

31999R0718

2.4.1999.

SLUŽBENI LIST EUROPSKIH ZAJEDNICA

L 90/1

UREDBA VIJEĆA (EZ) br. 718/1999**od 29. ožujka 1999.****o politici Zajednice u odnosu na kapacitet flote s ciljem promicanja prijevoza unutarnjim plovrima**

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 75.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ⁽¹⁾,

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora ⁽²⁾,

u skladu s postupkom utvrđenim u članku 189.c Ugovora ⁽³⁾,

budući da

(1) Uredbom (EEZ) br. 1101/89 ⁽⁴⁾ uvedene su mjere za strukturna poboljšanja u sektoru unutarnjih plovinih putova za flote koje djeluju u okviru povezanih mreža unutarnjih plovinih putova Belgije, Njemačke, Francuske, Luksemburga, Nizozemske i Austrije; budući da je cilj te Uredbe bio smanjiti prekapacitiranost flota u unutarnjim plovim putovima putem planova za rashod plovila usklađenih na razini Zajednice; budući da ta Uredba prestaje važiti 28. travnja 1999.

(2) Pokazalo se da je, među mjerama za potporu tih programa za strukturna poboljšanja s ciljem sprečavanja otežavanja postojeće prekapacitiranosti ili pojave daljnje prekapacitiranosti, pravilo „staro za novo” nezamjenjivim za uravnoteženo poslovanje tržišta unutarnjih plovinih putova; budući da to pravilo također ostaje osnovnim instrumentom intervencije u slučaju ozbiljnih poremećaja na tom tržištu, kako je definirano u članku 1. Direktive 96/75/EZ ⁽⁵⁾; budući da je potrebno poduzeti korake

kojima bi se spriječilo stjecanje koristi iz planova za rashod koji su se provodili od 1990. i koji se brišu s pojavom novih plovila koja se stavljaju u promet po isteku gore navedenog pravila; budući da je stoga potrebno zadržati pravilo „staro za novo” u ograničenom vremenskom roku do četiri godine, postupnim smanjivanjem omjera na nulu kako bi se zaštitilo prijelazno razdoblje i završila faza posredovanja na tržištu Zajednice; budući da je također važno održavati instrument „staro za novo” kojim bi se regulirao kapacitet flota na području Zajednice izvan okvira ove četiri godine, uz mogućnost ponovnog aktiviranja mehanizma postavljenog na nulu, samo u slučaju ozbiljnih poremećaja na tržištu navedenih u članku 7. Direktive 96/75/EZ.

(3) Pojavu nove prekapacitiranosti potrebno je učinkovito kontrolirati u svakoj grani prometnog tržišta unutarnjim plovim putovima; budući da je stoga važno da mjere koje je potrebno usvojiti budu općenito primjenjive i pokrivaju sva plovila za prijevoz tereta i potisnice; budući da je potrebno osigurati izuzeće od takvih mjera za plovila koja poslujući isključivo na zatvorenim nacionalnim ili međunarodnim tržištima ni na koji način ne pridonose prekapacitiranosti mreže povezanih unutarnjih plovinih putova, te je potrebno donijeti odredbu o mogućnosti izuzimanja plovila koja zbog svoje nosivosti, ispod 450 tona, također ne pridonose takvoj prekapacitiranosti; budući da, suprotno tome, privatne flote koje provode aktivnosti za svoje potrebe nije moguće isključiti zbog njihova utjecaja na prometna tržišta.

(4) Zajednički pristup, koji omogućuje državama članicama poduzimanje zajedničkih mjera za postizanje istog cilja, temeljna je pretpostavka za uređenje kapaciteta; budući da je u tu svrhu potrebno održavati fondove za rashodovanje uvedene Uredbom (EEZ) br. 1101/89 u državama članicama s unutarnjim plovim putovima ali

⁽¹⁾ SL C 320, 17.10.1998., str. 4. i SL C 15, 20.1.1999., str. 15.

⁽²⁾ Mišljenje usvojeno 2. prosinca 1998. (SL C 40, 15.2.1999., str. 47.).

