

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

RÈGLEMENT (CE) N° 718/1999 DU CONSEIL**du 29 mars 1999****relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité ⁽³⁾,

(1) considérant que le règlement (CEE) n° 1101/89 ⁽⁴⁾ a instauré un régime d'assainissement structurel dans le secteur de la navigation intérieure pour les flottes opérant sur le réseau des voies navigables reliées entre celles de Belgique, d'Allemagne, de France, du Luxembourg, des Pays-Bas et d'Autriche; que ce règlement visait à réduire les surcapacités des flottes dans la navigation intérieure par des actions de déchargement de bateaux coordonnées au niveau communautaire; qu'il prend fin le 28 avril 1999;

(2) considérant que dans les mesures d'accompagnement de ce régime d'assainissement structurel, qui visent à éviter l'aggravation des surcapacités existantes ou l'apparition de surcapacités nouvelles, la règle «vieux pour neuf» s'est avérée indispensable au fonctionnement équilibré du marché de la navigation intérieure; que cette règle demeure aussi l'instrument essentiel pour intervenir lors d'une perturbation grave dudit marché, telle que définie à l'article 1^{er} de la directive 96/75/CE ⁽⁵⁾; qu'il convient par ailleurs d'empêcher que les effets des actions de déchargement menées depuis 1990 ne soient annihilés par la mise en service de cales nouvelles juste après la fin de ladite règle; qu'il se

révèle donc nécessaire de maintenir la règle «vieux pour neuf» pendant une période limitée au maximum à quatre ans tout en diminuant progressivement les ratios vers zéro de manière à assurer la transition et à sortir de la phase d'interventionnisme communautaire sur le marché; qu'il se révèle également important de maintenir l'instrument de maîtrise de la capacité des flottes communautaires qu'est la règle «vieux pour neuf» au-delà des quatre ans, mais à un niveau zéro et en tant que mécanisme de veille qui ne pourrait être réactivé qu'en cas de perturbation grave du marché telle que définie à l'article 7 de la directive 96/75/CE;

(3) considérant qu'il est nécessaire d'assurer la maîtrise effective de l'apparition de nouvelles surcapacités dans tous les secteurs du marché des transports par voie navigable; qu'il importe donc que les mesures à arrêter aient un caractère général et comprennent tous les bateaux porteurs ainsi que les pousseurs; qu'il y a lieu d'en exclure les bateaux qui, en raison de leur affectation exclusive à des marchés nationaux ou internationaux fermés ne contribuent pas aux surcapacités sur le réseau des voies navigables reliées entre elles et de prévoir la possibilité d'en exclure les bateaux qui, en raison de leur port en lourd inférieur à 450 tonnes, ne contribuent pas non plus à de telles surcapacités; que, par contre, en raison de leur influence sur les marchés des transports, il importe de ne pas exclure des mesures les flottes privées qui effectuent des transports pour compte propre;

(4) considérant qu'une approche commune par laquelle les États membres prennent conjointement des mesures visant à la réalisation d'un même objectif constitue une des conditions essentielles pour assurer une régulation de la cale; qu'il convient à cet effet que les fonds de déchargement créés par le règlement (CEE) n° 1101/89 soient maintenus dans les États membres

⁽¹⁾ JO C 320 du 17.10.1998, p. 4.

JO C 15 du 20.1.1999, p. 15.

⁽²⁾ Avis rendu le 2 décembre 1998 (JO C 40 du 15.2.1999, p. 47).

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 3 décembre 1998 (JO C 398 du 21.12.1998). Position commune du Conseil du 21 décembre 1998 (JO C 55 du 25.2.1999) et décision du Parlement européen du 25 février 1999 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 116 du 28.4.1989, p. 25. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 742/98 de la Commission (JO L 103 du 3.4.1998, p. 3).

