

RÅDSFORORDNING (EF) nr. 718/1999**av 29. mars 1999****om en kapasitetspolitikk for fællesskapsflåtene for å fremme transport på innlands vannveier(*)**

RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fællesskap, særlig artikkel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissjonen⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité⁽²⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 189 C⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved forordning (EØF) nr. 1101/89⁽⁴⁾ ble det innført en ordning med strukturell sanering av fart på innlands vannveier for de flåtene som brukes på nettet av sammenhengende innlands vannveier i Belgia, Tyskland, Frankrike, Luxembourg, Nederland og Østerrike. Målet med forordningen var å redusere overkapasiteten i flåten som brukes på innlands vannveier gjennom handlingsplaner for opphogging av fartøyer, som skulle samordnes på fællesskapsplan. Forordningen opphører å gjelde 28. april 1999.
- 2) Blant de ledsagende tiltakene til denne ordningen med strukturell sanering, som har som formål å unngå at den nåværende overkapasitet forverres eller at det oppstår ny overkapasitet, har "gammelt-mot-nytt"-regelen vist seg uunnværlig når det gjelder å få markedet for transport på innlands vannveier til å virke på en balansert måte. Denne regelen vil fortsatt være et vesentlig redskap for å gripe inn ved en alvorlig forstyrrelse i nevnte marked som

definert i direktiv 96/75 EF⁽⁵⁾. Det bør dessuten forhindres at virkningene av handlingsplanene for opphogging som har vært gjennomført siden 1990, går tapt ved at ny kapasitet tas i bruk straks etter at den nevnte regelen har opphørt å gjelde. Det er derfor nødvendig å opprettholde "gammelt-mot-nytt"-regelen i et tidsrom på høyst fire år samtidig som forholdstallene gradvis settes ned til null, slik at overgangen sikres og fasen med fællesskapsinngrep i markedet avvikles. Det er også viktig å beholde "gammelt-mot-nytt"-regelen utover fireårsperioden som redskap for styring av kapasiteten i fællesskapsflåtene, men med forholdstallene på null, som en beredskapsmekanisme som kan tas i bruk igjen bare ved en alvorlig markedsforstyrrelse som definert i artikkel 7 i direktiv 96/75/EF.

- 3) Det er nødvendig å sikre en effektiv kontroll med framveksten av ny overkapasitet i alle sektorer av markedet for transport på innlands vannveier. De tiltak som skal treffes, må altså være generelle og omfatte alle lastefartøyer samt skyvebåter. Fartøyer som utelukkende brukes på lukkede nasjonale eller internasjonale markeder bør unntas fra disse tiltakene, siden de ikke bidrar til overkapasitet på nettet av sammenhengende innlands vannveier, og av samme grunn bør det være mulig å unnta fartøyer med en dødvækt på under 450 tonn. Derimot kan private flåter som utfører transport for egen regning, ikke unntas fra tiltakene på grunn av den innflytelsen de har på transportmarkedene.
- 4) En felles framgangsmåte der medlemsstatene i fællesskap treffer tiltak med sikte på å nå samme mål, er en avgjørende forutsetning for å sikre at kapasiteten reguleres. For dette formål bør opphoggingsfondene som ble opprettet ved forordning (EØF) nr. 1101/89, opprettholdes i de medlemsstatene der det drives fart på innlands vannveier, men med en ny betegnelse, og disse fondene bør forvalte "gammelt-mot-nytt"-regelen. Overskudd fra næringens bidrag til tiltak for strukturell sanering gjennomført fram til 28. april 1999, bør plasseres i et reservefond knyttet til de tidligere nevnte fondene.
- 5) På grunn av de grunnleggende forskjellene mellom markedene for tørrlasttransport, for transport av flytende last og for skyvebåter, er det ønskelig at det i hvert enkelt fond opprettes egne konti for henholdsvis tørrlastskip, tankfartøyer og skyvebåter.

(*) Denne fællesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 102 av 17.4.1999, s. 64, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 120/1999 av 24. september 1999 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se denne utgaven av EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende.

(1) EFT C 320 av 17.10.1998, s 4 og EFT C 15 av 20.1.1999, s. 15.

(2) Uttalelse avgitt 2. desember 1998 (EFT C 40 av 15.2.1999), s. 47.

(3) Europaparlamentsuttalelse av 3. desember 1998 (EFT C 398 av 21.12.1998). Rådets felles holdning av 21. desember 1998 (EFT C 55 av 25.2.1999) og europaparlamentsbeslutning av 25. februar 1999 (ennå ikke offentliggjort i EFT).

