

31999R0718

2.4.1999

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 90/1

NAŘÍZENÍ RADY (ES) č. 718/1999

ze dne 29. března 1999

o politice podpory vnitrozemské vodní dopravy, pokud jde o kapacitu loďstva Společenství

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,
a zejména na článek 75 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního
výboru ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 189c Smlouvy ⁽³⁾,

(1) vzhledem k tomu, že nařízení (EHS) č. 1101/89 ⁽⁴⁾ zavedlo opatření pro strukturální zlepšení v odvětví vnitrozemské vodní dopravy pro loďstva provozovaná na propojených sítích vnitrozemských vodních cest v Belgii, Německu, Francii, Lucembursku, Nizozemsku a Rakousku; že účelem uvedeného nařízení bylo snížit nadbytečnou kapacitu vnitrozemských loďstev pomocí vrakovacích plánů koordinovaných na úrovni Společenství; že uvedená opatření končí dnem 28. dubna 1999;

(2) vzhledem k tomu, že ze všech opatření na podporu těchto strukturálních zlepšení s cílem předejít růstu existující nadbytečné kapacity nebo vzniku další nadbytečné kapacity se pravidlo „staré za nové“ ukázalo nezastupitelné pro vyvážené fungování trhu vnitrozemských vodních cest; že toto pravidlo rovněž zůstává zásadním nástrojem pro zásah v případě vážného narušení tohoto trhu, tak

jak je definováno v článku 1 směrnice 96/75/ES ⁽⁵⁾; že by měly být podniknuty kroky předcházející zničení přínosu vrakovacích plánů provedených od roku 1990 novou kapacitou uvedenou do provozu, jakmile by uvedené pravidlo přestalo platit; že je proto nutné zachovat po omezenou dobu, nejvýše po dobu čtyř let, pravidlo „staré za nové“, a zároveň poměr „staré za nové“ postupně snižovat na nulu v zájmu zabezpečení hladkého přechodu a ukončení fáze intervence Společenství na trhu vnitrozemské vodní dopravy; že je rovněž důležité zachovat pravidlo „staré za nové“ k regulování kapacity loďstev Společenství po uplynutí čtyř let jako pohotovostní mechanismus nastavený na nulu, který lze použít pouze v případě vážného narušení trhu ve smyslu článku 7 směrnice 96/75/ES;

(3) vzhledem k tomu, že vznik nové nadbytečné kapacity musí být účinně kontrolován v každém odvětví trhu vnitrozemské vodní dopravy; že je proto důležité, aby opatření, která mají být přijata, byla obecně použitelná a zahrnovala všechna nákladní a tlačná plavidla; že plavidla, která vzhledem k svému výlučnému působení na uzavřených vnitrostátních nebo mezinárodních trzích nijak nepřispívají k nadbytečné kapacitě na síti propojených vnitrozemských vodních cest, by měla být z těchto opatření vyňata a že by měla být učiněna opatření k umožnění vynětí plavidel, která vzhledem k své nosnosti nižší než 450 tun rovněž nepřispívají k nadbytečné kapacitě; že naopak soukromá loďstva provozovaná pro vlastní potřebu nelze vyjmout vzhledem k jejich vlivu na dopravní trhy;

(4) vzhledem k tomu, že společný přístup umožňující členským státům přijmout společná opatření k dosažení stejných cílů je základní podmínkou pro regulování kapacity; že by proto v členských státech s vnitrozemskou vodní dopravou měly být zachovány vrakovací fondy zavedené nařízením (EHS) č. 1101/89, ale pod novým označením, a měly by uplatňovat pravidlo *staré za nové*; že přebytkové fondy z příspěvků průmyslu k programům strukturálních zlepšení vedených až do dne 28. dubna 1999 by měly být vloženy do rezervního fondu připojeného k výše uvedeným fondům;

⁽¹⁾ Úř. věst. C 320, 17.10.1998, s. 4 a Úř. věst. C 15, 20.1.1999, s. 15.

⁽²⁾ Stanovisko přijaté dne 2. prosince 1998 (Úř. věst. C 40, 15.2.1999, s. 47).

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 3. prosince 1998 (Úř. věst. C 398, 21.12.1998), společný postoj Rady ze dne 21. prosince 1998 (Úř. věst. C 55, 25.2.1999) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 25. února 1999 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 116, 28.4.1989, s. 25. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 742/98 ze dne 2. dubna 1998 (Úř. věst. L 103, 3.4.1998, s. 3).