⁽⁵⁾ Directive 96/75/CEE du Conseil du 19 novembre 1996 concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté (JO L 304 du 27.11.1996, p. 12).

concernés par la navigation intérieure, mais sous une nouvelle appellation et que ceux-ci assurent l'administration de cette règle «vieux pour neuf»; qu'il y a lieu de placer dans un fonds de réserve rattaché auxdits fonds les reliquats financiers en provenance des contributions de la profession pour des actions d'assainissement structurel organisées jusqu'au 28 avril 1999;

- (5) considérant que, en raison des différences fondamentales existant entre les marchés des transports de cargaisons sèches, des transports de matières liquides et des pousseurs, il est souhaitable de créer des comptes distincts dans le cadre du même fonds pour les bateaux à cargaison sèche, les bateaux-citernes et les pousseurs;
- (6) considérant que, dans le cadre d'une politique économique conforme au traité, la régulation de la cale incombe en premier lieu aux opérateurs de ce secteur; qu'il convient donc que les coûts des mesures à instaurer soient supportés par les entreprises qui opèrent dans le secteur de la navigation intérieure; que cette régulation consiste dans la détermination des conditions qui s'appliquent à la mise en service de certaines capacités nouvelles sans aboutir à un blocage total de l'accès au marché; que ces conditions peuvent être limitées dans le temps, dans leur impact et varier de manière flexible selon les évolutions du marché, mais qu'il est nécessaire de ramener graduellement les ratios à un niveau zéro dans les quatre ans à compter du 29 avril 1999; qu'il y a lieu de maintenir ce mécanisme de régulation dénommé règle «vieux pour neuf», comme mécanisme de veille dès que le ratio atteint le niveau zéro; qu'il convient de placer les contributions spéciales payées au titre de la règle «vieux pour neuf» dans le fonds de réserve et de pouvoir les utiliser pour l'octroi, en cas de nécessité d'intervention sur le marché, de primes de déchirage;
- (7) considérant qu'il convient d'assurer que les mesures par le présent règlement ainsi que leur application ne faussent pas ou ne menacent pas de fausser la concurrence, notamment en favorisant certaines entreprises dans une mesure contraire à l'intérêt commun; que, pour placer ainsi les entreprises concernées dans des conditions de concurrence égales, les contributions spéciales à verser aux fonds concernant les nouvelles constructions et les primes de déchirage, si ces dernières s'avéraient nécessaires dans le cas d'une perturbation grave du marché et selon la procédure prévue à l'article 8 de la directive 96/75/CE, doivent comporter des taux et des conditions uniformes;
- (8) considérant qu'il y a lieu d'arrêter au niveau de la Communauté les décisions à prendre pour le fonctionnement de ce mécanisme de régulation de la cale, eu égard au caractère communautaire des flottes de navigation intérieure; qu'il convient de conférer à la Commission la compétence pour arrêter ces décisions et pour veiller à leur application et au maintien des conditions de concurrence visées par le présent règlement; qu'il importe que la Commission prenne ces décisions après consultation des États membres et des

organisations représentatives de la navigation intérieure au niveau communautaire;

- (9) considérant que, dans le cadre de la modernisation et de la restructuration des flottes communautaires qui œuvrent dans un contexte environnemental et de sécurité favorable, il est souhaitable d'envisager des mesures sociales au profit des personnes désirant quitter le secteur des transports par voie navigable ou se convertir dans un autre secteur d'activités ainsi que des mesures visant à stimuler la création de groupements d'entreprises, à améliorer la qualification des bateliers et à promouvoir l'adaptation technique des bateaux,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les bateaux de navigation intérieure affectés au transport de marchandises entre deux ou plusieurs points sur les voies navigables des États membres sont soumis à la politique de capacité des flottes communautaires fixée par le présent règlement.

Pendant une période de quatre ans au maximum à compter du 29 avril 1999 ladite politique de capacité comporte, conformément au présent règlement, des conditions applicables à la mise en service de nouvelles capacités.

Article 2

1. Le présent règlement s'applique aux bateaux porteurs et aux pousseurs effectuant des transports pour compte d'autrui ou pour compte propre, qui sont immatriculés dans un État membre ou qui, à défaut d'immatriculation, sont exploités par une entreprise établie dans un État membre.

Aux fins du présent règlement, on entend par «entreprise» toute personne physique ou morale exerçant une activité économique artisanale ou industrielle.