(4) EFT L 116 av 28.4.1989, s. 25. Forordningen sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 742/98 av 2. april 1998 (EFT L 103 av 3.4.1998, s. 3).

(5) Rådsdirektiv 96/75/EF av 19. november 1996 om befraktningsordninger og fastsettelse av fraktrater i innenlands og internasjonal godstransport på innlands vannveier i Fællesskapet (EFT L 304 av 27.11.1996, s. 12).

- 6) Innenfor rammen av en økonomisk politikk i samsvar med traktaten ligger ansvaret for å regulere kapasiteten i første rekke hos sektorens operatører. Kostnadene ved de tiltak som skal iverksettes, bør derfor bæres av de foretakene som driver fart på innlands vannveier. Reguleringen består i å fastlegge vilkårene for å kunne ta i bruk en viss ny kapasitet uten at adgangen til markedet blokkeres fullstendig. Vilkårene kan være tidsbegrenset, deres virkning kan begrenses og tilpasses markedsutviklingen på en smidig måte, men forholdstallene må gradvis settes ned til null innen fire år fra 29. april 1999. Den reguleringsmekanismen som kalles "gammelt-mot-nytt"-regelen, bør opprettholdes som beredskapsmekanisme når forholdstallet er kommet ned i null. Særskilte bidrag i henhold til "gammelt-mot-nytt"-regelen bør plasseres i reservefondet og brukes til å innvilge opphoggingsbonus dersom det blir nødvendig å gripe inn i markedet.
- 7) Det bør sikres at tiltakene fastsatt i denne forordning og gjennomføringen av dem ikke fører til eller truer med å føre til konkurransevridning, særlig ved at enkelte foretak begunstiges i et slikt omfang at det er i strid med den felles interesse. For å gi de berørte foretak like konkurransevilkår, bør samme satser og vilkår legges til grunn for de særskilte bidragene som skal betales til fondene for bygging av nye fartøyer og for opphoggingsbonusene som kan innvilges etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 8 i direktiv 96/75/EF dersom de skulle vise seg nødvendige ved alvorlige markedsforstyrrelser.
- 8) Siden de flåtene som brukes til fart på innlands vannveier, er fellesskapsflåter, bør beslutninger om forvaltningen av denne kapasitetsreguleringsmekanismen treffes på fellesskapsplan. Kommisjonen bør få myndighet til å treffe slike beslutninger og sørge for at de blir gjennomført samt sikre at konkurransevilkårene omhandlet i denne forordning opprettholdes. Kommisjonen må ta beslutningene etter samråd med medlemsstatene og de organisasjonene som representerer fart på innlands vannveier på fellesskapsplan.
- 9) Som ledd i en modernisering og omstrukturering av fellesskapsflåtene som er gunstig for miljø og sikkerhet, er det ønskelig at det treffes sosiale tiltak for personer som ønsker å forlate sektoren for fart på innlands vannveier eller som vil omskoleres til en annen sektor, samt tiltak for å fremme opprettelsen av foretaksgrupper, bedre skipsførernes kvalifikasjoner og fremme fartøyenes tilpasning til den tekniske utvikling –

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Den kapasitetspolitikk for fellesskapsflåten som er fastsatt i denne forordning, skal gjelde for fartøyer for fart på innlands

vannveier som brukes til godstransport på innlands vannveier mellom to eller flere punkter i medlemsstatene.

I en periode på høyst fire år fra 29. april 1999 skal kapasitetspolitikken i henhold til denne forordning omfatte vilkår for å ta i bruk ny kapasitet.

Artikkel 2

1. Denne forordning får anvendelse på lastefartøyer og skyvebåter som driver transport for en annens eller egen regning og er registrert i en medlemsstat, eller som ikke er registrert, men blir drevet av et foretak etablert i en medlemsstat.

I denne forordning menes med "foretak" enhver fysisk eller juridisk person som utøver håndverksmessig eller industriell økonomisk virksomhet.

