I

(Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk)

RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 718/1999

af 29. marts 1999

om en kapacitetspolitik for Fællesskabets indlandsflåder til fremme af vandvejstransporten

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ([2]),

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C ([3]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved forordning (EØF) nr. 1101/89 ([4]) blev der indført en ordning for strukturel sanering af indlandsskibsfarten for de flåder, der drives på det indbyrdes forbundne vandvejsnet mellem Belgien, Tyskland, Frankrig, Luxembourg, Nederlandene og Østrig; forordningen sigtede mod at nedbringe indlandsflådernes overkapacitet gennem ophugningsforanstaltninger, som skulle samordnes på fællesskabsplan; forordningen ophører med at gælde den 28. april 1999;

(2) i ledsageforanstaltningerne til denne struktursaneringsordning, som sigter mod at forebygge, at den eksisterende overkapacitet forværres, eller at der opstår ny overkapacitet, har »gammelt for nyt«-reglen vist sig at være uundværlig for markedets evne til at fungere på en afbalanceret måde; denne regel vil forblive det vigtigste styringsmiddel under en alvorlig forstyrrelse af det nævnte marked, som defineret i artikel 1 i direktiv 96/75/EF ([5]); det bør i øvrigt hindres, at resultaterne af de ophugninger, som har fundet sted siden 1990, går tabt igen ved idriftsættelse af ny lastekapacitet, straks efter at den nævnte regel er ophørt med at gælde; det er derfor nødvendigt at opretholde »gammelt for nyt«-reglen i en begrænset periode på højst fire år, idet kompensationsforholdene gradvis nedsættes til nul, således at overgangen sikres og fasen med fællesskabsindgreb på markedet afvikles; det har endvidere vist sig vigtigt at opretholde det styringsmiddel for kapaciteten i Fællesskabets indlandsflåder, som udgøres af »gammelt for nyt«-reglen, ud over de fire år, men med et kompensationsforhold på nul og dermed som en overvågningsmekanisme, der eventuelt kan tages i brug igen, hvis der skulle opstå alvorlige markedsforstyrrelser som defineret i artikel 7 i direktiv 96/75/EF;

(3) det er nødvendigt at have effektiv kontrol md fremkomsten af ny overkapacitet inden for alle sektorer af markedet for vandvejstransport; derfor må de fremtidige foranstaltninger være generelle og omfatte alle fragtskibe foruden skubbebådene; det kan tænkes, at disse foranstaltninger ikke skal omfatte både, der ikke bidrager til overkapaciteten på nettet af indbyrdes forbundne vandveje, fordi de udelukkende anvendes på lukkede nationale eller internationale markeder eller har en dødvægt på under 450 tons; derimod bør private flåder, der udfører transport for egen regning, være omfattet, da de påvirker transportmarkederne i væsentlig grad;

(4) en fælles fremgangsmåde, der består i, at medlemsstaterne i fællesskab træffer foranstaltninger med sigte på at nå det samme mål, udgør en af de afgørende forudsætninger for at sikre, at lastekapaciteten reguleres; til det formål bør de ophugningsfonde, der er oprettet ved forordning (EØF) nr. 1101/89 opretholdes

([1]) EFT C 320 af 17.10.1998, s. 4, og EFT C 15 af 20.1.1999, s. 15.
([2]) Udtalelse afgivet den 2. december 1998 (EFT C 40 af 15.2.1999, s 47).
([3]) Europa-Parlamentets udtalelse af 3. december 1998 (EFT C 398 af 21.12.1998), Rådets fælles holdning af 21. december 1998 (EFT C 55 af 25.2.1999) og Europa-Parlamentets afgørelse af 25. februar 1999 (endnu ikke offentliggjort i EFT).
([4]) EFT L 116 af 28.4.1989, s. 25. Forordningen er senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 742/98 af 2. april 1998 (EFT L 103 af 3. 4. 1998, s. 3).
([5]) Rådets forordning (EF) 96/75/EF af 19. november 1996 om befragtningssystemer og prisdannelse inden for national og international varetransport ad indre vandveje i Fællesskabet (EFT L 304 af 27.11.1996, s. 12).

i de medlemsstater, hvor der drives indlandsskibsfart, under en ny betegnelse; disse fonde bør forvalte »gammelt for nyt«-reglen; restmidlerne fra erhvervets bidrag til struktursaneringsindsatsen frem til 28. april 1999 bør placeres i en reserve, der tilføres de nævnte fonde;