⁽⁵⁾ Směrnice Rady 96/75/ES ze dne 19. listopadu 1996 o systémech pronájmu plavidel a tvorby cen ve vnitrostátní a mezinárodní vnitrozemské vodní dopravě ve Společenství (Úř. věst. L 304, 27.11.1996, s. 12).

- (5) vzhledem k tomu, že s ohledem na zásadní rozdíly mezi trhem pevných nákladů, trhem tekutých nákladů a trhem tlačných plavidel je vhodné vést v jednotlivých fondech oddělené účty pro dopravce pevných nákladů, pro tankery a pro tlačná plavidla;
- (6) vzhledem k tomu, že v souvislosti s hospodářskou politikou slučitelnou se Smlouvou spočívá odpovědnost za regulaci kapacity v první řadě na provozovatelích v odvětví; že náklady zavedených opatření by proto měly nést podniky v odvětví vnitrozemské vodní dopravy; že regulace kapacity spočívá ve stanovení podmínek platných pro uvádění určitých nových kapacit do provozu, aniž by došlo k úplnému zablokování přístupu na trh; že lze omezit trvání a vliv těchto podmínek a pružně je přizpůsobovat vývoji trhu, přičemž poměr „staré za nové“ musí být do čtyř let počínaje 29. dubnem 1999 postupně snižován na nulu; že regulační mechanismus označený jako pravidlo „staré za nové“ by měl být zachován jako pohotovostní mechanismus i poté, co poměr „staré za nové“ dosáhne nuly; že zvláštní příspěvky zaplacené podle pravidla „staré za nové“ by měly být vloženy do rezervního fondu a použity k poskytování vrakovacích premií, pokud bude zásah do trhu nezbytný;
- (7) vzhledem k tomu, že je žádoucí, aby v důsledku opatření stanovených v tomto nařízení a jejich uplatňování nebyla narušena hospodářská soutěž nebo aby nehrozilo narušení hospodářské soutěže, zejména zvýhodněním určitých podniků v rozsahu neslučitelném se společným zájmem; že za účelem zajištění stejných podmínek hospodářské soutěže zúčastněným podnikům by měly být stanoveny jednotné sazby a jednotné podmínky pro zvláštní příspěvky placené do fondů na krytí stavby nových plavidel a vrakovacích premií, pokud se premie jeví jako nutné v případě vážného narušení trhu a v souladu s postupem podle článku 8 směrnice 96/75/ES;
- (8) vzhledem k tomu, že z toho důvodu, že vnitrozemská loďstva jsou loďstva Společenství, měla by být rozhodnutí o fungování mechanismu regulace kapacity přijímána na úrovni Společenství; že pravomoc přijímat opatření, umožňující dohlížet na jejich uplatňování a zabezpečit podmínky hospodářské soutěže stanovené tímto nařízením by měla být přenesena na Komisi; že je důležité, aby Komise přijímala tato opatření po konzultaci s členskými státy a organizacemi zastupujícími vnitrozemskou vodní dopravu na úrovni Společenství;
- (9) vzhledem k tomu, že ve spojení s modernizací a restrukturalizací loďstva Společenství na podporu životního prostředí a bezpečnosti by měla být brána v úvahu sociální opatření na pomoc zaměstnancům přejícím si opustit odvětví vnitrozemské vodní dopravy nebo se přeskolit na práce v jiném odvětví, spolu s opatřeními na podporu zřizování seskupení podniků za účelem zlepšení schopností provozovatelů a za účelem podpory přizpůsobování plavidel technickému pokroku,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Plavidla pro plavbu po vnitrozemských vodních cestách používaná k přepravě zboží mezi dvěma nebo více místy po vnitrozemských vodních cestách v členských státech podléhají politice podpory vnitrozemské vodní dopravy, pokud jde o kapacitu loďstva Společenství, stanovenou tímto nařízením.

Na období nejvýše čtyř let s od 29. dubna 1999 zahrnuje politika kapacity v souladu s tímto nařízením podmínky pro uvádění nových kapacit do provozu.

Článek 2

1. Toto nařízení se vztahuje na plavidla přepravující náklad a tlačná plavidla poskytující dopravní služby pro vlastní potřebu nebo pro cizí potřebu, registrovaná v členském státě, nebo, nejsou-li registrovaná, plavidla provozovaná podnikem usazeným v členském státě.

Pro účely tohoto nařízení se „podnikem“ rozumí každá fyzická nebo právnická osoba vykonávající hospodářskou činnost v živnostenském nebo průmyslovém měřítku.

