

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► **B**

**REGOLAMENTO (CE) N. 718/1999 DEL CONSIGLIO**

**del 29 marzo 1999**

**relativo ad una politica di regolazione delle capacità delle flotte comunitarie nella navigazione interna, al fine di promuovere il trasporto per via navigabile**

(GU L 90 del 2.4.1999, pag. 1)

Modificato da:

Gazzetta ufficiale

		n.	pag.	data
► <b>M1</b>	Regolamento (UE) n. 546/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 maggio 2014	L 163	15	29.5.2014



**REGOLAMENTO (CE) N. 718/1999 DEL CONSIGLIO**

**del 29 marzo 1999**

**relativo ad una politica di regolazione delle capacità delle flotte comunitarie nella navigazione interna, al fine di promuovere il trasporto per via navigabile**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 189 C del trattato <sup>(3)</sup>,

- (1) considerando che il regolamento (CEE) n. 1101/89 <sup>(4)</sup> ha istituito un regime di risanamento strutturale nel settore della navigazione interna per le flotte operanti sulla rete delle vie navigabili intercollegate di Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo, Paesi Bassi e Austria; che tale regolamento di proponeva di ridurre le sovraccapacità delle flotte nella navigazione interna con azioni di demolizione di battelli coordinate a livello comunitario; che tale regolamento scade il 28 aprile 1999;
- (2) considerando che fra le misure di accompagnamento di tale regime di risanamento strutturale, intese ad evitare l'aumento delle sovraccapacità esistenti o la comparsa di nuove sovraccapacità, il regime «vecchio per nuovo» è risultato indispensabile per il funzionamento equilibrato del mercato della navigazione interna; che tale regime rappresenta tuttora lo strumento essenziale per intervenire in caso di grave turbativa del mercato, come definita nell'articolo 1 della direttiva 96/75/CE <sup>(5)</sup>; che si deve peraltro evitare che gli effetti delle azioni di demolizione condotte dal 1990 siano annullati dall'entrata in servizio di nuove capacità di stiva immediatamente dopo la scadenza di tale regime; che è pertanto necessario mantenere il regime «vecchio per nuovo» per un periodo limitato a quattro anni al massimo, diminuendo progressivamente il coefficiente fino a zero, per garantire la transizione e

<sup>(1)</sup> GU C 320 del 17.10.1998, pag. 4 e GU C 15 del 20.1.1999, pag. 15.

<sup>(2)</sup> Parere espresso il 2 dicembre 1998 (GU C 40 del 15.2.1999, pag. 47).

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 3 dicembre 1998 (GU C 398 del 21.12.1998), posizione comune del Consiglio del 21 dicembre 1998 (GU C 55 del 25.2.1999) e decisione del Parlamento europeo del 25 febbraio 1999 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> GU L 116 del 28.4.1989, pag. 25. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 742/98 della Commissione, del 2 aprile 1998 (GU L 103 del 3.4.1998, pag. 3).

<sup>(5)</sup> Direttiva 96/75/CE del Consiglio, del 19 novembre 1996, relativa alle modalità di noleggio e di formazione dei prezzi nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali di merci per via navigabile nelle Comunità (GU L 304 del 27.11.1996, pag. 12).

**▼B**

porre fine alla fase di interventi della Comunità sui mercati; che è del pari essenziale mantenere il regime «vecchio per nuovo», in qualità di strumento di gestione della capacità delle flotte comunitarie, oltre tale periodo di quattro anni, però a livello zero, con funzioni di meccanismo di vigilanza, riattivabile esclusivamente in caso di grave turbativa del mercato, come definita nell'articolo 7 della direttiva 96/75/CE;