(5) der er grundlæggende forskelle på markederne for tørlasttransport, tanklasttransport og skubbebådstransport, og der bør derfor etableres særskilte afdelinger inden for samme fond for tørlastbåde, tankbåde og skubbebåde;

(6) under en traktatmæssig økonomisk politik påhviler det i første række operatørerne i sektoren selv at regulere lastekapaciteten; derfor må omkostningerne ved de foranstaltninger, der skal iværksættes, bæres af de virksomheder, der driver indlandsskibsfart; reguleringen består i at opstille betingelser for idriftsættelse af en vis ny kapacitet, uden at adgangen til markedet blokeres fuldstændig; betingelserne kan gøres tidsbegrænsede, deres grad af indgriben kan begrænses og de kan gøres variable, så de smidigt kan følge markedsudviklingen, men kompensationsforholdene skal gradvis sænkes til nul, hvilket skal være sket senest den 29. april 1999; den reguleringsmekanisme, der går under betegnelsen »gammelt for nyt«-reglen kan opretholdes med et kompensationsforhold på nul også efter ovennævnte fireårsperiode, idet den da vil fungere som overvågningsmekanisme; de særlige bidrag, der betales i medfør af »gammelt for nyt«-reglen placeres i reserven og kan benyttes til at bevilge ophugningspræmier, hvis det bliver nødvendigt at gribe ind på markedet;

(7) det må sikres, at foranstaltningerne i denne forordning ikke medfører konkurrencefordrejning eller fare herfor, f.eks. ved favorisering af visse virksomheder i et omfang, der strider mod den fælles interesse; for at sikre lige konkurrencevilkår for de berørte virksomheder skal der lægges ensartede takster og betingelser til grund for fastsættelsen af de særbidrag, som skal indbetales til fonden ved nybygningen, og de ophugningspræmier, der kan bevilges efter fremgangsmåden i artikel 8 i direktiv 96/75/EF, hvis de skulle vise sig nødvendige under en alvorlig forstyrrelse af markedet;

(8) da indlandsflåderne har karakter af fællesskabsflåder, bør afgørelser vedrørende forvaltningen af en sådan reguleringsmekanisme for lastekapaciteten vedtages på fællesskabsplan; Kommissionen bør have beføjelse til at vedtage sådanne afgørelser og til at overvåge, at de gennemføres, og at de med denne forordning tilsigtede konkurrencevilkår opretholdes; Kommissionen træffer sådanne afgørelser efter at have hørt medlemsstaterne og de repræsentative organisationer for indlandsskibsfarten på fællesskabsplan;

(9) som led i en modernisering og omstrukturering af disse fællesskabsflåder til gavn for miljø og sikkerhed bør der være mulighed for at støtte personer, der ønsker at forlade vandvejstransporten eller omstille sig til en anden erhvervssektor; der bør ligeledes tages skridt til at fremme sammenslutning af virksomheder, forbedre bådførernes kvalificationer og fremme bådenes tilpasning til den tekniske udvikling —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I denne forordning fastsættes en kapacitetspolitik for Fællesskabets indlandsflåder; denne politik gælder for fartøjer til indlandsskibsfart, der anvendes til godstransport mellem to eller flere punkter på de indre vandveje i medlemsstaterne.

Denne politik omfatter i overensstemmelse med forordningen et sæt betingelser for idriftsættelse af nye lastekapaciteter, som gælder fra den 29. april 1999 og i en periode på højst fire år.

Artikel 2

1. Denne forordning finder anvendelse på fragtskibe og skubbebåde, som udfører transport for fremmed eller egen regning, som er registreret i en medlemsstat, eller som ikke er registreret, men drives af en virksomhed, der er etableret i en medlemsstat.

Ved »virksomhed« forstås i denne forordning enhver fysisk eller juridisk person, der udøver håndværks- eller industrivirksomhed.

2. Følgende fartøjer er ikke omfattet af denne forordning:

a) fartøjer, som udelukkende sejler på nationale vandveje, der ikke er forbundet med Fællesskabets øvrige indre vandveje

b) fartøjer, som på grund af deres størrelse ikke kan forlade de nationale indre vandveje, som de besejler, og som ikke kan gå ind i andre indre vandveje i Fællesskabet, såfremt disse fartøjer ikke formodes at konkurrere med de fartøjer, der er omfattet af denne forordning

c) fartøjer, som udelukkende sejler på Donau (med bifloder) til Kelheim uden at forlade denne

d) skubbebåde, hvis fremdrivningskraft ikke overstiger 300 kW

e) fartøjer, der anvendes på indre vandveje og til søs, samt skibslægtere, hvis de udelukkende udfører international eller national transport, der delvis foregår til søs

f) fartøjer, der udelukkende anvendes til oplagring af varer, dvs. både, der benyttes til lastning og derefter losning af varer på samme sted

g) materiel til slamsugning, som f.eks. mudderpramme og pontoner, samt flydemateriel for anlægsvirksomheder, for så vidt dette materiel ikke benyttes til transport, jf. artikel 1

h) færger

i) fartøjer, som anvendes af en offentlig forvaltning uden erhvervsformål.