2. Z působnosti tohoto nařízení se vyjímají:

- a) plavidla provozovaná výlučně na vnitrostátních vodních cestách nepropojených s ostatními vodními cestami Společenství;
- b) plavidla, která s ohledem na rozměry nemohou opustit vodní cesty ve státě, v němž jsou provozována, a nemohou vstoupit na ostatní vodní cesty Společenství („uvězněná plavidla“) za předpokladu, že tato plavidla pravděpodobně nemohou soutěžit s plavidly, na která se vztahuje toto nařízení;
- c) plavidla provozovaná výlučně na Dunaji (a jeho přítocích) až do Kelheimu, aniž by jej opustila;
- d) tlačná plavidla s pohonem do 300 kW;
- e) plavidla námořní i vnitrozemské plavby a lodní čluny používané výlučně pro vnitrostátní nebo mezinárodní vnitrozemskou přepravu během cest, které zahrnují plavbu přes moře;

- f) plavidla používaná výlučně pro uložení zboží, tj. plavidla používaná pro nakládku a následnou vykládku zboží v jednom místě;
- g) bagrovací zařízení jako jsou bagrovací plavidla, pontony a plovoucí stavební zařízení, pokud toto zařízení není používáno pro přepravu zboží ve smyslu článku 1;
- h) trajekty;
- i) plavidla zajišťující neziskovou veřejnou dopravu.

3. Každý zúčastněný členský stát ve smyslu čl. 3 odst. 1 může vlastní plavidla s nosností menší než 450 tun vyjmout z působnosti tohoto nařízení. Využije-li členský stát této možnosti, oznámí to do šesti měsíců Komisi, jež o tom uvědomí ostatní členské státy.

Článek 3

1. Každý členský stát, jehož vnitrozemské vodní cesty jsou propojeny s vnitrozemskými vodními cestami jiného členského státu a nosnost jeho loďstva přesahuje 100 000 tun (dále jen „zúčastněný členský stát“), zřídí podle svých vnitrostátních právních předpisů a vlastních administrativních zdrojů fond vnitrozemské vodní dopravy (dále jen „fond“).

2. Fond spravují příslušné orgány zúčastněných členských států. Každý členský stát zajistí účast svých vnitrostátních organizací zastupujících dopravce provozující vnitrozemskou vodní dopravu na správě fondu.

3. Každý fond má rezervní fond sestávající z tří oddělených účtů; jeden pro dopravce pevných nákladů, jeden pro tankery a jeden pro vlečné čluny.

Tento rezervní fond je financován:

- přebytky finančních prostředků z programů strukturálního zlepšení, vedených až do 28. dubna 1999, skládajících se výhradně z finančních příspěvků odvětví,
- zvláštními příspěvky podle článku 4,
- finančními zdroji, které by mohly být dány k dispozici v případě vážného narušení trhu podle článku 7 směrnice 96/75/ES.

4. Rezervní fond lze použít ve spojení s vhodnými opatřeními podle článku 7 směrnice 96/75/ES, a zejména v průběhu nápravných opatření organizovaných na úrovni Společenství v souladu s postupem podle odstavce 6 a článku 6 tohoto nařízení.

5. Rezervní fond lze použít v průběhu opatření podle článku 8, pokud o to > jednomyslně požádají organizace zastupující vnitrozemskou vodní dopravu. V tom případě musí být opatření předmětem akce na úrovni Společenství.

6. Fondy se vzájemně finančně podporují s ohledem na oddělené účty podle odst. 3 prvního pododstavce. Platí to pro všechny výdaje a veškeré financování podle odst. 3 druhého pododstavce tak, aby bylo rovné zacházení zaručeno všem dopravcům podléhajícím tomuto nařízení nezávisle na fondu, ke kterému plavidlo patří.

7. Zúčastněné členské státy pokračují ve správě fondu podle článku 3 nařízení (EHS) č. 1101/89, dokud není zřízen nový fond podle odstavce 1.

Článek 4

1. Plavidla podléhající tomuto nařízení, ať již nově postavená, dovezená z třetí země nebo opouštějící vnitrozemské vodní cesty podle čl. 2 odst. 2 písm. a), b) nebo c), lze uvést do provozu pod podmínkou (pravidlo „staré za nové“), že vlastník plavidla, které má být uvedeno do provozu,

— buď zvrakuje nosnost podle poměru mezi starou a novou nosností, stanoveného Komisí, aniž by obdržel vrakovací prémii,

— nebo zaplatí do fondu zahrnujícího nové plavidlo nebo do fondu zvoleného vlastníkem plavidla v souladu s čl. 5 odst. 2 zvláštní příspěvek založený na uvedeném poměru, nebo pokud vlastník zvrakuje nosnost menší, než je požadováno výše uvedeným poměrem, zaplatí rozdíl mezi nosností nového plavidla a zvrakovanou nosností.