- (3) considerando che è necessario garantire il controllo effettivo delle nuove sovraccapacità in tutti i settori del mercato dei trasporti per via navigabile; che, pertanto, è importante che le misure da adottare abbiano carattere generico e si applichino a tutti i battelli da trasporto e agli spintori; che occorre escluderne l'applicazione ai battelli adibiti esclusivamente ai mercati nazionali o internazionali chiusi che, in quanto tali, non contribuiscono alla sovraccapacità sulla rete delle vie navigabili intercollegate e prevedere di escluderne l'applicazione ai battelli che, a causa della loro portata lorda inferiore a 450 tonnellate, non contribuiscono neppure a tali sovraccapacità; che è invece essenziale che si applichino alle flotte private, che effettuano trasporti per conto proprio, a causa della loro influenza sui mercati dei trasporti;
- (4) considerando che un'impostazione comune, con la quale gli Stati membri adottano di concerto misure intese a realizzare il medesimo obiettivo, costituisce una delle condizioni essenziali per garantire la regolazione delle capacità di stiva; che a tal fine è opportuno che i fondi di demolizione istituiti dal regolamento (CEE) n. 1101/89 siano mantenuti negli Stati membri interessati dalla navigazione interna, ma con una nuova denominazione, e che essi amministrino il regime «vecchio per nuovo»; che occorre versare i residui finanziari provenienti dai contributi degli operatori del settore per le azioni di risanamento strutturale organizzate fino al 28 aprile 1999 in un fondo di riserva attribuito a detti fondi;
- (5) considerando che, a causa delle fondamentali differenze esistenti fra i mercati del trasporto di carichi secchi, del trasporto di liquidi e degli spintori, è opportuno istituire nei fondi una contabilità distinta per i battelli adibiti al trasporto di carichi secchi, le navi cisterna e gli spintori;
- (6) considerando che, nell'ambito di una politica economica conforme al trattato, la regolazione della capacità incombe in primo luogo agli operatori del settore; che è opportuno che i costi delle misure da introdurre siano a carico delle imprese che operano nel settore della navigazione interna; che tale regolazione consiste nella determinazione delle condizioni che si applicano all'entrata in servizio di talune capacità nuove, senza giungere al blocco totale dell'accesso al mercato; che tali condizioni possono essere limitate nel tempo, nel loro impatto e variare in funzione dell'evoluzione del mercato, ma che è necessario che i coefficienti siano gradualmente ricondotti a zero entro quattro anni a decorrere dal 29 aprile 1999; che occorre mantenere il regime di regolazione denominato «vecchio per nuovo» come meccanismo di vigilanza non appena il coefficiente raggiunge il livello zero e, in ogni caso, entro il 29 aprile 2003; che occorre versare i contributi speciali erogati in base al regime «vecchio per nuovo» nel

**▼B**

fondo di riserva e poterli utilizzare per erogare premi di demolizione in caso di necessità di intervento sul mercato;

- (7) considerando che è opportuno garantire che le misure previste dal presente regolamento e la loro applicazione non falsino o non rischino di falsare la concorrenza, in particolare favorendo talune imprese in misura contraria all'interesse comune; che, per porre le imprese interessate in condizioni di concorrenza uguali, devono essere uniformi le aliquote e le condizioni relative ai contributi speciali da versarsi ai fondi per le nuove costruzioni nonché ai premi di demolizione, qualora questi fossero necessari in caso di grave turbativa del mercato e secondo la procedura di cui all'articolo 8 della direttiva 96/75/CE;
- (8) considerando che, a causa del carattere comunitario delle flotte della navigazione interna, occorre adottare a livello comunitario le decisioni relative al funzionamento di tale meccanismo di regolazione delle capacità; che è opportuno attribuire alla Commissione la competenza a adottare tali decisioni, sorvegliarne l'applicazione e garantire il mantenimento delle condizioni di concorrenza di cui al presente regolamento; che è importante che la Commissione adotti tali decisioni previa consultazione degli Stati membri e delle organizzazioni rappresentative della navigazione interna a livello comunitario;
- (9) considerando che, nell'ambito dell'ammodernamento e della ristrutturazione delle flotte comunitarie, che operano in condizioni favorevoli per l'ambiente e la sicurezza, è opportuno prevedere misure sociali a favore di coloro che intendono abbandonare il settore dei trasporti per via navigabile o riconvertirsi in un altro settore di attività, nonché misure intese a promuovere la creazione di associazioni o cooperative di imprese, a migliorare la qualificazione professionale dei battellieri e a promuovere l'adeguamento tecnico dei battelli,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

I battelli della navigazione interna adibiti al trasporto di merci tra due o più punti sulle vie navigabili degli Stati membri sono soggetti alla politica di regolazione delle capacità delle flotte comunitarie alle condizioni stabilite dal presente regolamento.