⁽³⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 3. prosinca 1998. (SL C 398, 21.12.1998.), Zajedničko stajalište Vijeća od 21. prosinca 1998. (SL C 55, 25.2.1999.) i Odluka Europskog parlamenta od 25. veljače 1999. (još nije objavljena u Službenom listu).

⁽⁴⁾ SL L 116, 28.4.1989., str. 25. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 742/98 od 2. travnja 1998. (SL L 103, 3.4.1998., str. 3.).

⁽⁵⁾ Direktiva Vijeća 96/75/EZ od 19. studenoga 1996. o sustavima iznajmljivanja plovila i određivanja cijena u domaćem i međunarodnom prijevozu unutarnjim vodnim putovima u Zajednici (SL L 304, 27.11.1996., str. 12.).

pod novom oznakom kao i primjenjivati pravilo „staro za novo”; budući da viškove sredstava iz doprinosa industrije za planove strukturnih poboljšanja prikupljene do 28. travnja 1999. treba prenijeti u rezervni fond koji je pridružen gore navedenim fondovima.

- (5) Zbog temeljnih razlika između tržišta suhog tereta, tekućeg tereta i potisnica, preporučuje se vođenje odvojenih računa u svakom fondu, za prijevoznike suhog tereta, tankere i potisnice.

- (6) U kontekstu gospodarske politike sukladne Ugovoru, odgovornost za regulaciju kapaciteta je, prije svega, na brodarima u sektoru; budući da troškove uvedenih mjera trebaju stoga snositi poduzeća u sektoru unutarnjih plovni putova; budući da se reguliranje tog kapaciteta sastoji u određivanju uvjeta koje je potrebno primijeniti kako bi se stavila u promet nova plovila ne blokirajući pritom potpuni pristup tržištu; budući da je moguće ograničiti trajanje i utjecaj tih uvjeta kako bi ih se fleksibilno prilagodilo trendovima tržišta uz postupno smanjivanje omjera prema nuli u roku od četiri godine počevši od 29. travnja 1999.; budući da je u trenutku kad omjer dosegne nulu, ovaj regulatorni mehanizam označen kao pravilo „staro za novo” potrebno zadržati kao rezervni mehanizam; budući da doprinose uplaćene u okviru pravila „staro za novo” treba uložiti u rezervni fond i da ih je moguće koristiti za dodjelu premija za rashodovana plovila, ako se pokaže da je potrebno posredovanje na tržištu.

- (7) Poželjno je osigurati da mjere predviđene ovom Uredbom i njihova primjena ne narušavaju ili ne prijete narušavanju tržišnog natjecanja, posebno davanjem prednosti određenim poduzećima u opsegu koji je suprotan zajedničkom interesu; budući da je, s ciljem stavljanja navedenih poduzeća u slične uvjete tržišnog natjecanja potrebno uplatiti posebne doprinose u fondove koji pokrivaju gradnju novih plovila, te je za premije za rashodovana plovila, ako se pokažu potrebnima u slučaju ozbiljnih poremećaja tržišta i u skladu s postupkom predviđenim člankom 8. Direktive 96/75/EZ, potrebno odrediti jedinstvene stope pod jedinstvenim uvjetima.

- (8) Flote koje plove unutarnjim plovnim putovima su ujedno i flote Zajednice, potrebno je na razini Zajednice donositi odluke o djelovanju ovog mehanizma za regulaciju kapaciteta; budući da je potrebno prenijeti na Komisiju ovlasti za usvajanje takvih odluka, brigu za njihovu provedbu i zaštitu uvjeta tržišnog natjecanja utvrđenih ovom Uredbom; budući da je značajno da Komisija donese takve

odluke nakon savjetovanja s državama članicama i organizacijama koje na razini Zajednice predstavljaju promet unutarnjim plovnim putovima.

