

31999R0718

2.4.1999

URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI

L 90/1

UREDBA SVETA (ES) št. 718/1999**z dne 29. marca 1999****o ukrepih glede zmogljivosti ladjevja Skupnosti za pospeševanje prevoza po celinskih plovniht poteh**

SVET EVROPSKE UNIJE JE

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 75 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije ⁽¹⁾,

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾,

v skladu s postopkom, določenim v členu 189 Pogodbe ⁽³⁾,

(1) ker je bila z Uredbo (EGS) št. 1101/89 ⁽⁴⁾ uvedena ureditev za strukturne izboljšave v sektorju celinskih plovniht poti za flote, ki obratujejo na povezanih omrežjih celinskih plovniht poti v Belgiji, Nemčiji, Franciji, Luksemburgu, na Nizozemskem in v Avstriji; ker je bil namen te uredbe zmanjšati presežek zmogljivosti flot na celinskih plovniht poteh s projekti razreza plovil, usklajenimi na ravni Skupnosti; ker ta uredba preneha veljati 28. aprila 1999;

(2) ker se je pokazalo, da je med ukrepi za podporo tega programa strukturnih izboljšav, katerih cilj je preprečiti povečanje obstoječega presežka zmogljivosti ali nastajanje nadaljnjega presežka zmogljivosti, pravilo „staro za novo“ nepogrešljivo za uravnoteženo delovanje trga celinskih plovniht poteh; ker to pravilo ostaja tudi temeljno sredstvo za posredovanje ob resnih motnjah na tem trgu, kakor je opredeljeno v členu 1 Direktive 96/

75/ES ⁽⁵⁾; ker naj se sprejmejo ukrepi, da se prepreči izničenje koristi od projektov razreza, ki potekajo od leta 1990, z dajanjem novih zmogljivosti v uporabo, takoj ko preneha prej navedeno pravilo; ker je zato treba ohraniti pravilo „staro za novo“ za omejeno časovno obdobje največ štirih let s postopnim zmanjševanjem razmerij na nič, da bi zagotovili tekoči prehod in zaključili fazo posredovanja na trgu Skupnosti; ker je tudi pomembno ohraniti instrument „staro za novo“ za urejanje zmogljivosti ladjevja Skupnosti v obdobju po teh štirih letih, vendar kot rezervni mehanizem, nastavljen na nič, ki bi se lahko ponovno uporabil samo ob resnih motnjah na trgu v smislu člena 7 Direktive 96/75/ES;

(3) ker je treba nastajanje novega presežka zmogljivosti učinkovito nadzorovati v vseh panogah prevoza po celinskih plovniht poteh na trgu; ker je zato pomembno, da so ukrepi, ki jih je treba sprejeti, splošno uporabni in zajemajo vsa plovila za prevoz tovora in remorkerje; ker naj bodo iz takih ukrepov izvzeta plovila, ki zato, ker obratujejo izključno na zaprtih domačih ali na mednarodnih trgih, nikakor ne prispevajo k presežku zmogljivosti v omrežju povezanih celinskih plovniht poti; ker se naj zagotovi možnost izvzetja plovil, ki zaradi svoje nosilnosti (DWT) pod 450 ton tudi ne prispevajo k takemu presežku zmogljivosti; ker v nasprotju zasebne flote, ki opravljajo prevoze za lastni račun, ne morejo biti izključene zaradi svojega vpliva na prevozne trge;

(4) ker je enotni pristop, ki omogoča državam članicam, da sprejmejo skupne ukrepe za doseganje istega cilja, temeljna predpostavka za urejanje zmogljivosti; ker naj se zato ohranijo skladi za razrez plovil, ki so bili uvedeni z Uredbo (EGS) št. 1101/89 v državah članicah s celinskimi vodnimi potmi, vendar pod novo oznako, ki naj urejajo pravilo „staro za novo“; ker naj se presežek sredstev od prispevkov industrijskega sektorja za projekte strukturnih izboljšav, ki potekajo od 28. aprila 1999, prenese v rezervni sklad, dodan k prej navedenim skladi;

⁽¹⁾ UL C 320, 17.10.1998, str. 4 in UL C 15, 20.1.1999, str. 15.