Per un periodo di quattro anni al massimo a decorrere dal 29 aprile 1999, detta politica di regolazione delle capacità comporta condizioni di entrata in servizio di nuove capacità, ai sensi del presente regolamento.

*Articolo 2*

1. Il presente regolamento si applica ai battelli da carico ed agli spintori che effettuano trasporti per conto terzi o per conto proprio, immatricolati in uno Stato membro oppure, se non immatricolati gestiti da un'impresa stabilita in uno Stato membro.

**▼B**

Ai fini del presente regolamento, per «impresa» si intende qualsiasi persona fisica o giuridica che esercita un'attività economica artigianale o industriale.

2. Non sono soggetti al presente regolamento:
  - a) i battelli che navigano esclusivamente su idrovie nazionali non collegate alle altre vie navigabili della Comunità;
  - b) i battelli che, a causa delle dimensioni, non possono uscire dalle idrovie nazionali in cui operano e non possono accedere alle altre vie navigabili della Comunità (battelli vincolati), purché non possano fare concorrenza ai battelli ai quali si applica il presente regolamento;
  - c) i battelli che operano esclusivamente sul Danubio (e suoi affluenti), fino a Kelheim, senza mai uscirne;
  - d) gli spintori la cui potenza di propulsione non superi i 300 kW;
  - e) le unità di navigazione fluvio-marittime e le chiatte di nave, a condizione che effettuino esclusivamente trasporti internazionali o nazionali nel corso di viaggi che comportano un percorso marittimo;
  - f) i battelli adibiti esclusivamente al magazzinaggio di merci, vale a dire i battelli adibiti al carico e poi allo scarico di merci nel medesimo luogo;
  - g) le attrezzature di dragaggio, come le barche con valvola, i pontoni e i mezzi galleggianti delle imprese di costruzioni, nella misura in cui tale materiale non sia destinato al trasporto di merci ai sensi dell'articolo 1;
  - h) i traghetti;
  - i) i battelli adibiti ad un servizio pubblico di carattere non commerciale.

3. Ogni Stato membro interessato ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, può escludere dall'ambito di applicazione del presente regolamento i suoi battelli di portata lorda inferiore a 450 tonnellate. Lo Stato membro interessato, se si avvale di tale facoltà, lo notifica entro sei mesi alla Commissione, che ne informa gli altri Stati membri.

### *Articolo 3*

1. Ciascuno Stato membro le cui vie navigabili sono collegate con quelle di un altro Stato membro e la cui flotta dispone di un tonnellaggio superiore a 100 000 tonnellate, in seguito denominato «Stato membro interessato», istituisce, nell'ambito della propria legislazione nazionale e con propri strumenti amministrativi, un «fondo di navigazione interna», in seguito denominato «fondo».

2. La gestione del fondo è affidata alle autorità competenti dello Stato membro interessato. Quest'ultimo associa alla gestione del fondo le organizzazioni nazionali rappresentative della navigazione interna.

3. Ciascun fondo è dotato di un fondo di riserva, che prevede tre contabilità distinte; una per i battelli da carico secco, una per le navi cisterna e una per gli spintori.

**▼B**

Tale fondo di riserva è alimentato mediante:

- i residui delle azioni di risanamento strutturale organizzate fino al 28 aprile 1999, costituiti unicamente dai contributi finanziari degli operatori del settore,
- i contributi speciali di cui all'articolo 4,
- i mezzi finanziari che potrebbero essere messi a disposizione in caso di grave turbativa del mercato, secondo il disposto dell'articolo 7 della direttiva 96/75/CE.

