към момента на реалното възлагане на строителството на нов плавателен съд или при подаване на заявка за внос, при условие че плавателният съд е въведен в експлоатация в рамките на следващите дванадесет месеца,

— или към момента на въвеждане в експлоатация на новия или на внесения плавателен съд.

Избраният момент трябва да се заяви при възлагане на строителството или подаване на заявката за внос на плавателния съд.

Плавателните съдове, предназначени за бракуване като компенсация на новия тонаж, трябва да бъдат бракувани преди въвеждането в експлоатация на новия плавателен съд.

Собствениците на плавателни съдове, които са бракували повече от необходимия тонаж, нямат право на допълнителна финансова компенсация за бракуваното в излишък.

Всяка заинтересована държава-членка може да разреши да се считат за бракувани плавателни съдове, които са окончателно изтеглени от пазара с цел да се използват за други цели, различни от превоз на товари, като кораби с хуманитарно предназначение, кораби-музеи, кораби, предназначени за развиващи се страни извън Европейския континент или плавателни съдове, предоставени на разположение на организации с нестопанска цел. Държавата-членка уведомява Комисията за това свое разрешение, която, от своя страна, уведомява останалите заинтересовани държави-членки.

4. Когато става въпрос за тласкачи, понятието „тонаж“ се заменя с „тласкаща сила“.

5. Условията, определени в параграф 1, се прилагат също и при увеличаване на капацитета в резултат на увеличаване на дължината на плавателните съдове или при замяна на двигателите на тласкачите.

6. След консултиране с държавите-членки и организациите, които представляват превозвачите от транспорта по вътрешни водни пътища на общностно равнище, Комисията може да изключи специализираните плавателни съдове от приложното поле на параграф 1.

Специализираните плавателни съдове трябва да бъдат специално и технически предназначени за превоз на един-единствен вид товари и технически да не могат да бъдат пригодени за превозване на други товари; трябва да бъде невъзможно този единствен вид товари да бъде превозван с плавателни съдове, които не разполагат със специални технически инсталации и техните собственици трябва писмено да се задължат да не превозват никакви други товари, докато се прилага правилото „старо за ново“.

*Член 5*

1. Когато плавателните съдове са регистрирани в една от заинтересованите държави-членки, специалната вноска се плаща на фонда на държавата-членка по регистрация на плавателния съд. За нерегистрираните плавателни съдове, които се оперират от предприятие, установено в някоя от заинтересованите държави-членки, специалната вноска се плаща на фонда на държавата, в която е регистрирано предприятието.

2. За плавателни съдове, регистрирани в държава-членка, различна от заинтересована държава-членка, както и за нерегистрирани плавателни съдове, които се експлоатират от предприятие, установено в държава-членка, различна от заинтересована държава-членка, специалната вноска се плаща на някой от фондовете, създадени в заинтересованите държави-членки, по избор на собственика на плавателния съд.

*Член 6*

В случай на сериозно сътресение на пазара по смисъла на член 7 на Директива 96/75/ЕО и по искане на държава-членка, при наличието на съответно становище на Комитета по член 8 от същата директива и в съответствие с процедурата, предвидена в същия член, Комисията може, за определен период от време, да възобнови действието на правилото „старо за ново“, съгласно член 7 от споменатата директива, със или без съпътстващи мерки за структурни подобрения.

В рамките на такива мерки за структурни подобрения, собствениците на плавателни съдове по член 2, параграф 1, които ги бракуват, т.е. напълно разрушават корпуса, а за тласкачите — корпуса и двигателя, имат право да получат от съответния фонд премия за бракуване в размер, определен от Комисията, при условията на член 7, доколкото фондът разполага с необходимите финансови средства.

Независимо от това, право на премия възниква само по отношение на плавателни съдове, за които собственикът може да докаже, че съставляват част от неговия „активен флот“, т.е:

— плавателни съдове в добро оперативно състояние, и

— плавателни съдове, за които собственикът разполага с валиден сертификат за плавателност и тонаж или с разрешително за национален превоз, издадено от компетентен орган на някоя от заинтересованите държави-членки, и

— плавателни съдове, които са извършили минимум десет пътувания за изминалите двадесет и четири месеца, предшестващи искането за премия за бракуване. Под „пътуване“ се разбира транспортно-търговска дейност на обикновеното разстояние за транспорт на товари от един и същ вид (повече от 50 километра) и с обем на превозвания товар в рамките на разумните възможности на товаровместимост на кораба (минимум 70 %).