2. Poměr lze stanovit na různé úrovni pro různá odvětví trhu, tj. pro dopravce pevného nákladu, pro tankery a pro tlačná plavidla.

Poměr se trvale snižuje tak, aby v pravidelných etapách co nejdříve dosáhl nuly, nejpozději dne 29. dubna 2003.

Jakmile je poměr stanoven na nulu, opatření se stanou pohotovostním mechanismem a lze je oživit pouze v případě vážného narušení trhu podle článku 6.

3. Vlastník plavidla musí mít možnost zvolit mezi zaplacením zvláštního příspěvku a zvrakováním staré nosnosti:

— buď v době podání závazné objednávky na stavbu nového plavidla nebo v době podání žádosti o dovoz, za předpokladu, že plavidlo je uvedeno do provozu do dvanácti měsíců poté,

— nebo v době, kdy je nové nebo dovezené plavidlo uvedeno do provozu.

Volba doby musí být oznámena při objednávce nebo při podání žádosti o dovoz plavidla.

Plavidlo nabídnuté ke zvrakování jako náhradní nosnost musí být zvrakováno před uvedením nového plavidla do provozu.

Vlastníci plavidel, která mají být uvedena do provozu, kteří zvrakovali vyšší nosnost, než bylo nutné, nedostanou žádnou finanční náhradu za tento přebytek.

Každý zúčastněný členský stát může povolit, aby plavidla definitivně stažená z trhu pro jiné účely než pro přepravu zboží, například jako plavidla pro humanitární účely, muzejní lodě, plavidla pro rozvojové země mimo území Evropy nebo plavidla daná k dispozici neziskovým institucím, byla počítána jako nahrazující nosnost, tj. aby s nimi bylo zacházeno jako se zvrakovanými. Toto povolení sdělí Komisi, která o něm uvědomí ostatní zúčastněné členské státy.

4. V případě tlačných plavidel se „nosnost“ nahrazuje „pohonnou silou“.

5. Podmínky stanovené v odstavci 1 platí také pro nárůsty kapacity následkem prodloužení plavidla nebo výměny motorů tlačného člunu.

6. Po konzultaci s členskými státy a organizacemi zastupujícími vnitrozemskou vodní dopravu na úrovni Společenství může Komise vyjmout specializovaná plavidla z působnosti odstavce 1.

Specializovaná plavidla musí být speciálně a technicky konstruována k přepravě jediného druhu zboží a technicky nezpůsobilá k přepravě jiného zboží, musí být nemožné přepravovat tento jediný druh zboží v plavidlech bez speciálního technického zařízení a vlastníci plavidel se musí písemně zavázat, že jejich plavidla nebudou přepravovat žádné jiné zboží, dokud platí pravidlo „staré za nové“.

Článek 5

1. Za plavidla registrovaná v některém ze zúčastněných členských států se platí zvláštní příspěvek do fondu členského státu, kde je plavidlo registrováno. Za neregistrovaná plavidla provozovaná podnikem usazeným v některém ze zúčastněných členských států se zvláštní příspěvek platí do fondu členského státu, ve kterém je podnik usazen.

2. Za plavidla registrovaná v jiném členském státě než ve zúčastněném členském státě nebo za neregistrovaná plavidla provozovaná podnikem usazeným v jiném členském státě než ve zúčastněném členském státě se zvláštní příspěvek platí do jednoho z fondů zřízeného ve zúčastněných členských státech podle volby vlastníka plavidla.

Článek 6

V případě závažného narušení trhu podle článku 7 směrnice 96/75/ES, na žádost členského státu a poté, co výbor podle článku 8 uvedené směrnice vydá stanovisko, a postupem podle stejného článku, může Komise v souladu s článkem 7 uvedené směrnice na omezenou dobu oživit pravidlo „staré za nové“ a případně je doprovodit opatřeními pro strukturální zlepšení.

Podle těchto opatření strukturálního zlepšení mohou vlastníci plavidel podle čl. 2 odst. 1, kteří zvrakují plavidlo, tj. nechají trup plavidla zcela rozlomit nebo v případě tlačného člunu zničí trup i motor, obdržet vrakovací prémii z fondu pro dané plavidlo, pokud jsou k dispozici finanční zdroje, v poměru stanoveném Komisí podle podmínek uvedených v článku 7.