4. Il fondo di riserva può essere utilizzato per misure adeguate, quali quelle previste dall'articolo 7 della direttiva 96/75/CE e, in particolare, per misure di risanamento organizzate a livello comunitario, secondo le modalità definite dal paragrafo 6 e dall'articolo 6 del presente regolamento.

5. Il fondo di riserva può essere utilizzato per misure quali quelle di cui all'articolo 8 a richiesta unanime delle organizzazioni rappresentative della navigazione interna. In tal caso, le misure devono formare oggetto di un'azione a livello comunitario.

6. Una solidarietà finanziaria è stabilita tra i fondi per quanto riguarda le contabilità distinte di cui al paragrafo 3, primo comma. Essa interviene per tutte le spese e le risorse dei fondi di cui al paragrafo 3, secondo comma, per garantire la parità di trattamento fra tutti i trasportatori soggetti al presente regolamento, indipendentemente dal fondo da cui dipende il battello.

7. Gli Stati membri interessati continuano a gestire il fondo di cui all'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 1101/89 fino alla istituzione del nuovo fondo di cui al paragrafo 1.

*Articolo 4*

1. L'entrata in servizio dei battelli soggetti al presente regolamento, tanto nuovi che importati da un paese terzo o che escano dalle idrovie di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettere a), b) o c), è soggetta alla condizione (denominata regime «vecchio per nuovo») che il proprietario del battello che entra in servizio:

- proceda alla demolizione, senza riscuotere il relativo premio, di un tonnello di stiva equivalente a un rapporto di tonnello denominato «coefficiente», determinato dalla Commissione, fra il tonnello precedente e quello nuovo, oppure
- versi al fondo dal quale dipende il nuovo battello, o che egli ha scelto ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, un contributo speciale il cui importo è determinato in funzione del suddetto coefficiente, ovvero, se procede alla demolizione di un tonnello inferiore al coefficiente di cui sopra, versi la differenza tra il tonnello del nuovo battello e il tonnello della capacità demolita.

**▼B**

2. Il coefficiente può essere fissato a livelli differenti a seconda dei diversi settori del mercato: vale a dire i battelli da carico secco, le cisterne e gli spintori.

Il coefficiente è ridotto in modo continuo onde essere ricondotto, periodicamente e rapidamente, a zero entro il 29 aprile 2003.

Non appena il coefficiente è ricondotto a zero il regime si trasforma in meccanismo di vigilanza, riattivabile esclusivamente in caso di grave turbativa del mercato, ai sensi dell'articolo 6.

3. Il proprietario del battello deve versare il contributo speciale o procedere alla demolizione di un tonnellaggio di capacità vecchia:

- al momento dell'ordinazione effettiva di costruzione del nuovo battello o della domanda di importazione, a condizione che il battello sia messo in servizio entro dodici mesi,
- oppure al momento dell'effettiva entrata in servizio del nuovo battello e del battello importato.

La scelta deve essere formulata all'atto dell'ordinazione o della domanda di importazione del battello.

Il battello da demolire in qualità di tonnellaggio di compensazione deve essere stato demolito prima dell'entrata in servizio del nuovo battello.

Il proprietario del battello che entra in servizio, il quale ha proceduto alla demolizione di un tonnellaggio superiore a quello necessario, non riceve un compenso finanziario.

Ogni Stato membro interessato può autorizzare l'utilizzazione come tonnellaggio di compensazione, vale a dire trattare come se fossero stati demoliti i battelli definitivamente ritirati dal mercato per essere utilizzati a fini diversi dal trasporto di merci, quali i battelli utilizzati a fini umanitari e le navi-museo, i battelli destinati a paesi in via di sviluppo non situati sul continente europeo o quelli messi a disposizione di istituzioni senza fini di lucro. Esso comunica questa autorizzazione di utilizzo alla Commissione, che ne informa gli altri Stati membri interessati.