2. Følgende fartøyer skal ikke omfattes av denne forordning:

- a) fartøyer som utelukkende seiler på innenlandske vannveier uten forbindelse til andre vannveier i Fællesskapet,
- b) fartøyer som på grunn av sin størrelse ikke kan forlate de innenlandske vannveier de seiler på, og som ikke kan gå inn i andre innlands vannveier i Fællesskapet (bundne fartøyer), forutsatt at disse fartøyene ikke kan komme til å konkurrere med fartøyer som omfattes av denne forordning,
- c) fartøyer som utelukkende seiler på Donau (med sideelver) til Kelheim, uten å forlate denne vannveien,
- d) skyvebåter med en framdriftskraft som ikke overstiger 300 kW,
- e) havgående fartøyer som brukes på innlands vannveier, og skipslektene som utelukkende brukes til internasjonal eller innenlandsk transport som omfatter kryssing av en åpen havstrekning,
- f) fartøyer som utelukkende brukes til lagring av varer, dvs. fartøyer som brukes til lasting og senere lossing av varer på samme sted,
- g) mudringsutstyr som for eksempel mudderlektene og pongtonger samt flytende konstruksjonsinnretninger, såfremt dette utstyret ikke brukes til godstransport som omhandlet i artikkel 1,
- h) ferger,
- i) fartøyer brukt i offentlig tjeneste til allmenntjenlige formål.

3. Hver berørt medlemsstat som definert i artikkel 3 nr. 1 kan utelukke sine fartøyer med en dødvekt på under 450 tonn fra denne forordnings virkeområde. Når en medlemsstat gjør bruk av denne muligheten, skal den innen seks måneder meddele dette til Kommisjonen, som skal underrette de andre medlemsstatene.

Artikkel 3

1. Hver medlemsstat som har innlands vannveier med forbindelse til en annen medlemsstats innlands vannveier og en flåte med en tonnasje på mer enn 100 000 tonn, heretter kalt den "berørte medlemsstat", skal innenfor rammen av sin nasjonale lovgivning og med egne administrative midler opprette et "fond for fart på innlands vannveier", heretter kalt "fondet".

2. Hvert fond skal forvaltes av vedkommende myndigheter i den berørte medlemsstat. Hver medlemsstat skal knytte de nasjonale organisasjoner som representerer fart på innlands vannveier, til denne forvaltningen.

3. Hvert fond skal ha et reservefond som skal omfatte tre atskilte konti: en for tørrlastskip, en for tankfartøyer og en for skyvebåter.

Dette reservefondet skal finansieres med

- overskudd fra tiltak for strukturell sanering gjennomført fram til 28. april 1999 som utelukkende består av økonomiske bidrag fra næringen,
- de særskilte bidragene omhandlet i artikkel 4,
- de økonomiske midlene som kan stilles til rådighet ved en alvorlig markedsforstyrrelse som omhandlet i direktiv 96/75/EF.

4. Reservefondet kan brukes i forbindelse med egnede tiltak som omhandlet i artikkel 7 i direktiv 96/75/EF, og særlig i forbindelse med saneringstiltak iverksatt på fellesskapsplan etter de nærmere regler fastsatt i nr. 6 og i artikkel 6 i denne forordning.

5. Reservefondet kan brukes i forbindelse med tiltak som omhandlet i artikkel 8 dersom organisasjoner som representerer fart på innlands vannveier enstemmig anmoder om det. I slike tilfeller skal tiltakene inngå i et tiltaksområde på fellesskapsplan.

6. Det skal være økonomisk solidaritet mellom fondene med hensyn til de atskilte kontiene omhandlet i nr. 3 første ledd. Den skal gjelde for alle kostnader og alle fondsmidler omhandlet i nr. 3 annet ledd for å sikre likebehandling av alle transportører som er omfattet av denne forordning, uansett hvilket fond fartøyet hører inn under.

7. De berørte medlemsstatene skal fortsette å forvalte fondet omhandlet i artikkel 3 i forordning (EØF) nr. 1101/89 inntil det nye fondet omhandlet i nr. 1 er opprettet.

Artikkel 4

1. Fartøyer som omfattes av denne forordning, og som enten er nybygd, importert fra en tredjestat eller forlater vannveiene omhandlet i artikkel 2 nr. 2 bokstav a), b) eller c), kan tas i bruk på det vilkår (kalt "gammelt-mot-nytt"-regelen) at eieren av fartøyet som skal tas i bruk

- enten hogger opp, uten å motta opphoggingsbonus, en tonnasje beregnet etter et forhold, kalt "forholdstallet", mellom gammel og ny tonnasje, som fastsettes av Kommisjonen,
- eller betaler inn til det fondet som det nye fartøyet hører inn under, eller som eieren har valgt i samsvar med artikkel 5 nr. 2, et særskilt bidrag på et beløp fastsatt ut fra nevnte forholdstall, eller, dersom eieren hogger opp en tonnasje som er mindre enn det som kreves etter nevnte forholdstall, betaler inn differansen mellom det nye fartøyets tonnasje og den tonnassen som er hogd opp.

2. Forholdstallet kan fastsettes på ulikt nivå for hver enkelt markedssektor, dvs. tørrlastskip, tankfartøyer og skyvebåter.