Nicméně tuto prémii lze poskytnout pouze ve vztahu k plavidlům, u kterých jejich vlastník prokáže, že jsou součástí jeho loďstva v provozu, tj. že:

— jsou v dobrém provozním stavu,

— vlastník pro ně může předložit platná osvědčení o způsobilosti k plavbě a nosnosti nebo oprávnění provozovat vnitrostátní dopravu, vydané příslušným orgánem některého ze zúčastněných členských států, a

— vykonala během 24 měsíců předcházejících žádosti o vrakovací prémii alespoň deset cest. „Cestou“ se rozumí obchodní dopravní operace na obvyklou vzdálenost pro přepravu věcí stejného druhu (více než 50 km) a přeprava objemu nákladu v přiměřených rozměrech k nákladové kapacitě plavidla (nejméně 70 %).

Žádná premie nebude udělena, pokud jde o plavidla, která následkem ztroskotání nebo jiné utrpěné škody nejsou nadále opravitelná nebo pro která jsou náklady na opravu vyšší než částka vrakovací premie.

Mají-li příslušné orgány důvodnou pochybnost o dobrém provozním stavu plavidla, ke kterému se žádost o vrakovací prémii vztahuje, mohou požádat odborného znalce o posudek, zda je dané plavidlo v dobrém technickém stavu k přepravě zboží. Vrakovací premie se odepře, pokud plavidlo nevyhovuje tomuto požadavku.

Článek 7

1. Po konzultaci s členskými státy a organizacemi zastupujícími vnitrozemskou vodní dopravu na úrovni Společenství stanoví Komise odděleně pro dopravce pevného nákladu, pro tankery a pro tlačná plavidla:

- poměry pro pravidlo „staré za nové“ pro plavidla uvedená v článku 2,
- sazbu zvláštních příspěvků,
- lhůtu pro proplácení vrakovacích prémie podle článku 6 a podmínky pro jejich udělení a jejich sazby,
- upravující koeficienty (ekvivalent nosnosti) pro každý typ a kategorii vnitrozemského vodního plavidla.

2. Zvláštní příspěvky a vrakovací prémie se vyjadřují v eurech. Použitelné sazby jsou pro každý fond stejné.

3. Zvláštní příspěvky a vrakovací prémie jsou pro plavidla přepravující náklady propočítávány na základě nosnosti a pro tlačná plavidla na základě pohonné síly plavidla.

4. Po konzultaci s členskými státy a organizacemi zastupujícími vnitrozemskou vodní dopravu na úrovni Společenství stanoví Komise jednotlivá pravidla vzájemné finanční podpory podle čl. 3 odst. 6.

5. Rozhodnutí přijatá Komisí zohledňují také výsledky sledování dopravních trhů ve Společenství a všechny předvídatelné změny na těchto trzích, stejně jako potřebu vyvarovat se jakéhokoli narušení hospodářské soutěže v míře protichůdné společným zájmům. S cílem přispět ke sledování trhu musí vlastníci postavených nebo dovezených plavidel informovat fond šest měsíců před uvedením těchto plavidel do provozu.

Článek 8

Aniž je dotčen čl. 3 odst. 5, může každý členský stát přijmout opatření zejména:

- usnadňující dopravcům opouštějícím odvětví, kteří provozují vnitrozemskou vodní dopravu, získání předčasného důchodu nebo přechod na jinou hospodářskou činnost,
- k pořádání školení zaměstnanců nebo rekvalifikačních programů pro pracovníky opouštějící odvětví,
- podněcující soukromé provozovatele k připojení se k odvětvovým sdružením,
- podporující přizpůsobení pravidel technickému pokroku za účelem zlepšit pracovní podmínky a podporovat technicko-bezpečnostní požadavky,
- zlepšující schopnosti provozovatelů zabezpečit rozvoj a budoucnost odvětví.

Článek 9

1. Členské státy přijmou opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení a uvědomí o tom Komisi.

Tato opatření mimo jiné zajistí trvalé a účinné ověřování souladu s povinnostmi uloženými podnikům tímto nařízením a vnitrostátními předpisy přijatými při jeho provádění a příslušné sankce v případě jejich porušení.

2. Členské státy každoročně sdělí Komisi všechny užitečné informace o postupu programu „staré za nové“ a o finanční situaci fondů a jejich rezervních fondů.

3. Komise přijme rozhodnutí požadovaná podle článku 7.

4. Komise zajistí, aby fondy uplatňovaly toto nařízení jednotně, a zajistí jejich koordinaci.

Článek 10

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 29. dubna 1999.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 29. března 1999.

Za Radu

předseda

F. MÜNTEFERING