- (9) U vezi s modernizacijom i restrukturiranjem flota Zajednice u stvaranju povoljnijeg okruženja za okoliš i sigurnost, potrebno je predvidjeti socijalne mjere kojima bi se pomoglo radnicima koji žele napustiti djelatnost na unutarnjim plovnim putovima ili se prekvalificirati za poslove u nekom drugom sektoru zajedno s mjerama kojima bi se potaklo osnivanje zajedničkih poduzeća s ciljem poboljšanja radnih vještina i promicanja prilagodbe plovila tehničkom napretku,

DONIJELO JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Plovila unutarnjih plovni putova, koja se koriste za prijevoz roba između dvije ili više točaka unutarnjih plovni putova u državama članicama, podliježu politici Zajednice u vezi s kapacitetom flote koja je utvrđena ovom Uredbom.

Za razdoblje unutar četiri godine, s učinkom od 29. travnja 1999., ta politika o kapacitetu uključuje uvjete za stavljanje u promet novih plovila u skladu s ovom Uredbom.

Članak 2.

1. Ova se Uredba primjenjuje na teretne brodove i potisnice koje pružaju usluge prijevoza za vlastite potrebe ili za iznajmljivanje ili uz naknadu, te su registrirane u državi članici ili, ako to nisu, njima upravlja poduzeće s poslovnim nastanom u državi članici.

Za potrebe ove Uredbe „poduzeće” znači svaka fizička ili pravna osoba koja obavlja gospodarsku djelatnost na neindustrijskoj ili industrijskoj razini.

2. Uredba se ne primjenjuje za:

- (a) plovila koja plove isključivo nacionalnim plovnim putovima koji nisu povezani s drugim plovnim putovima u Zajednici;
- (b) plovila koja, radi svojih dimenzija, ne mogu napustiti nacionalne plovne putove na kojima prometuju i ne mogu ući u druge plovne putove Zajednice (vezana plovila) pod uvjetom da za takva plovila ne postoji vjerojatnost tržišnog natjecanja s plovilima koje pokriva ova Uredba;
- (c) plovila koja plove isključivo na Dunavu (i njegovim pritocima) do Kelheima, bez da ga napuštaju;
- (d) potisnice s pogonskom snagom koja ne prelazi 300 kilovata;

- (e) morska plovila unutarnjih plovni putova i teglenice smještene na brodovima, koji se koriste isključivo u međunarodnom ili nacionalnom prometu plovni putovima koji uključuju prelazak mora;
- (f) plovila koja se koriste isključivo za skladištenje roba, primjerice, plovila koja se koriste za utovar i nakon toga istovar roba na istom mjestu;
- (g) oprema za jaružanje, kao što su lijevak za punjenje plovila i pontoni, kao i plutajuće konstrukcije pod uvjetom da se takva oprema ne koristi za prijevoz robe u smislu članka 1.;
- (h) trajekti;
- (i) plovila koja pružaju neprofitne javne usluge.

3. Svaka dotična država članica u smislu članka 3. stavka 1., može isključiti iz područja primjene ove Uredbe svoja plovila nosivosti do 450 tona. Kada država članica iskoristi tu mogućnost, ona o tome obavješćuje Komisiju u roku od šest mjeseci; Komisija obavješćuje druge države članice.

Članak 3.

1. Svaka država članica čiji su unutarnji plovni putovi povezani s onima u drugoj državi članici, a tonaža njene flote prelazi nosivost 100 000 tona (dalje u tekstu: „dotična država članica”) osniva u okviru svog nacionalnog zakonodavstva i svojih vlastitih administrativnih resursa, fond za unutarnje plovne putove (dalje u tekstu: „fond”).

2. Fondom upravljaju nadležna tijela u dotičnim državama članicama. Svaka država članica u takvo upravljanje uključuje svoje nacionalne organizacije koje predstavljaju prijevoznike na unutarnjim plovni putovima.

3. Svaki fond ima rezervni fond koji se sastoji od tri odvojena računa: za plovila za prijevoz suhog tereta, za tankere i za potisnice.

