

## I

*(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)*

**REGLAMENTO (CE) N° 718/1999 DEL CONSEJO**  
**de 29 de marzo de 1999**  
**relativo a una política de capacidad de las flotas comunitarias de navegación**  
**interior para fomentar el transporte por vía navegable**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social <sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado <sup>(3)</sup>,

(1) Considerando que el Reglamento (CEE) n° 1101/89 <sup>(4)</sup> estableció un régimen de saneamiento estructural en el sector de la navegación interior para las flotas que operan en la red de vías navegables entrelazadas de Bélgica, Alemania, Francia, Luxemburgo, los Países Bajos y Austria; que este Reglamento tenía por objeto reducir las sobrecapacidades de las flotas de navegación interior mediante acciones de desguace coordinadas a escala comunitaria; que dicho Reglamento expira el 28 de abril de 1999;

(2) Considerando que, en las medidas de acompañamiento del régimen de saneamiento estructural destinadas a evitar el agravamiento de las sobrecapacidades existentes o la aparición de nuevas sobrecapacidades, el régimen «viejo por nuevo» resultó indispensable para lograr un funcionamiento equilibrado del mercado de la navegación interior; que dicho régimen sigue siendo también el instrumento esencial de intervención en caso de producirse una perturbación grave del mercado con arreglo al artículo 1 de la Directiva 96/75/CE <sup>(5)</sup>; que conviene, por otra parte, impedir que los efectos de las acciones de desguace realizadas desde 1990 sean contrarrestados por la entrada en servicio de nuevas capacidades de carga nada más

finalizar dicho régimen; que, por tanto, resulta necesario mantener la norma «viejo por nuevo» durante un período limitado a un máximo de cuatro años, disminuyendo al mismo tiempo progresivamente los coeficientes al nivel cero, para garantizar la transición y salir de la fase de intervencionismo comunitario en el mercado; que resulta igualmente importante mantener el instrumento de control de la capacidad de las flotas comunitarias que constituye la norma «viejo por nuevo» después esos cuatro años, pero a nivel cero y como mecanismo de reserva que sólo se reactivaría en caso de perturbación grave del mercado tal y como se contempla en el artículo 7 de la Directiva 96/75/CE;

(3) Considerando que es necesario garantizar el control efectivo de la aparición de nuevas sobrecapacidades en todos los sectores del mercado de los transportes por vía navegable; que se imponen, en consecuencia, medidas de carácter general que engloben a todos los barcos, tanto de transporte de mercancías como empujadores; que procede excluir de tales medidas a aquellos barcos que, por operar exclusivamente en mercados nacionales o internacionales cerrados no contribuyen a las sobrecapacidades en la red de vías entrelazadas y de prever la posibilidad de excluir de las mismas a los barcos que debido a su peso muerto inferior a 450 toneladas no contribuyen tampoco a dichas sobrecapacidades; que, en cambio, debido a su influencia en los mercados de transportes, es preciso no excluir de las medidas a las flotas privadas que efectúen transportes por cuenta propia;

(4) Considerando que un enfoque común que permita a los Estados miembros adoptar conjuntamente medidas encaminadas a la consecución de un mismo objetivo constituye uno de los requisitos indispensables para garantizar la regulación de la capacidad de carga; que conviene, por tanto, que los fondos de desguace constituidos en virtud del Reglamento (CEE) n° 1101/89 se mantengan en los Estados miembros afectados

<sup>(1)</sup> DO C 320 de 17.10.1998, p. 4, y DO C 15 de 20.1.1999, p. 15.

<sup>(2)</sup> Dictamen emitido el 2 de diciembre de 1998 (DO C 40 de 15.2.1999, p. 47).

<sup>(3)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 3 de diciembre de 1998 (DO C 398 de 21.12.1998), Posición común del Consejo de 21 de diciembre de 1998 (DO C 55 de 25.2.1999), y Decisión del Parlamento Europeo de 25 de febrero de 1999 (n° publicada aún en el Diario Oficial).

<sup>(4)</sup> DO L 116 de 28.4.1989, p. 25; Reglamento cuya última notificación la constituye el Reglamento (CE) n° 742/98 de la Comisión (DO L 103 de 3.4.1998, p. 3).