3. Hver berørt medlemsstat kan udelukke egne både med en dødvægt på under 450 tons fra denne forordnings anvendelsesområde. Når en medlemsstat benytter denne mulighed, skal den inden seks måneder meddele dette til Kommissionen, som underretter de øvrige medlemsstater.

Artikel 3

1. Hver berørt medlemsstat, hvis indre vandveje er forbundet med en anden medlemsstats indre vandveje, og hvis flådetonnage overstiger 100 000 tons, i det følgende benævnt »den berørte medlemsstat«, opretter ved national lovgivning og med egne forvaltningsmidler en »indlandsskibsfartsfond«, i det følgende benævnt »fond«.

2. Hver fond forvaltes af den berørte medlemsstats kompetente myndigheder. Den berørte medlemsstat inddrager de nationale repræsentative organisationer for indlandsskibsfarten i forvaltningen.

3. Hver fond råder over en reserve, der omfatter tre særskilte afdelinger: en for tørlastfartøjer, en for tankskibe og en for skubbebåde.

Midlerne til denne reserve stammer fra:

— restmidlerne fra struktursaneringsindsatsen frem til den 28. april 1999, bestående udelukkende af finansielle bidrag fra erhvervet

— de særbidrag der er omhandlet i artikel 4

— finansieringsmidler, der kan stilles til rådighed i tilfælde af alvorlige markedsforstyrrelser som omhandlet i artikel 7 i direktiv 96/75/EF.

4. Reserven kan anvendes til passende foranstaltninger som omhandlet i artikel 7 i direktiv 96/75/EF, og navnlig som led i saneringsforanstaltninger, der organiseres på fællesskabsplan i henhold til stk. 6 og artikel 6 i denne forordning.

5. Reserven kan anvendes i forbindelse med foranstaltninger som dem, der er omhandlet i artikel 8, hvis de repræsentative organisationer for indlandsskibsfarten enstemmigt anmoder derom. Foranstaltningerne skal i så fald indgå i en fællesskabsaktion.

6. Fondene virker solidarisk for så vidt angår de særskilte afdelinger, der er omhandlet i stk. 3, første afsnit. Solidariteten træder i kraft for alle udgifter og alle fondsmidler, som omhandlet i artikel 3, stk. 2, for at sikre ligebehandling af alle transportvirksomheder under denne forordning, uanset hvilken fond de henhører under.

7. De berørte medlemsstater skal fortsat forvalte den fond, der er omhandlet i artikel 3 i forordning (EØF) nr. 1101/89, indtil den nye fond, der er nævnt i artikel 1, er oprettet.

Artikel 4

1. Idriftsættelse af fartøjer, der er omfattet af denne forordning, og som enten er nybyggede, er importeret fra et tredjeland eller kommer fra en af de vandveje, der er omhandlet i artikel 2, stk. 2, litra a), b) eller c), er betinget af (»gammelt for nyt«-reglen), at fartøjets ejer:

— enten uden at modtage ophugningspræmie ophugger en lastetonnage, der fastsættes efter et forhold mellem gammel og ny tonnage, som benævnes »kompensationsforhold« og fastsættes af Kommissionen

— eller til den fond, som det nye fartøj henhører under, eller som ejeren har valgt i henhold til artikel 5 stk. 2, indbetaler et særbidrag, hvis beløb fastsættes ud fra kompensationsforholdet, eller, såfremt ejeren ophugger mindre tonnage end krævet efter kompensationsforholdet, ud fra forskellen mellem det nye fartøjs tonnage og tonnagen for den ophuggede lastekapacitet.

2. Kompensationsforholdet kan fastsættes på forskellige niveauer for de forskellige markedssektorer: tørlastfartøjer, tankskibe og skubbebåde.

Kompensationsforholdet reduceres løbende, således at det hurtigst muligt og i regelmæssige etaper nedbringes til nul senest den 29. april 2003.