4. Per gli spintori il concetto di tonnellaggio è sostituito da quello di potenza di propulsione.

5. Le condizioni di cui al paragrafo 1 si applicano anche agli aumenti di capacità dovuti all'allungamento del battello o alla sostituzione dei motori dello spintore.

6. La Commissione può escludere taluni battelli specializzati dall'ambito di applicazione del paragrafo 1, previa consultazione degli Stati membri e delle organizzazioni rappresentative della navigazione interna a livello comunitario.

I battelli specializzati devono essere progettati specificamente per il trasporto di un solo tipo di merci, essere tecnicamente inadeguati al trasporto di altre merci, non potendo il predetto unico tipo di merci essere trasportabile da battelli che non dispongano degli impianti tecnici speciali e non potendo i proprietari impegnarsi per iscritto a non trasportare sul loro battello nessun altro tipo di merce fintantoché si applica il regime «vecchio per nuovo».



#### Articolo 5

1. Per i battelli immatricolati in uno degli Stati membri interessati, il contributo speciale è versato al fondo dello Stato membro di immatricolazione del battello. Per i battelli non immatricolati, gestiti da un'impresa stabilita in uno degli Stati membri interessati, il contributo speciale è versato al fondo dello Stato membro di stabilimento.

2. Per i battelli immatricolati uno Stato membro diverso da uno Stato membro interessato e per i battelli non immatricolati gestiti da un'impresa stabilita in uno Stato membro diverso da uno Stato membro interessato, il contributo speciale è versato, a scelta del proprietario del battello, ad uno dei fondi istituiti negli Stati membri interessati.

#### Articolo 6

In caso di grave turbativa del mercato, quale quella definita nell'articolo 7 della direttiva 96/75/CE, e su richiesta di uno Stato membro, previo parere del comitato di cui all'articolo 8 di detta direttiva secondo la procedura ivi prevista, la Commissione può riattivare il regime «vecchio per nuovo» per un periodo limitato nel tempo, a norma dell'articolo 7 della stessa direttiva, corredandolo o meno di misure di risanamento strutturale.

Nell'ambito di dette misure di risanamento strutturale il proprietario di un battello di cui all'articolo 2, paragrafo 1, qualora proceda alla demolizione del battello, ovvero alla rottamazione integrale dello scafo del battello o trattandosi di uno spintore, rispettivamente alla distruzione dello scafo e del motore, può ottenere, dal fondo da cui dipende il battello e nei limiti dei mezzi finanziari disponibili, un premio di demolizione la cui aliquota è determinata dalla Commissione alle condizioni previste dall'articolo 7.

Tuttavia, tale premio potrà essere versato esclusivamente per un battello il cui proprietario possa provare che appartiene alla «flotta attiva», vale a dire:

- che è in buone condizioni di funzionamento, e
- che è munito di certificati di navigabilità e di stazza validi oppure di autorizzazione a compiere trasporti nazionali rilasciata dall'autorità competente di uno degli Stati membri interessati, e
- che ha compiuto almeno dieci viaggi negli ultimi 24 mesi precedenti la presentazione della domanda di premio di demolizione. Per «viaggio» si intende un'operazione di trasporto commerciale su una distanza consueta per il trasporto di merci della medesima natura (superiore a 50 km), con un volume di carico trasportato ragionevolmente correlato alla capacità di carico del battello (almeno 70 %).

Non è accordato alcun premio per i battelli che, in seguito ad avaria o ad altro danno, non sono più riparabili o il cui costo di riparazione è superiore all'importo del premio di demolizione.

Le autorità competenti, se hanno fondate ragioni di dubitare delle buone condizioni di funzionamento del battello oggetto di una domanda di premio di demolizione, possono chiedere una perizia che attesti che il battello è in condizioni tecniche tali da consentirgli di effettuare operazioni di trasporto. Il premio di demolizione è negato se il battello non soddisfa tale requisito.