<sup>(5)</sup> Directiva 96/75/CE del Consejo, de 19 de noviembre de 1996, relativa a los sistemas de fletamentos y de fijación de precios en el sector de los transportes nacionales e internacionales de mercancías por vía navegable en la Comunidad (DO L 304 de 27.11.1996, p.12).

por la navegación interior con una nueva denominación y que éstos garanticen la gestión de la norma «viejo por nuevo»; que conviene que los remanentes financieros procedentes de las contribuciones de los profesionales del sector para las acciones de saneamiento estructural organizadas hasta el 28 de abril de 1999 se coloquen en un fondo de reserva asignado a dichos fondos;

- (5) Considerando que, debido a diferencias fundamentales entre los mercados de transportes de carga seca, de transportes de materias líquidas y de los empujadores, es conveniente crear en el marco de un mismo fondo cuentas separadas para los barcos de carga seca, los barcos cisterna y los empujadores;
- (6) Considerando que, en el contexto de una política económica conforme al Tratado, la regulación de la capacidad de carga incumbe, en primer lugar, a los operadores de dicho sector; que los costes del sistema que se establezca deben, pues, ser sufragados por las empresas que operan en el sector de la navegación interior; que la regulación consiste en determinar las condiciones aplicables a la puesta en servicio de algunas capacidades nuevas sin llegar a un bloqueo total del acceso al mercado; que estas condiciones podrán ser limitadas en lo que se refiere a su duración y a sus repercusiones y variar de manera flexible, dependiendo de la evolución del mercado, pero reduciendo gradualmente los coeficientes a un nivel cero en el espacio de cuatro años a partir del 29 de abril de 1999; que este mecanismo de regulación, denominado norma «viejo por nuevo», debe mantenerse como mecanismo de reserva desde el momento en que el coeficiente alcance el nivel cero; que las contribuciones especiales pagadas de conformidad con la norma «viejo por nuevo» se colocarán en el fondo de reserva y se podrán utilizar para conceder primas de desguace, en caso de necesidad de intervención en el mercado;
- (7) Considerando que conviene garantizar que las medidas previstas en el presente Reglamento y su aplicación no falseen o amenacen falsear la competencia, en particular favoreciendo a determinadas empresas en una medida contraria al interés común; que para que las empresas interesadas estén en igualdad de condiciones, en materia de competencia, las contribuciones especiales que deban abonarse a los fondos relativos a nuevas construcciones y las primas de desguace, cuando éstas últimas se consideran necesarias en caso de perturbación grave del mercado y conforme al procedimiento establecido en el artículo 8 de la Directiva 96/75/CE, deben tener tipos y condiciones uniformes;
- (8) Considerando que procede adoptar a escala comunitaria las decisiones que han de tomarse para el funcionamiento de este mecanismo de regulación de la capacidad de carga, dado el carácter comunitario de las flotas de navegación interior; que debe atribuirse a la Comisión competencia para adoptar estas decisiones, así como para su aplicación y el mantenimiento de las

condiciones de competencia previstas en el presente Reglamento; que la Comisión adoptará sus decisiones previa consulta con los Estados miembros y las organizaciones representativas de la navegación interior de la Comunidad;

- (9) Considerando que, en el marco de la modernización y la reestructuración de las flotas comunitarias que operan en un contexto medioambiental y de seguridad favorable, conviene prever medidas sociales en favor de las personas que deseen abandonar el sector de los transportes por vía navegable o pasar a otro sector de actividades, así como medidas para estimular la creación de agrupaciones de empresas, mejorar la capacitación de los transportistas fluviales y promover la adaptación técnica de los barcos,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### *Artículo 1*

Los barcos de navegación interior dedicados al transporte de mercancías entre dos o más puntos por vías navegables de los Estados miembros quedan sometidos a la política de capacidad de las flotas comunitarias que establece el presente Reglamento.

Durante un período máximo de cuatro años, a partir del 29 de abril de 1999, dicha política de capacidad implicará, de acuerdo con el presente Reglamento, condiciones para la puesta en servicio de nuevas capacidades.

#### *Artículo 2*

1. El presente Reglamento se aplicará a los barcos de carga y a los empujadores que efectúen transportes, tanto por cuenta ajena como por cuenta propia, que estén matriculados en un Estado miembro o que, sin estar matriculados, sean explotados por una empresa establecida en un Estado miembro.

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por «empresa» cualquier persona física o jurídica que ejerza una actividad económica artesanal o industrial.