⁽²⁾ Mnenje z dne 2. decembra 1998 (UL C 40, 15.2.1999, str. 47).

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 3. decembra 1998 (UL C 398, 21.12.1998), Skupno stališče Sveta z dne 21. decembra 1998 (UL C 55, 25.2.1999) in Sklep Evropskega parlamenta z dne 25. februarja 1999 (še neobjavljen v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ UL L 116, 28.4.1989, str. 25. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 742/98 z dne 2. aprila 1998 (UL L 103, 3.4.1998, str. 3).

⁽⁵⁾ Direktiva Sveta 96/75/ES z dne 19. novembra 1996 o sistemih najemanja ladijskega prostora in določanja cen v nacionalnem in mednarodnem prevozu po celinskih plovniht poteh v Skupnosti (UL L 304, 27.11.1996, str. 12).

- (5) ker med trgov prevoznih sredstev za suhi tovor, tekoči tovor in trgov remorkerjev obstajajo temeljne razlike, je priporočljivo voditi ločene račune v vsakem skladu za prevozna sredstva za suhi tovor, tankerje in remorkerje;
- (6) ker so glede na gospodarsko politiko, ki je združljiva s Pogodbo, za urejanje zmogljivosti odgovorni predvsem izvajalci v sektorju; ker naj zato stroški uvedenih ukrepov krijejo podjetja v sektorju prometa po celinskih plovnihih poteh; ker to urejanje zmogljivosti vključuje določanje pogojev, ki veljajo za začetek obratovanja novih zmogljivosti, ne da bi povsem zaprli dostop do trga; ker se lahko omejita trajanje in vpliv teh pogojev, ki se lahko prožno prilagodijo tržnim gibanjem, vendar je treba od 29. aprila 1999 razmerja v štirih letih postopoma zmanjšati na nič; ker naj se potem, ko razmerje doseže ničlo, ta regulativni mehanizem, imenovan pravilo „staro za novo“, ohrani kot rezervni mehanizem; ker naj se posebni prispevki, plačani po pravilu „staro za novo“, zbirajo v rezervnem skladu in se lahko uporabljajo za odobritev premij za razrez, če se izkaže, da je potrebno posredovanje na trgu;
- (7) ker je primerno zagotoviti, da ukrepi, predvideni v tej uredbi, in njihovo izvajanje ne izkrivljajo konkurence niti ne grozijo z izkrivljanjem konkurence, zlasti z dajanjem prednosti določenim podjetjem v obsegu, ki je v nasprotju s skupnim interesom; ker naj se za zagotovitev podobnih konkurenčnih pogojev zadevnim podjetjem določijo enotne tarife in enaki pogoji za posebne prispevke, ki jih je treba plačevati v sklade za gradnjo novih plovil in premije za razrez, če se izkaže, da so take premije potrebne ob resnih motnjah na trgu in v skladu s postopkom, predvidenim v členu 8 Direktive 96/75/ES;
- (8) ker naj se odločitve o delovanju mehanizma urejanja zmogljivosti sprejmejo na ravni Skupnosti, ker so flote na celinskih plovnihih poteh flote Skupnosti; ker naj se pooblastilo za sprejemanje takih odločitev, skrb za njihovo izvajanje in zagotavljanje pogojev konkurence, določene v tej uredbi, prenese na Komisijo; ker je pomembno, da Komisija sprejme take odločitve po posvetovanju z državami članicami in organizacijami, ki predstavljajo promet po celinskih plovnihih poteh na ravni Skupnosti;
- (9) ker naj se v zvezi s posodabljanjem in prestrukturiranjem flot Skupnosti, da bi bile okolju prijazne in varne, predvidijo socialni ukrepi, ki bi pomagali delavcem, ki želijo izstopiti iz plovbe po celinskih plovnihih poteh ali se usposobiti za druga dela v drugem sektorju, skupaj z ukrepi za spodbujanje ustanavljanja skupin podjetij, da bi izboljšali usposobljenost upravljavcev ladij in pospešili prilagajanje plovil tehničnemu napredku,