Rezervni fond financira se:

- viškom sredstava iz planova za strukturno poboljšanje prikupljenih do 28. travnja 1999. koja sadrže isključivo financijske doprinose iz industrije,
- posebnim doprinosima iz članka 4.,
- financijskim resursima koji se stavljaju na raspolaganje u slučaju ozbiljnih poremećaja na tržištu, navedenih u članku 7. Direktive 96/75/EZ.

4. Rezervni je fond moguće koristiti u vezi s odgovarajućim mjerama iz članka 7. Direktive 96/75/EZ, i posebno, u pogledu mjera poboljšanja organiziranih na razini Zajednice, u skladu s postupkom definiranim u stavku 6. i članku 6. Uredbe.

5. Rezervni se fond može koristiti za mjere iz članka 8., u slučaju da to jednoglasno zatraže organizacije koje predstavljaju

prijevoz unutarnjim plovni putovima. U tom slučaju mjere podliježu djelovanju na razini Zajednice.

6. Za odvojene račune, navedene u prvom podstavku stavka 3. potrebna je međusobna financijska potpora između fondova. To vrijedi za sve troškove i sva financiranja navedena u drugom podstavku stavka 3., kako bi se jamčilo jednako postupanje za sve prijevoznike na koje se primjenjuje ova Uredba, neovisno o fondu kojem plovilo pripada.

7. Dotične države članice nastavljaju upravljati fondom iz članka 3. Uredbe (EEZ) br. 1101/89 do osnivanja novog fonda iz stavka 1.

Članak 4.

1. Plovila koja su obuhvaćena ovom Uredbom, neovisno o tome jesu li novoizgrađena, uvezena iz treće zemlje ili se spremaju napustiti unutarnje vode, navedena u članku 2. stavku 2. točkama (a), (b) ili (c) mogu se staviti u promet pod uvjetom (pravilo „staro za novo”) da vlasnik plovila koje se stavlja u promet:

— rashoduje tonažu bez dobivanja naknade za rashodovanje, u skladu s omjerom koji je utvrdila Komisija za staru i novu tonažu,

— ili uplati u fond za nova plovila ili u fond po izboru vlasnika plovila, u skladu s člankom 5. stavkom 2., poseban doprinos koji se temelji na gore navedenom omjeru ili, ako vlasnik rashoduje tonažu manju od one koja se zahtijeva gore navedenim omjerom, uplati razliku tonaže između novog i rashodovanog plovila.

2. Omjer može biti utvrđen na različitim razinama za različite sektore tržišta, npr. za plovila suhog tereta, tankere i potisnice.

Omjer se mora stalno smanjivati, kako bi se što je prije moguće, u redovitim fazama, doveo na nulu, ali najkasnije do 29. travnja 2003.

Kad se omjer dovede na nulu, ove mjere postaju rezervni mehanizmi i mogu se ponovo aktivirati samo u slučaju ozbiljnog poremećaja tržišta, kako je predviđeno člankom 6.

3. Vlasnik plovila mora imati mogućnost izbora između uplate posebnih doprinosa ili rashodovanja stare tonaže:

— bilo u vrijeme davanja čvrste narudžbe za izgradnju novog plovila ili u vrijeme podnošenja zahtjeva za uvoz, pod uvjetom da se od tog trenutka, u roku od 12 mjeseci, plovilo stavi u promet,

— ili u vrijeme stavljanja u promet novog ili uvezenog plovila.

Izbor vremena mora se navesti u vrijeme narudžbe ili upućivanja zahtjeva za uvoz plovila.

Plovilo ponuđeno za rashodovanje u vidu kompenzacijske tonaže mora se rashodovati prije stavljanja u promet novog plovila.

Vlasnici plovila koja se stavljaju u promet i koji su rashodovali veću tonažu od one koju je potrebno rashodovati, ne dobivaju financijsku nadoknadu za takav višak.

Bilo koja dotična država članica može dopustiti upotrebu plovila koja su trajno povučena s tržišta u svrhe koje su različite od prijevoza robe, poput plovila za humanitarne svrhe, brodova muzeja, plovila za zemlje u razvoju izvan Europe ili plovila koja se stavljaju na raspolaganje neprofitnim tijelima, kako bi ih se ubrojilo u kompenzacijsku tonažu, to jest kako bi se s njima postupalo kao da su rashodovana. Država članica obavješćuje Komisiju o takvom dopuštenju koja o tome obavješćuje druge dotične države članice.