2. El presente Reglamento no se aplicará a:

- a) los barcos que naveguen exclusivamente por vías nacionales no enlazadas con otras vías navegables de la Comunidad;
- b) los barcos que debido a sus dimensiones no pueden salir de las vías navegables nacionales y que no pueden tener acceso a las demás vías navegables de la Comunidad (barcos cautivos), siempre que no puedan competir con los barcos a los que se aplique el presente Reglamento;
- c) los barcos que naveguen exclusivamente en el Danubio (y sus afluentes) hasta Kelheim, sin salir del mismo;
- d) los empujadores cuya potencia motriz no exceda de 300 kilovatios;

- e) los barcos fluvio-marítimos y las gabarras, siempre que efectúen exclusivamente transportes internacionales o nacionales que impliquen un trayecto marítimo;
- f) los barcos exclusivamente destinados al almacenamiento de mercancías, es decir, los que sirven para la carga y posterior descarga de mercancías en un mismo lugar;
- g) el material de dragado, como los barcos de compuertas y los pontones, así como la maquinaria flotante de las empresas de construcción, en la medida en que dicho material no esté dedicado al transporte de mercancías en el sentido del artículo 1;
- h) los transbordadores;
- i) los barcos destinados a un servicio público no comercial.

3. Cada Estado miembro interesado con arreglo al apartado 1 del artículo 3 podrá excluir del ámbito de aplicación del presente Reglamento sus barcos de un peso muerto inferior a 450 toneladas. Cuando haga uso de esta facultad, el Estado miembro interesado lo notificará, en un plazo de seis meses, a la Comisión, que informará de ello a los demás Estados miembros.

### Artículo 3

1. Cada Estado miembro cuyas vías navegables estén enlazadas con las de otro Estado miembro y cuya flota tenga un tonelaje superior a 100 000 toneladas, denominado en lo sucesivo «el Estado miembro interesado», creará, en el marco de su legislación nacional y con sus propios medios administrativos, un «fondo de navegación interior», denominado en lo sucesivo «el fondo».

2. La gestión de cada fondo incumbirá a las autoridades competentes del Estado miembro interesado. Éste, a su vez, asociará a esta gestión a las organizaciones nacionales representativas de la navegación interior.

3. Cada fondo contará con un fondo de reserva que comprenderá tres cuentas distintas: una para los barcos de carga seca, otra para los barcos cisterna y otra para los empujadores.

Este fondo de reserva se alimentará de:

- los remanentes financieros de las acciones de saneamiento estructural organizadas hasta el 28 de abril de 1999, compuestos únicamente de las contribuciones financieras de los profesionales del sector;
- las contribuciones especiales a que se refiere el artículo 4;
- los recursos financieros a los que se podría recurrir en el caso de perturbación grave del mercado a que se refiere el artículo 7 de la Directiva 96/75/CE.

4. El fondo de reserva se podrá utilizar en el marco de medidas adecuadas, tal como las previstas en el artículo 7 de la Directiva 96/75/CE y, en particular, en el marco de medidas de saneamiento organizadas a nivel comunitario, con arreglo a las modalidades definidas en el apartado 6 y en el artículo 6 del presente Reglamento.

5. El fondo de reserva sólo se podrá utilizar en el marco de medidas como las previstas en el artículo 8 si las organizaciones representativas de la navegación interior lo solicitan de forma unánime. En tal caso, las medidas deberán ser objeto de una acción a nivel comunitario.

6. Entre los fondos se establecerá una solidaridad financiera que afectará a las distintas cuentas contempladas en el párrafo primero del apartado 3. Se aplicará a todos los gastos y a todos los recursos de los fondos contemplados en el párrafo segundo del apartado 3, al objeto de garantizar la igualdad de trato entre todos los transportistas sometidos al presente Reglamento, independientemente del fondo que corresponda al barco.

7. Los Estados miembros interesados seguirán gestionando el fondo señalado en el artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 1101/89 hasta que se cree el nuevo fondo contemplado en el apartado 1.

### Artículo 4

1. La puesta en servicio de barcos sometidos al presente Reglamento, de nueva construcción o importados de un tercer país o que salgan de las vías contempladas en las letras a), b) o c) del apartado 2 del artículo 2, quedará sometida a la condición (llamada norma «viejo por nuevo») de que el propietario del barco que vaya a entrar en servicio:

- desguace, sin prima por desguace, un tonelaje de capacidad de carga que responda a una relación, denominada «coeficiente», entre el antiguo tonelaje y el nuevo tonelaje fijado por la Comisión;
- o que abone al fondo que corresponda a su nuevo barco o que haya elegido con arreglo al apartado 2 del artículo 5, una contribución especial por un importe fijado en función de dicho coeficiente, o, si desguaza un tonelaje inferior a dicho coeficiente, pague la diferencia entre el tonelaje del nuevo barco y el tonelaje de capacidad de carga desguazada.