Når kompensationsforholdet er fastsat til nul overgår ordningen til at være en overvågningsmekanisme og kan kun reaktiveres, hvis der opstår en alvorlig markedsforstyrrelse som omhandlet i artikel 6.

3. Fartøjets ejer kan vælge at betale sit særbidrag eller ophugge gammel lastetonnage:

— enten på det tidspunkt, hvor han afgiver bindende bygge- eller importordre på det nye fartøj, hvis fartøjet sættes i drift senest 12 måneder efter ordren

— eller på det tidspunkt, hvor det nybyggede eller -importerede fartøj faktisk sættes i drift.

Valget skal træffes, når der afgives bygge- eller importordre.

Det fartøj, som tilbydes til ophugning som kompensationskapacitet, skal være ophugget, inden det nye fartøj sættes i drift.

Har en ejer af et fartøj, der skal sættes i drift, ophugget en større tonnage end nødvendigt, ydes der ikke økonomisk kompensation for den overskydende tonnage.

Alle berørte medlemsstater kan give tilladelse til, at fartøjer, der definitivt trækkes ud af markedet med henblik på andre anvendelsesformål end godstransport, f.eks. for at blive anvendt til humanitære formål, eller museumsbåde, eller for at blive udført til udviklingslande uden for Europa eller stillet til rådighed for almennyttige organisationer, anvendes som kompensationskapacitet, dvs. behandles som om de var blevet ophugget. De meddeler tilladelse til anvendelse til Kommissionen, som underretter de øvrige berørte medlemsstater herom.

4. For skubbebåde erstattes begrebet »tonnage« med »fremdrivningskraft«.

5. Betingelserne i stk. 1, gælder også for kapacitetsforøgelse ved forlængelse af fartøjer og udskiftning af motor i skubbebåde.

6. Kommissionen kan efter at have rådført sig med medlemsstaterne og de repræsentative organisationer for indlandsskibsfarten på fællesskabsplan udelukke specialiserede fartøjer fra stk. 1's anvendelsesområde.

Specialiserede fartøjer skal være specielt og teknisk konstrueret til transport af én bestemt varetype, og skal være teknisk uegnede til transport af andre varer; det skal være teknisk umuligt at transportere denne særlige varetype med fartøjer, der ikke er udstyret med særlige tekniske anordninger, og deres ejere skal skriftligt erklære, at ingen andre varer vil blive transporteret med deres fartøjer, så længe »gammelt for nyt« -reglen gælder.

Artikel 5

1. For fartøjer, der er registreret i en af de berørte medlemsstater, indbetales særbidraget til fonden i den medlemsstat, hvor fartøjet er registreret. For fartøjer, der ikke er registreret, men som drives af en virksomhed, der er etableret i en af de berørte medlemsstater, indbetales særbidraget til fonden i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret.

2. For fartøjer, der er registreret i en anden medlemsstat end en berørt medlemsstat, og for ikke-registrerede fartøjer, der drives af en virksomhed, der er etableret i en anden medlemsstat end en berørt medlemsstat, indbetales særbidraget til en af fondene i de berørte medlemsstater efter fartøjsejerens valg.

Artikel 6

Under en alvorlig markedsforstyrrelse, som defineret i artikel 7 i direktiv 96/75/EF, kan Kommissionen — efter anmodning fra en medlemsstat, efter udtalelse fra det i artikel 8 i direktiv 96/75/EF omhandlede udvalg og efter den dér fastsatte fremgangsmåde — reaktivere »gammelt for nyt«-reglen for en begrænset periode som anført i artikel 7, idet den eventuelt ledsages af struktursaneringsforanstaltninger.

I forbindelse med disse foranstaltninger kan en ejer af et fartøj som omhandlet i artikel 2, stk. 1, fra den fond, som fartøjet henhører under, modtage en ophugningspræmie, hvis størrelse fastsættes af Kommissionen inden for rammerne af de til rådighed stående midler og på de betingelser, der er anført i artikel 7, hvis han lader fartøjet ophugge, dvs. skrotter hele fartøjets skrog, eller destruerer skroget og motoren, hvis der er tale om en skubbebåd.