SPREJEL NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Za plovila za plovbo po celinskih plovnihih poteh, ki se uporabljajo za prevoz blaga med dvema točkama ali več točkami na celinskih plovnihih poteh v državah članicah, velja strategija v zvezi z zmogljivostjo flote Skupnosti, ki je določena v tej uredbi.

Za obdobje največ štirih let, ki se začne 29. aprila 1999, ta strategija v zvezi z zmogljivostjo vključuje pogoje za začetek obratovanja novih zmogljivosti v skladu s to uredbo.

Člen 2

1. Ta uredba se uporablja za tovarne ladje in remorkerje, ki opravljajo prevoze za lastni račun ali za najem ali plačilo in so registrirane v državi članici, če pa niso registrirane, z njimi upravljajo podjetja s sedežem v državi članici.

Za namene te uredbe pomeni „podjetje“ fizično ali pravno osebo, ki opravlja gospodarsko dejavnost kot neindustrijsko ali industrijsko dejavnost.

2. Uredba ne velja za:

- (a) plovila, ki plujejo izključno po domačih plovnihih poteh, ki niso povezane z drugimi vodnimi potmi v Skupnosti;
- (b) plovila, ki zaradi svojih dimenzij ne morejo zapustiti domačih plovnihih poti, na katerih plovejo, in nimajo dostopa do drugih plovnihih poti v Skupnosti (plovila za lastne potrebe), če obstaja verjetnost, da taka plovila ne bodo konkurenčna plovilom, ki jih obravnava ta uredba;
- (c) plovila, ki plujejo izključno po Donavi (in njenih pritokih) do Kelheima, ne da bi jo zapustila;
- (d) remorkerji s pogonsko zmogljivostjo, ki ne presega 300 kilovatov;
- (e) morske ladje za plovbo po celinskih plovnihih poteh in ladijske barže, ki se uporabljajo izključno za mednarodne ali domače prevoze po plovnihih poteh, ki vključujejo prečkanje morja;

(f) plovila, ki se uporabljajo izključno za skladiščenje blaga, to so plovila, ki se uporabljajo za nakladanje in kasneje za razkladanje blaga na istem mestu;

(g) oprema za izkopavanje, na primer barke-bagri, pontonski mostovi, plavajoče konstrukcije, če se taka oprema ne uporablja za prevoz blaga v smislu člena 1;

(h) trajekti;

(i) plovila, ki opravljajo neprofitne javne storitve.

3. Vsaka država članica, za katero velja člen 3(1), lahko izvzame iz področja uporabe te uredbe svoja plovila z nosilnostjo do 450 ton. Če država članica izkoristi to možnost, o tem ustrezno uradno obvesti Komisijo v šestih mesecih; Komisija obvesti druge države članice.

Člen 3

1. Vsaka država članica, katere celinske plovne poti so povezane s potmi v drugi državi članici in katere flota presega nosilnost 100 000 ton (v nadaljnjem besedilu „zadevne države članice“), v okviru svoje nacionalne zakonodaje in s svojimi lastnimi administrativnimi sredstvi ustanovijo sklad za celinske plovne poti (v nadaljnjem besedilu „sklad“).

2. Sklad upravljajo pristojni organi v zadevnih državah članicah. Vsaka država članica v to upravljanje vključi svoje nacionalne organizacije, ki predstavljajo prevoznike po celinskih plovnih poteh.

3. Vsak sklad ima rezervni sklad, ki je sestavljen iz treh ločenih računov: za plovila za prevoz suhega tovora, za tankerje in za remorkerje.