2. El coeficiente podrá variar según los diferentes sectores del mercado: barcos de carga seca, barcos cisterna y empujadores.

El coeficiente deberá reducirse de forma continua lo antes posible y por etapas regulares hasta alcanzar el nivel cero o más tardar el 29 de abril de 2003.

En el momento en que el coeficiente quede fijado en cero, el régimen se transformará en un mecanismo de reserva que sólo se podrá reactivar en caso de perturbación grave del mercado de conformidad con el artículo 6.

3. El propietario del barco deberá pagar la contribución especial o desguazar un tonelaje de capacidad de carga antigua:

- bien en el momento del pedido efectivo de construcción del nuevo barco o de la solicitud de importación, siempre que el barco entre en servicio en los doce meses siguientes,
- bien en el momento de la puesta en servicio efectiva del nuevo barco o del barco importado.

La elección del momento se deberá expresar cuando se haga el pedido o la solicitud de importación del barco.

El desguace compensatorio del barco viejo se deberá haber efectuado antes de la puesta en servicio del barco nuevo.

El propietario del barco que entra en servicio que haya desguazado un tonelaje superior al exigido no percibirá ninguna compensación financiera suplementaria.

Todo Estado miembro interesado podrá autorizar que se utilicen como capacidad de carga compensatoria, es decir, considerándolos como si hubieran sido desguazados, los barcos definitivamente retirados del mercado par destinarlos a otros fines distintos del transporte de mercancías, como los barcos humanitarios, los barcos-museo, los barcos destinados a países en vías de desarrollo situados fuera del continente europeo o los barcos puestos a disposición de instituciones sin fines lucrativos. El Estado miembro comunicará dicha autorización de utilización a la Comisión, que informará de ello a los demás Estados miembros interesados.

4. Cuando se trate de empujadores, la noción de tonelaje se sustituirá por la de potencia motriz.

5. Las condiciones enunciadas en el apartado 1 se aplicarán también a los incrementos de capacidad resultantes del aumento de la eslora de los barcos o de la sustitución de los motores de los empujadores.

6. Tras consultar a los Estados miembros y a las organizaciones representativas de la navegación interior a nivel comunitario, la Comisión podrá excluir del ámbito de aplicación del apartado 1 a los barcos especializados.

Los barcos especializados deberán estar especialmente y técnicamente diseñados para el transporte de un solo tipo de mercancía y no ser aptos técnicamente para el transporte de otras mercancías, ese único tipo de mercancía no podrá ser transportada por barcos que no dispongan de instalaciones técnicas especiales y sus propietarios deberán comprometerse por escrito a no transportar con sus barcos ninguna otra mercancía mientras se aplique la norma «viejo por nuevo».

#### Artículo 5

1. En el caso de los barcos matriculados en uno de los Estados miembros interesados, la contribución especial se abonará al fondo de dicho Estado miembro. En el caso de los barcos que, sin estar matriculados, sean explotados por una empresa establecida en uno de los Estados miembros interesados, la contribución especial se abonará al fondo del Estado miembro donde esté establecida la empresa.

2. En el caso de los barcos matriculados en un Estado miembro distinto de un Estado miembro interesado y de los barcos que, sin estar matriculados, sean explotados por una empresa establecida en un Estado miembro distinto de un Estado miembro interesado, la contribución especial se abonará, a elección del propietario del barco, a cualquiera de los fondos creados en los Estados miembros interesados.

#### Artículo 6

En caso de perturbación grave del mercado, definida en el artículo 7 de la Directiva 96/75/CE, y a petición de un Estado miembro, previo dictamen del Comité a que se refiere el artículo 8 de dicha Directiva y con arreglo al procedimiento previsto en el mismo, la Comisión podrá reactivar la norma «viejo por nuevo» por un período de tiempo limitado, según lo establecido en el artículo 7 de la citada Directiva, y acompañada o no de medidas de saneamiento estructural.

En el marco de estas medidas de saneamiento estructural, el propietario de uno de los barcos contemplados en el apartado 1 del artículo 2 podrá recibir del fondo que corresponda a dicho barco y dentro de los límites de los medios financieros disponibles, una prima por desguace cuyo tipo será fijado por la Comisión en las condiciones previstas en el artículo 7, si procede al desguace de dicho barco, es decir, si reduce totalmente a chatarra el casco del barco o destruye el casco y el motor si se trata de un empujador.