Forholdstallet skal settes ned fortløpende slik at det snarest mulig og i regelmessige etapper reduseres til null senest 29. april 2003.

Så snart forholdstallet er fastsatt til null, skal ordningen gå over til å være en beredskapsmekanisme som kan tas i bruk igjen bare ved en alvorlig markedsforstyrrelse som omhandlet i artikkel 6.

3. Fartøyets eier kan velge å betale det særskilte bidraget eller hogge opp gammel tonnasje

- enten når det plasseres en bindende ordre på bygging av det nye fartøyet, eller når det søkes om importtillatelse, forutsatt at fartøyet tas i bruk innen de neste tolv månedene,
- eller når det nye eller importerte fartøyet faktisk tas i bruk.

Valg av tidspunkt må opplyses når ordren plasseres eller når det søkes om importtillatelse for fartøyet.

Fartøyet som er tilbudt til opphogging som kompensasjons-tonnasje, må være opphogd før det nye fartøyet tas i bruk.

Dersom eieren av fartøyet som skal tas i bruk, har hogd opp mer tonnasje enn nødvendig, gis det ikke økonomisk kompensasjon for den overskytende tonnassen.

Enhver berørt medlemsstat kan tillate at fartøyer som er trukket helt tilbake fra markedet for å brukes til andre formål enn godstransport, for eksempel til humanitære formål eller som museum, fartøyer som skal sendes til utviklingsland utenfor det europeiske kontinent, eller fartøyer som er stilt til rådighet for ideelle organisasjoner, brukes som kompensasjonstønning, dvs. at de behandles som om de var blitt opphøgd. Den skal meddele denne brukstillatelsen til Kommisjonen, som skal underrette de andre berørte medlemsstatene.

4. For skyvebåter skal begrepet tonnasje erstattes av begrepet framdriftskraft.

5. Vilkårene i nr. 1 får også anvendelse på kapasitetsøkninger som skyldes forlengelser av fartøyer og skifte av motor i skyvebåter.

6. Etter samråd med medlemsstatene og organisasjoner som representerer fart på innlands vannveier på fellesskapsplan, kan Kommisjonen unnta spesialfartøyer fra virkeområdet for nr. 1.

Spesialfartøyene må teknisk sett være spesialkonstruert for transport av en bestemt varetype og være teknisk uegnet til transport av andre varer, den særlige varetypen må ikke kunne transporteres av fartøyer uten særlige tekniske innretninger, og fartøyenes eiere må skriftlig forplikte seg til ikke å transportere andre varer på sine fartøyer så lenge "gammelt-mot-nytt"-regelen gjelder.

Artikkel 5

1. For fartøyer registrert i en av de berørte medlemsstater skal det særskilte bidraget betales inn til fondet i den medlemsstat der fartøyet er registrert. For fartøyer som ikke er registrert, og som blir drevet av et foretak etablert i en av de berørte medlemsstater, skal det særskilte bidraget betales inn til fondet i den medlemsstat der foretaket er etablert.

2. For fartøyer registrert i en annen medlemsstat enn en berørt medlemsstat, og for fartøyer som ikke er registrert, og som blir drevet av et foretak etablert i en annen medlemsstat enn en berørt medlemsstat, skal det særskilte bidraget betales inn til et av de fondene som er opprettet i de berørte medlemsstater etter valg av fartøyets eier.

Artikkel 6

Ved en alvorlig markedsforstyrrelse som definert i artikkel 7 i direktiv 96/75/EF kan Kommisjonen – etter anmodning fra en medlemsstat, etter uttalelse fra komiteen omhandlet i artikkel 8 i nevnte direktiv og etter framgangsmåten som er fastsatt der – sette "gammelt-mot-nytt"-regelen i kraft igjen for et begrenset tidsrom, i samsvar med artikkel 7 i nevnte direktiv, eventuelt ledsaget av tiltak for strukturell sanering.

I forbindelse med disse tiltakene for strukturell sanering kan eieren av et fartøy omhandlet i artikkel 2 nr. 1 som hogger opp

et fartøy, dvs. hogger fartøyets skrog fullstendig opp eller, for skyvebåter, ødelegger skrog og motor, motta en opphoggingsbonus fra det fond fartøyet hører inn under, og innenfor rammen av de tilgjengelige økonomiske midler, etter en sats fastsatt av Kommisjonen på de vilkår som er fastsatt i artikkel 7.

Denne bonusen kan likevel utbetales for et fartøy bare dersom eieren kan bevise at det er en del av den aktive flåte, dvs.