Denne præmie kan kun udbetales for et fartøj, hvis ejeren dokumenterer, at det indgår i den »aktive flåde«, dvs.:

— at det er i god driftsstand, og

— at der enten kan forelægges et gyldigt sødygtighedsbevis og målecertifikat eller et tilladelse til at udføre national transport udstedt af den kompetente myndighed i en af de berørte medlemsstater, og

— at det har udført mindst ti rejser i de 24 måneder forud for indgivelsen af ansøgningen om ophugningspræmie. Ved »rejse« forstås en forretningsmæssig transportoperation over en afstand, som svarer til den sædvanlige transportafstand for varer af samme art (over 50 km) med et lastvolumen, der står i et rimeligt forhold til fartøjets lastekapacitet (mindst 70 %)

Der bevilges og udbetales ikke præmie for fartøjer, som efter havari eller anden skade ikke eller ikke uden udgifter, der er større end præmiesummen, kan repareres.

Hvis de kompetente myndigheder har begrundet mistanke om, at et fartøj, for hvilket der ansøges om ophugningspræmie, ikke er i god driftsstand, kan de anmode en virksomhed med den fornødne ekspertise om at attestere, at fartøjet er i en teknisk stand, som gør, at det kan udføre transportopgaver. Bevilling af ophugningspræmie kan afvises, hvis fartøjet ikke opfylder dette krav.

Artikel 7

1. Kommissionen fastsætter efter at have rådført sig med medlemsstaterne og de repræsentative organisationer for indlandsskibsfarten på fællesskabsplan særskilt for tørlastfartøjer, tankskibe og skubbebåde:

— »gammelt for nyt«-reglens kompensationsforhold for de i artikel 2 omhandlede både
— satsen for særbidragene
— periode, tildelingsbetingelser og satser for de ophugningspræmier, der er omhandlet i artikel 6
— udnyttelseskoefficienterne (tilsvarende tonnage) for de forskellige typer og kategorier af vandvejsmateriel.

2. Særbidragene og ophugningspræmierne beregnes i euro. Deres satser er ens for alle fondene.

3. Særbidrag og præmier beregnes i forhold til henholdsvis dødvægten for fragtskibe og fremdrivningskraften for skubbebåde.

4. Kommissionen fastsætter efter at have rådført sig med medlemsstaterne og de repræsentative organisationer for indlandsskibsfarten på fællesskabsplan de nærmere bestemmelser for den i artikel 3, stk. 6, omhandlede økonomiske solidaritet mellem fondene.

5. Når Kommissionen træffer disse beslutninger, tager den ligeledes hensyn til resultaterne af tilsynet med transportmarkederne i Fællesskabet og disses forventede udvikling samt nødvendigheden af at undgå, at konkurrencen forvrides i et omfang, der er i strid med den fælles interesse. Som deres bidrag til markedsovervågningen skal fartøjsejere, der har afgivet bestilling på nybyggede eller importerede fartøjer, underrette fondene herom seks måneder, før fartøjerne sættes i drift.

Artikel 8

Medlemsstaterne kan med forbehold af artikel 3, stk. 5, navnlig træffe følgende foranstaltninger med henblik på:

— at gøre det lettere for de udøvere af transport ad indre vandveje, der forlader dette erhverv, at opnå førtidspension eller blive omskolet til en anden erhvervsaktivitet
— at tilrettelægge erhvervsuddannelses — eller omskolingsforanstaltninger for arbejdstagere, der forlader indlandsskibsfarten
— at tilskynde små selvstændige bådførere til at danne erhvervssammenslutninger
— at tilskynde til teknisk tilpasning af fartøjerne for at forbedre arbejdsforholdene og de tekniske sikkerhedsforhold
— at højne bådførernes kvalifikationer for at sikre erhvervets udvikling og fremtid.

Artikel 9

1. Medlemsstaterne vedtager de foranstaltninger, der er nødvendige for denne forordnings gennemførelse, og underretter Kommissionen herom.

Disse foranstaltninger skal bl.a. omfatte et vedvarende og effektivt tilsyn med overholdelsen af de forpligtelser, som påhviler virksomhederne i henhold til denne forordning, og de foranstaltninger, medlemsstaterne træffer for dens gennemførelse, samt passende sanktioner i tilfælde af overtrædelse.

2. Medlemsstaterne giver årligt Kommissionen alle relevante oplysninger om, hvilke resultater »gammelt for nyt« -reglen har givet, og om fondenes økonomiske situation og deres reserver.

3. Kommissionen træffer de afgørelser, den skal træffe i medfør af artikel 7.

4. Kommissionen fører tilsyn med, at fondene anvender denne forordning ensartet, og varetager samordningen af fondene.

Artikel 10

Denne forordning træder i kraft den 29. april 1999.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. marts 1999.

På Rådets vegne
F. MÜNTEFERING
Formand