No obstante, dicha prima sólo se concederá por los barcos cuyo propietario demuestre que forman parte de la «flota activa», es decir:

- que se encuentra en buen estado de funcionamiento, y
- que disponga bien de un certificado de navegabilidad y arqueo válido bien de una autorización para efectuar transportes nacionales expedida por la autoridad competente de uno de los Estados miembros interesados, y
- que haya efectuado un mínimo de diez viajes durante los últimos veinticuatro meses anteriores a la presentación de la solicitud de prima por desguace. Se entiende por «viaje» una operación de transporte comercial a una distancia habitual para el transporte de mercancías de la misma naturaleza (superior a 50 km) y con un volumen de carga transportada que esté en una relación razonable con la capacidad de carga del barco (un 70 % como mínimo).

No se concederán primas a los barcos que, a consecuencia de una avería u otros daños, no puedan ya repararse, o cuyo coste de reparación sea superior al importe de la prima por desguace.

Cuando las autoridades competentes tengan razones fundadas para dudar del buen estado de funcionamiento del barco objeto de una solicitud de prima por desguace, podrán solicitar a una oficina de peritaje la emisión de un certificado que indique que el barco afectado se encuentra en un estado técnico que le permite realizar transportes. Se denegará la prima por desguace si el barco no cumple este requisito.

#### Artículo 7

1. Tras consultar a los Estados miembros y a las organizaciones representativas de la navegación interior a nivel comunitario, la Comisión fijará separadamente, para los barcos de carga seca y para los barcos cisterna, así como para los empujadores:

- los coeficientes de la norma «viejo por nuevo» para los barcos contemplados en el artículo 2,
- el tipo de las contribuciones especiales,
- el período, las condiciones de asignación y los tipos de las primas por desguace contempladas en el artículo 6,
- los coeficientes de valorización (tonelajes equivalentes) para los distintos tipos y categorías de material fluvial.

2. Las contribuciones especiales y las primas por desguace se expresarán en euros. Los tipos serán los mismos para todos los fondos.

3. Las contribuciones especiales y primas por desguace se fijarán para los barcos de carga en función del tonelaje de peso muerto y los empujadores en función de la potencia propulsora.

4. Tras consultar a los Estados miembros y a las organizaciones representativas de la navegación interior a nivel comunitario, la Comisión determinará las modalidades de la solidaridad financiera contemplada en el apartado 6 del artículo 3.

5. Al adoptar dichas decisiones, la Comisión tendrá en cuenta asimismo los resultados de la observación de los mercados de los transportes en la Comunidad y su evolución previsible, así como la necesidad de evitar que la competencia sea falseada en una medida contraria al interés común. Para contribuir a la observación del mercado, los propietarios de los barcos en construcción o importados deberán informar a los fondos seis meses antes de la puesta en servicio de dichos barcos.

#### *Artículo 8*

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 3, todo Estado miembro podrá adoptar medidas destinadas, en particular, a:

- facilitar a los transportistas por vía navegable que se retiren de la profesión la obtención de una pensión de

jubilación anticipada o su reconversión a otra actividad económica;

- organizar cursos de formación profesional o de reconversión para los trabajadores que se retiren de la profesión;
- estimular la agrupación de transportistas fluviales independientes en asociaciones comerciales;
- fomentar la adaptación técnica de los barcos para mejorar las condiciones de trabajo, así como los requisitos técnicos de seguridad;
- mejorar la capacitación de los transportistas para garantizar la evolución y el futuro del sector.

#### *Artículo 9*

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento y las comunicarán a la Comisión.

Estas medidas deberán prever, en especial, un control permanente y eficaz del cumplimiento de las obligaciones que incumben a las empresas en virtud del presente Reglamento y de las disposiciones nacionales adoptadas para su ejecución, así como las sanciones apropiadas en caso de infracción.

2. Los Estados miembros comunicarán anualmente a la Comisión toda la información útil sobre los resultados de la norma «viejo por nuevo» y sobre el estado financiero de los fondos y de su fondo de reserva.

3. La Comisión adoptará las decisiones que le incumba tomar en virtud del artículo 7.

4. La Comisión velará por que los fondos apliquen de manera uniforme el presente Reglamento y se ocupará de su coordinación.

#### *Artículo 10*

El presente Reglamento entrará en vigor el 29 de abril de 1999.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 29 de marzo de 1999.

*Por el Consejo*  
*El Presidente*  
F. MÜNTEFERING