4. U slučaju potisnice pojam „tonaža” zamjenjuje se pojmom „pogonska snaga”.

5. Uvjeti utvrđeni stavkom 1. primjenjuju se i za povećanje kapaciteta koji je rezultat proširenja plovila ili zamjene motora potisnice.

6. Nakon savjetovanja s državama članicama i organizacijama koje predstavljaju promet unutarnjim plovnim putovima na razini Zajednice, Komisija može izuzeti specijalizirana plovila iz područja primjene stavka 1.

Specijalizirana plovila moraju biti posebno i tehnički oblikovana za prijevoz jedne vrste robe i tehnički neprihvatljiva za prijevoz druge robe, također ne smije postojati mogućnost prijevoza takve pojedinačne vrste robe u plovilima bez posebnih tehničkih postrojenja i vlasnici plovila moraju dati pisanu izjavu da se u njihovim plovilima ne prevozi niti jedna druga vrsta robe, sve dok se primjenjuje pravilo „staro za novo”.

Članak 5.

1. Za plovila registrirana u jednoj od dotičnih država članica, poseban doprinos se uplaćuje u fond države članice u kojoj je plovilo registrirano. Za neregistrirana plovila kojima upravlja poduzeće s poslovnim nastanom u jednoj od dotičnih država članica, poseban doprinos se uplaćuje u fond države članice u kojoj poduzeće ima poslovni nastan.

2. Poseban doprinos za plovila registrirana u državi članici koja nije dotična država članica ili za neregistrirana plovila kojima upravlja poduzeće s poslovnim nastanom u državi članici koja nije dotična država članica, uplaćuje se, po izboru vlasnika plovila, u jedan od fondova koji je osnovan u dotičnim državama članicama.

Članak 6.

U slučaju ozbiljnih poremećaja na tržištu, kako je određeno u članku 7. Direktive 96/75/EZ, i na zahtjev države članice, nakon što je Odbor iz članka 8. te Direktive dao mišljenje i nakon postupka utvrđenog istim člankom, Komisija može ponovo aktivirati pravilo „staro za novo” na ograničeno vremensko razdoblje, sukladno članku 7. navedene Direktive, uz priložene mjere strukturnog poboljšanja ili bez njih.

U okviru takvih mjera strukturnog poboljšanja, vlasnici plovila iz članka 2. stavka 1., čije se plovilo rashoduje, to jest, ako je trup broda u potpunosti uništen ili u slučaju potisnice ako je uništen trup ili motor, mogu dobiti premiju za rashodovana plovila u visini koju određuje Komisija, pod uvjetima iz članka 7., iz fonda koji pokriva plovilo ako za to postoje financijska sredstva.

Međutim, ta se premija može odobriti samo za plovila za koja vlasnik može potvrditi da su dio aktivne flote, to jest:

- plovila koja su u dobrom radnom stanju, i
- plovila za koja vlasnik može predočiti važeću svjedodžbu o plovnosti i potvrdu o tonaži ili odobrenje za obavljanje aktivnosti u nacionalnom prometu koju je izdalo nadležno tijelo jedne od dotičnih država članica, i
- plovilo koje je obavilo najmanje deset vožnji u roku od 24 mjeseca prije podnošenja zahtjeva za premije za rashodovana plovila. „Vožnja” znači komercijalni prijevoz na uobičajenoj udaljenosti za prijevoz iste vrste roba (iznad 50 km) i prijevoz količine tereta u razumnom omjeru u odnosu na kapacitet nosivosti plovila (najmanje 70 %).

Premija se ne dodjeljuje za plovila koja, kao rezultat brodoloma ili nekog drugog pretrpljenog oštećenja, nije više moguće popraviti ili čiji su troškovi popravka viši od premije za rashodovana plovila.