Не се предоставят премии на кораби, които вследствие на авария и други претърпени вреди, не могат да бъдат ремонтирани или чиято цена за ремонт би била по-голяма от вноската за премия за бракуване.

Когато компетентните органи имат основателни причини да се съмняват в доброто оперативно състояние на кораба, който е предмет на искането за премия за бракуване, те могат да поискат доброто техническо състояние и годността за превозване на товари на плавателния съд да бъдат удостоверени от експертно лице. Премията се отказва, ако плавателният съд не отговаря на това изискване.

*Член 7*

1. След консултации с държавите-членки и организациите, които представляват превозвачите от транспорта по вътрешни водни пътища на общностно равнище, Комисията определя поотделно за сухотоварните кораби, за танкерите и влекачите:

— коефициентите за правилото „старо за ново“ за плавателните съдове по член 2,

— типа на специалните вноски,

— видовете, периода и условията за плащане на премиите за бракуване по член 6,

— коригиращите коефициенти (еквивалентен тонаж) за различните видове и категории вътрешноводни плавателни съдове.

2. Специалните вноски и премиите за бракуване се изчисляват в евро. Приложимите стойности са еднакви за всички фондове.

3. Специалните вноски и премиите за бракуване за товарни кораби се изчисляват в зависимост от пълната товароподемност, а за тласкачите — в зависимост от тласкащата сила на плавателния съд.

4. След консултации с държавите-членки и с представителните организации на превозвачите от вътрешноводния транспорт на общностно равнище, Комисията определя подробни правила за взаимното финансово подпомагане, посочено в член 3, параграф 6.

5. Решенията на Комисията отчитат резултатите от наблюденията на транспортните пазари в Общността и промените, които се предвижда да настъпят в тях, а също и необходимостта да се избегне всякакво нарушаване на конкуренцията, доколкото тя би противоречила на общия интерес. За да се съдейства за наблюдението на пазара, собствениците на построени или внесени плавателни съдове трябва да уведомят фонда за това в срок от 6 месеца преди въвеждането в експлоатация на съответния съд.

*Член 8*

Без да се засяга член 3, параграф 5, всяка държава-членка може да предприеме различни мерки, а именно с цел:

— улесняване на превозвачите, които се оттеглят от бранша, при тяхното предсрочно пенсиониране или насочване към друга икономическа дейност,

— организиране на курсове за професионална квалификация и преквалификация на работниците, които се оттеглят от бранша,

— стимулиране на частните превозвачи по вътрешни водни пътища да се присъединяват към търговски сдружения,

— подпомагане на техническото приспособяване на плавателните съдове с оглед подобряване на условията за труд и съблюдаване на изискванията за техническа безопасност,

— повишаване уменията на операторите, за да се гарантира развитието и бъдещето на търговския сектор.

*Член 9*

1. Държавите-членки приемат мерките, необходими за изпълнението на настоящия регламент, и информират Комисията за това.

Тези мерки следва да предвиждат, *inter alia,* постоянен и ефективен контрол за изпълнението на задълженията, наложени на предприятията с настоящия регламент и с националните разпоредби, приети в негово изпълнение, както и подходящи санкции в случай на нарушение.

2. Държавите-членки представят ежегодно на Комисията информация за напредъка в прилагането на правилото „старо за ново“, финансовото състояние на фондовете и на техния резервен фонд.

3. Комисията приема решенията, които се изискват от нея по силата на член 7.

4. Комисията осигурява координацията и еднаквото прилагане на настоящия регламент от страна на фондовете.

*Член 10*

Настоящият регламент влиза в сила на 29 април 1999 година.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 29 март 1999 година.

*За Съвета*

*Председател*

F. MÜNTEFERING