Ta rezervni sklad se financira iz:

— presežnih finančnih sredstev iz projektov strukturnih izboljšav, ki potekajo od 28. aprila 1999 in so sestavljeni izključno iz finančnih prispevkov dejavnosti,

— posebnih prispevkov iz člena 4,

— finančnih virov, ki bi lahko bili na voljo ob resnih motnjah na trgu, kakor je navedeno v členu 7 Direktive 96/75/ES.

4. Rezervni sklad se lahko uporablja v povezavi z ustreznimi ukrepi iz člena 7 Direktive 96/75/ES in zlasti za izboljševalne ukrepe, ki potekajo na ravni Skupnosti po postopku, opredeljenem v odstavku 6 in členu 6 Uredbe.

5. Rezervni sklad se lahko uporablja za ukrepe iz člena 8, če jih soglasno zahtevajo organizacije, ki zastopajo prevoz po celinskih plovnih poteh. V tem primeru gre za ukrepe na ravni Skupnosti.

6. Za ločene račune, navedene v prvem pododstavku odstavka 3, obstaja medsebojna finančna podpora med skladi. To velja za vse izdatke in celotno financiranje, navedeno v drugem pododstavku odstavka 3, da bi zagotovili enakopravno obravnavo za vse prevoznike, za katere velja ta uredba, neodvisno od sklada, ki mu plovilo pripada.

7. Zadevne države članice nadaljujejo z upravljanjem sklada iz člena 3 Uredbe (EGS) št. 1101/89 do ustanovitve novega sklada iz odstavka 1.

Člen 4

1. Plovila, ki jih zajema ta uredba, bodisi na novo konstruirana, uvožena iz tretje države ali plovila, ki nameravajo zapustiti plovne poti, navedene v členu 2(2)(a), (b) ali (c), lahko začnejo obratovati samo (pravilo „staro za novo“), če lastnik plovila, ki bo začelo obratovati:

— ne da bi prejel premijo za razrez, odstrani tonažo v skladu z razmerjem med staro in novo tonažo, ki ga določi Komisija,

— ali plača v sklad, v katerega spada novo plovilo, ali v sklad, ki ga izbere lastnik plovila v skladu s členom 5(2), poseben prispevek, ki temelji na prej navedenem razmerju, ali plača razliko med tonažo novega plovila in odstranjeno tonažo, če lastnik odstrani tonažo, ki je manjša od zahtevane ravni zgoraj navedenega razmerja.

2. Razmerje se lahko določi na različnih ravneh za različne sektorje trga, in sicer za plovila za suhi tovor, tankerje in remorkerje.

Razmerje je treba stalno zmanjševati, da bi ga čim prej in v rednih presledkih znižali na nič, vendar najkasneje do 29. aprila 2003.

Ko je razmerje na ničli, postane ta ureditev rezervni mehanizem in se lahko ponovno uporabi samo ob resnih motnjah na trgu, kakor je predvideno v členu 6.

3. Lastnik plovila mora imeti na voljo izbiro med plačilom posebnih prispevkov ali odstranitvijo stare tonaže:

— bodisi v času, ko podjetje odredi konstrukcijo novega plovila, ali v času predložitve vloge za uvoz, če plovilo začne obratovati dvanajst mesecev po tem datumu,

— ali takrat, ko začne obratovati novo ali uvoženo plovilo.

Izbira časa mora biti navedena pri izdaji naloga ali predložitvi vloge za uvoz plovila.

Plovilo, dano v razrez kot kompenzacijska tonaža, mora biti odstranjeno pred obratovanjem novega plovila.

Lastniki plovil, namenjenih obratovanju, ki so odstranili več tonaže, kakor je bilo potrebno, za ta presežek ne dobijo finančne podpore.