U slučaju kad nadležna tijela imaju utemeljene razloge za sumnju da je plovilo za koje je podnesen zahtjev za premiju za rashodovana plovila u dobrom stanju, ona mogu zatražiti od procjenitelja da potvrdi da je dotično plovilo u odgovarajućem tehničkom stanju za prijevoz robe. Premija za rashodovana plovila odbija se ako plovilo ne ispunjava ovaj zahtjev.

Članak 7.

1. Nakon savjetovanja s državama članicama i organizacijama koje na razini Zajednice predstavljaju prijevoz unutarnjim plovnim putovima, Komisija određuje odvojeno za plovila suhog tereta, tankere i potisnice:

- omjere za pravilo „staro za novo” za plovila iz članka 2.,
- visinu posebnih doprinosa,
- razdoblje u kojem se isplaćuju premije za rashodovana plovila iz članka 6., uvjete za njihovo dodjeljivanje kao i visinu premije,
- usklađene koeficijente poravnjenja (sukladno tonaži) za svaki tip i kategoriju plovila unutarnjih plovni putova.

2. Posebni doprinosi premija za rashodovana plovila izražavaju se u eurima. Stope koje se primjenjuju jednake su za svaki fond.

3. Posebni doprinosi i premije za rashodovana plovila izračunavaju se za teretne brodove na temelju nosivosti i za potisnice na temelju pogonske snage plovila.

4. Nakon savjetovanja s državama članicama i organizacijama koje na razini Zajednice predstavljaju prijevoz unutarnjim plovnim putovima, Komisija određuje detaljna pravila međusobne financijske potpore iz članka 3. stavka 6.

5. Komisija prilikom donošenja odluka također uzima u obzir rezultate praćenja prometnog tržišta u Zajednici i svih predvidivih promjena unutar njega, kao i potrebe izbjegavanja svakog narušavanja tržišnog natjecanja do razine suprotne zajedničkom interesu. Kako bi pridonijeli praćenju tržišta, vlasnici izgrađenih ili uvezenih plovila dužni su obavijestiti fondove šest mjeseci prije stavljanja u promet takvih plovila.

Članak 8.

Ne dovodeći u pitanje članak 3. stavak 5., svaka država članica može poduzeti mjere posebno kako bi:

- olakšala prijevoznima u unutarnjim plovnim putovima napuštanje posla s ciljem ostvarenja ranijeg umirovljenja ili prelaska u drugu gospodarsku djelatnost,
- organizirala programe stručnog osposobljavanja ili prekvalifikacije za radnike koji napuštaju ovu gospodarsku djelatnost,
- potaknula privatne vlasnike-prijevoznike da se pridruže trgovačkim udruženjima,
- potaknula preuređenje plovila kako bi pratila tehnički napredak s ciljem poboljšanja radnih uvjeta i promicanja uvjeta tehničke sigurnosti,
- unaprijedila stručnu osposobljenost brodara s ciljem zaštite razvoja i budućnosti trgovine.

Članak 9.

1. Države članice donose mjere potrebne za primjenu ove Uredbe i o tome obavješćuju Komisiju.

Ovim se mjerama predviđa, *inter alia*, stalna i učinkovita provjera sukladnosti s obvezama koje ova Uredba nameće poduzećima i s nacionalnim odredbama koje su usvojene kako bi se omogućila njihova provedba, kao i odgovarajuće kazne u slučaju njihova kršenja.

2. Države članice jednom godišnje obavješćuju Komisiju o svim bitnim informacijama o napretku programa „staro za novo” i o financijskom stanju u fondovima i njihovim rezervnim fondovima.

3. Komisija usvaja odluke koje je potrebno donijeti u skladu s člankom 7.

4. Komisija osigurava da fondovi na jednak način primjenjuju ovu Uredbu i osigurava njihovu usklađenost.

Članak 10.

Ova Uredba stupa na snagu 29. travnja 1999.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 29. ožujka 1999.

Za Vijeće
Predsjednik
F. MÜNTEFERING