**▼B***Articolo 7*

1. La Commissione stabilisce, previa consultazione degli Stati membri e delle organizzazioni rappresentative della navigazione interna a livello comunitario, separatamente per i battelli da carico secco, per le navi cisterna, nonché per gli spintori:

- i coefficienti del regime «vecchio per nuovo» riguardanti i battelli di cui all'articolo 2,
- l'aliquota dei contributi speciali,
- il periodo dell'azione di demolizione, le condizioni alle quali i premi di demolizione di cui all'articolo 6 sono corrisposti e l'aliquota degli stessi,
- i coefficienti di valorizzazione (tonnellaggi equivalenti) per i diversi tipi e le diverse categorie di attrezzature fluviali.

2. I contributi speciali ed i premi di demolizione sono espressi in euro; le aliquote sono identiche per tutti i fondi.

3. I contributi speciali e i premi di demolizione sono calcolati, per i battelli da carico, in funzione del tonnellaggio di portata lorda e, per gli spintori, in funzione della potenza di propulsione.

4. La Commissione, previa consultazione degli Stati membri e delle organizzazioni rappresentative della navigazione interna a livello comunitario, stabilisce le modalità della solidarietà finanziaria prevista all'articolo 3, paragrafo 6.

5. Nelle sue decisioni la Commissione tiene conto anche dei risultati dell'osservazione dei mercati dei trasporti nella Comunità e della loro prevedibile evoluzione, nonché della necessità di evitare che la concorrenza sia falsata in misura contraria all'interesse comune. Per contribuire all'osservazione dei mercati i proprietari dei battelli in costruzione o importati devono informare i fondi sei mesi prima dell'entrata in servizio dei battelli.

**▼M1***Articolo 8*

Fatto salvo l'articolo 3, paragrafo 5, ogni Stato membro può adottare misure intese in particolare a:

- facilitare il conseguimento del prepensionamento oppure la riqualificazione in un'altra attività economica per i lavoratori del settore della navigazione interna che si ritirano dall'attività, tra l'altro fornendo informazioni esaurienti,
- organizzare corsi di formazione o di riqualificazione professionale per i membri dell'equipaggio, inclusi i lavoratori e gli operatori-proprietari, che lasciano l'attività e fornire informazioni appropriate su tali corsi;
- migliorare le capacità degli addetti del settore della navigazione interna e le loro conoscenze in materia di logistica, per garantire lo sviluppo e il futuro della professione;

**▼ M1**

- incoraggiare il raggruppamento degli operatori-proprietari in cooperative e rafforzare le organizzazioni di rappresentanza del trasporto nella navigazione interna a livello di Unione;
- incoraggiare l'adeguamento dei battelli al progresso tecnico per migliorare le condizioni di lavoro, inclusa la tutela della salute, e promuovere la sicurezza;
- incoraggiare l'ammodernamento dei battelli e il loro adeguamento al progresso tecnico per quanto riguarda le prestazioni ambientali, inclusi i battelli ecologici;
- incoraggiare opzioni volte a creare un effetto leva dei fondi di riserva in combinazione con gli strumenti finanziari disponibili, inclusi, se del caso, quelli nell'ambito di Orizzonte 2020 e del meccanismo per collegare l'Europa, nonché con gli strumenti finanziari della Banca europea per gli investimenti.

**▼ B***Articolo 9*

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per l'esecuzione del presente regolamento e le comunicano alla Commissione.

Tali misure devono prevedere in particolare un controllo permanente ed efficace dell'osservanza degli obblighi gravanti sulle imprese ai sensi del presente regolamento e delle relative disposizioni nazionali d'esecuzione, nonché adeguate sanzioni in caso di infrazione.

2. Gli Stati membri trasmettono annualmente alla Commissione tutte le informazioni utili riguardanti i risultati del regime «vecchio per nuovo», nonché la situazione finanziaria dei fondi e del fondo di riserva.

3. La Commissione adotta le decisioni ad essa incombenti a norma dell'articolo 7.

4. La Commissione controlla che i fondi applichino uniformemente il presente regolamento e ne garantisce il coordinamento.

*Articolo 10*

Il presente regolamento entra in vigore il 29 aprile 1999.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.