- at fartøyet er i god stand, og
- at eieren kan framlegge enten gyldig sjødyktighetsbevis og kalibreringssertifikat eller tillatelse til å utføre innlandsk transport, utstedt av vedkommende myndighet i en av de berørte medlemsstater, og
- at fartøyet har foretatt minst ti reiser i løpet av de siste 24 månedene før søknaden om opphoggingsbonus ble inngitt. Med begrepet "reise" menes et forretningsmessig transportoppdrag over en avstand som er vanlig for transport av varer av samme art (over 50 kilometer) og med et lastevolum som står i rimelig forhold til fartøyets lastekapasitet (minst 70 prosent).

Det skal verken tildeles eller utbetales bonus for fartøyer som etter havari eller annen skade ikke lenger kan repareres, eller dersom reparasjonskostnadene overstiger bonusbeløpet.

Dersom vedkommende myndigheter har begrunnet mistanke om at et fartøy det er søkt om opphoggingsbonus for, ikke er i god stand, kan de be et sakkyndig organ om å attestere at vedkommende fartøy er i god nok teknisk stand til å brukes til transport. Søknaden om opphoggingsbonus skal avslås dersom fartøyet ikke oppfyller dette krav.

Artikkel 7

1. Etter samråd med medlemsstatene og organisasjoner som representerer fart på innlands vannveier på fellesskapsplan, skal Kommisjonen fastsette særskilt for henholdsvis tørrlastskip, tankfartøyer og skyvebåter:

- forholdstallet for "gammelt-mot-nytt"-regelen for fartøyer omhandlet i artikkel 2,
- satsene for de særskilte bidragene,
- utbetalingstidsrom, tildelingsvilkår og satser for opphoggingsbonusene omhandlet i artikkel 6,
- justeringsfaktorene (tilsvarende tonnasje) for de forskjellige typer og kategorier av fartøyer for fart på innlands vannveier.

2. De særskilte bidragene og opphoggingsbonusene skal uttrykkes i euro. Satsene skal være de samme for alle fondene.

3. De særskilte bidragene og opphoggingsbonusene skal beregnes i forhold til dødvekttonnasjen for lastefartøyer, og i forhold til framdriftskraften for skyvebåter.

4. Etter samråd med medlemsstatene og organisasjonene som representerer fart på innlands vannveier på fellesskapsplan, skal Kommisjonen fastsette nærmere regler for den økonomiske solidariteten omhandlet i artikkel 3 nr. 6.

5. Når Kommisjonen gjør disse vedtak, skal den også ta hensyn til resultatene av observasjoner av transportmarkedene i Fellesskapet og den forventede utvikling, samt til behovet for å unngå konkurransevridning i et omfang som er i strid med den felles interesse. For å bidra til markedsobservasjonene skal eiere av fartøyer som er under bygging eller importert, underrette fondene seks måneder før disse fartøyene tas i bruk.

Artikkel 8

Med forbehold for artikkel 3 nr. 5 kan medlemsstatene treffe tiltak med sikte på blant annet:

- å gjøre det lettere for transportører på innlands vannveier som forlater yrket, å bli førtidspensjonert eller å omstille seg til annen økonomisk virksomhet,
- å tilrettelegge yrkesopplærings- eller omskoleringstiltak for arbeidstakere som forlater yrket,
- å oppmuntre eiere som driver eget fartøy til å organisere seg i yrkessammenslutninger,
- å fremme teknisk tilpasning av fartøyene for å bedre arbeidsforholdene og bidra til at de tekniske sikkerhetskravene oppfylles,
- å bedre skipsførernes kvalifikasjoner for å sikre yrkets utvikling og framtid.

Artikkel 9

1. Medlemsstatene skal treffe de tiltak som er nødvendige for å gjennomføre denne forordning og underrette Kommisjonen om dem.

Tiltakene skal blant annet omfatte et permanent og effektivt tilsyn med at foretakenes plikter i henhold til denne forordning og de nasjonale bestemmelser som vedtas for å kunne gjennomføre den overholdes, samt egnede sanksjoner i tilfelle overtredelse.

2. Medlemsstatene skal hvert år oversende Kommisjonen alle relevante opplysninger om hvilke resultater "gammelt-mot-nytt"-regelen har gitt, om fondenes økonomiske stilling og om reservefondene.

3. Kommisjonen skal treffe de beslutninger som tilkommer den i henhold til artikkel 7.

4. Kommisjonen skal sørge for at fondene anvender denne forordning på en ensartet måte og sikre at de samordnes.

Artikkel 10

Denne forordning trer i kraft 29. april 1999.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 29. mars 1999.

For Rådet

F. MÜNTEFERING

Formann