Vsaka zadevna država članica lahko dovoli, da se plovila, ki so dokončno umaknjena s tržišča za uporabo v druge namene, kot je prevoz blaga, na primer plovila za humanitarne namene, muzejske ladje, plovila za države v razvoju zunaj Evrope ali plovila, dana na voljo neprofitnim organom, štejejo za kompenzacijsko tonažo, to pomeni, da se obravnavajo, kakor da so bila odstranjena. Država članica tako dovoljenje pošlje Komisiji, ki o tem obvesti druge zadevne države članice.

4. Pri remorkerju se lahko koncept „tonaže“ nadomesti s konceptom „pogonske zmogljivosti“.

5. Pogoji, določeni v odstavku 1, veljajo tudi za povečanja zmogljivosti, ki izhajajo iz podaljšanja plovila ali zamenjave motorjev remorkerja.

6. Po posvetovanju z državami članicami in organizacijami, ki zastopajo promet po celinskih plovniških poteh, lahko Komisija iz okvira področja uporabe odstavka 1 izvzame specializirana plovila.

Specializirana plovila morajo biti posebej in tehnično načrtovana za prevažanje ene vrste blaga in tehnično neprimerna za prevažanje drugega blaga, pri čemer se te vrste blaga ne smejo prevažati v plovilih brez posebne tehnične opreme, lastniki plovil pa morajo dati pisno jamstvo, da se v njihovih plovilih ne bo prevažalo nobeno drugo blago, dokler velja pravilo „staro za novo“.

Člen 5

1. Za ladje, ki so registrirane v eni od zadevnih držav članic, se plača poseben prispevek v sklad države članice, v kateri je plovilo registrirano. Za neregistrirana plovila, ki jih upravlja podjetje, s sedežem v eni od zadevnih držav članic, se posebni prispevek plača v sklad države članice, v kateri ima podjetje sedež.

2. Posebni prispevek za plovila, registrirana v državi članici, ki ni zadevna država članica, ali za neregistrirana plovila, s katerimi upravlja podjetje s sedežem v državi članici, ki ni zadevna država članica, se plača v enega od skladov, ustanovljenih v zadevnih državah članicah, ki ga izbere lastnik plovila.

Člen 6

Ob resni motnji na trgu, kakor je opredeljena v členu 7 Direktive 96/75/ES, in na zahtevo države članice lahko Komisija potem, ko odbor iz člena 8 navedene direktive da svoje mnenje in ob upoštevanju postopka, ki je določen v tem členu, ponovno uveljavi pravilo „staro za novo“, za omejeno obdobje v skladu s členom 7 navedene direktive, s spremljajočimi ukrepi strukturnih izboljšav ali brez njih.

V okviru takih ukrepov strukturnih izboljšav lastniki plovil iz člena 2(1), ki razrežejo plovilo, to pomeni tisti, ki popolnoma razstavijo trup ladje ali pri remorkerju uničijo trup ladje in motor, lahko prejmejo od sklada, ki je do takrat pokrival plovilo, premijo za razrez v višini, ki jo določi Komisija pod pogoji, določenimi v členu 7, če so na voljo finančna sredstva.

Vendar se lahko premija odobri samo za plovila, za katera lastnik dokaže, da so del njegove aktivne flote, in sicer:

— plovila, ki so v dobrem delovnem stanju, in

— plovila, za katera lahko lastnik predloži veljavna spričevala o njihovi sposobnosti za plovbo in tonaži ali dovoljenje za obratovanje v domačem prevozu, ki ga izda pristojni organ ene od zadevnih držav članic, in

— plovila, ki so opravila vsaj deset voženj v 24 mesecih, preden zanje predloži vlogo za pridobitev premije za razrez. „Vožnja“ pomeni komercialni prevoz na razdalji, ki je normalna za prevoz blaga iste vrste (nad 50 km), in prevoz količine tovora v ustreznem sorazmerju z nosilnostjo plovila (vsaj 70 %).

Za plovila, ki zaradi brodoloma ali druge poškodbe niso več popravljiva ali za katera so stroški popravila višji od vsote premije za razrez, se premija ne odobri.

Kadar imajo pristojni organi utemeljene razloge, da dvomijo o tem, da je plovilo, za katero je bila predložena vloga za pridobitev premije za razrez, v dobrem obratovalnem stanju, lahko zaprosijo nadzornika, da potrdi, da je zadevno plovilo v ustreznem tehničnem stanju za prevoz blaga. Premija za razrez se zavrne, če plovilo ne izpolnjuje te zahteve.

Člen 7

1. Po posvetovanju z državami članicami in organizacijami, ki predstavljajo promet po celinskih plovnih poteh na ravni Skupnosti, Komisija ločeno določi za plovila za suhi tovor, tankerje in remorkerje:

- razmerja za pravilo „staro za novo“ za plovila iz člena 2,
- višino posebnih prispevkov,
- obdobje, v katerem bodo plačane premije za razrez iz člena 6, pogoje za njihovo odobritev in višine premij,
- valorizacijske koeficiente (ekvivalentna tonaža) za vsako vrsto in kategorijo plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh.

2. Posebni prispevki in premije za razrez so izraženi v evrih. Stopnje, ki se uporabljajo, so enake za vsak sklad.

3. Posebni prispevki in premije za razrez se izračunajo za plovila, ki prevažajo tovor, na podlagi nosilnosti (DWT), za remorkerje pa na podlagi pogonske zmogljivosti plovila.

4. Po posvetovanju z državami članicami in organizacijami, ki predstavljajo promet po celinskih plovnih poteh na ravni Skupnosti, Komisija določi podrobna pravila za medsebojno finančno podporo iz člena 3(6).

5. Komisija pri odločitvah, ki jih sprejema, upošteva tudi rezultate opazovanja trgov prevoznih storitev v Skupnosti in predvidene spremembe na teh trgih, kakor tudi potrebo po preprečevanju vsakega izkrivljanja konkurence v obsegu, ki je v nasprotju s skupnim interesom. Da bi prispevali k opazovanju trga, morajo lastniki zgrajenih ali uvoženih plovil obvestiti sklade šest mesecev pred začetkom obratovanja teh plovil.

Člen 8

Brez poseganja v člen 3(5) lahko vsaka država članica sprejme ukrepe, zlasti da:

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 29. marca 1999

- olajša prevoznikom po celinskih plovnih poteh, ki zapuščajo to gospodarsko panogo, da bi se predčasno upokojili ali prešli v drugo gospodarsko panogo,
- organizira programe za poklicno usposabljanje ali prekvalifikacijo za delavce, ki to panogo zapuščajo,
- spodbuja zasebne lastnike-prevoznike, da se pridružijo panožnim združenjem,
- spodbuja prilagajanje plovil tehničnemu napredku, da bi se izboljšali obratovalni pogoji in uveljavile zahteve o tehnični varnosti,
- izboljša poklicno usposobljenost osebja za plovbo, da bi zagotovila razvoj in prihodnost te panoge.

Člen 9

1. Države članice sprejmejo ukrepe, potrebne za izvajanje te uredbe, in o tem obvestijo Komisijo.

Ti ukrepi med drugim zagotavljajo stalno in učinkovito preverjanje skladnosti z obveznostmi, ki jih imajo podjetja po tej uredbi, in nacionalnimi izvedbenimi predpisi, ter poskrbijo za ustrezne kazni ob kršitvah.

2. Države članice sporočijo Komisiji vsako leto vse ustrezne informacije o napredku projekta „staro za novo“ in o finančnem položaju skladov in njihovega rezervnega sklada.

3. Komisija sprejme sklepe, ki jih mora sprejeti po členu 7.

4. Komisija zagotavlja, da skladi enotno in usklajeno uporabljajo to uredbo.

Člen 10

Ta uredba začne veljati 29. aprila 1999.

Za Svet

Predsednik

F. MÜNTEFERING