2. Ne sont pas soumis au présent règlement:

- a) les bateaux qui naviguent exclusivement sur des voies nationales non reliées aux autres voies navigables de la Communauté;
- b) les bateaux qui, par leurs dimensions, ne peuvent pas sortir des voies nationales sur lesquelles ils naviguent et ne peuvent pas accéder aux autres voies navigables de la Communauté (bateaux captifs), à condition que ces bateaux ne soient pas susceptibles d'entrer en concurrence avec les bateaux auxquels le présent règlement s'applique;
- c) les bateaux qui naviguent exclusivement sur le Danube (et ses rivières secondaires) jusqu'à Kelheim, sans en sortir;
- d) les pousseurs dont la puissance de propulsion ne dépasse pas les 300 kilowatts;

- e) les bateaux fluviaux-maritimes et les barges de navire, pour autant qu'ils effectuent exclusivement des transports internationaux ou nationaux au cours de voyages comportant un parcours maritime;
- f) les bateaux exclusivement affectés au stockage de marchandises, c'est-à-dire les bateaux servant au chargement et ensuite au déchargement de marchandises au même endroit;
- g) le matériel de dragage, tel que des bateaux à clapets et des pontons ainsi que des engins flottants des entreprises de construction, dans la mesure où ce matériel n'est pas affecté au transport de marchandises au sens de l'article 1^{er};
- h) les bacs;
- i) les bateaux affectés à un service public non commercial.

3. Chaque État membre concerné au sens de l'article 3, paragraphe 1, peut exclure du champ d'application du présent règlement ses bateaux d'un port en lourd de moins de 450 tonnes. Lorsqu'il fait usage de cette faculté, l'État membre concerné le notifie, dans les six mois, à la Commission qui en informe les autres États membres.

Article 3

1. Chaque État membre dont les voies navigables sont reliées à celles d'un autre État membre et dont le tonnage de la flotte est supérieur à 100 000 tonnes, ci-après dénommé «État membre concerné», crée, dans le cadre de sa législation nationale et avec ses moyens administratifs propres, un «fonds de la navigation intérieure», ci-après dénommé «fonds».

2. La gestion de chaque fonds est assurée par les autorités compétentes de l'État membre concerné. Celui-ci associe à cette gestion ses organisations nationales représentatives de la navigation intérieure.

3. Chaque fonds possède un fonds de réserve qui comporte trois comptes distincts: un pour les bateaux à cargaison sèche, un pour les bateaux-citernes et un pour les pousseurs.

Ce fonds de réserve est alimenté par:

- les reliquats financiers des actions d'assainissement structurel organisées jusqu'au 28 avril 1999, constitués uniquement des contributions financières en provenance de la profession,
- les contributions spéciales visées à l'article 4,
- les moyens financiers qui pourraient être mis à disposition, en cas de perturbation grave du marché visée à l'article 7 de la directive 96/75/CE.

4. Le fonds de réserve peut être utilisé dans le cadre de mesures appropriées, telles que visées à l'article 7 de la directive 96/75/CE, et notamment dans le cadre de mesures d'assainissement organisées au plan communau-

taire selon les modalités définies au paragraphe 6 et à l'article 6 du présent règlement.

5. Le fonds de réserve peut être utilisé dans le cadre de mesures telles que visées à l'article 8 si les organisations représentatives de la navigation intérieure en font unanimement la demande. Dans ce cas, ces mesures doivent faire l'objet d'une action au niveau communautaire.

6. Une solidarité financière est établie entre les fonds en ce qui concerne les comptes distincts visés au paragraphe 3, premier alinéa. Elle intervient pour toutes les dépenses et toutes les ressources des fonds visés au paragraphe 3, deuxième alinéa, afin de garantir l'égalité de traitement entre tous les transporteurs soumis au présent règlement, indépendamment du fonds dont relève le bateau.

7. Les États membres concernés continuent à gérer le fonds visé à l'article 3 du règlement (CEE) n° 1101/89 jusqu'à la création du nouveau fonds visé au paragraphe 1.

Article 4

1. La mise en service de bateaux soumis au présent règlement qui sont soit nouvellement construits, soit importés d'un pays tiers, ou qui sortent des voies visées à l'article 2, paragraphe 2, points a), b) ou c), est subordonnée à la condition (dénommée règle «vieux pour neuf») que le propriétaire du bateau à mettre en service:

- soit déchire sans prime de déchirage un tonnage de cale selon un rapport, dénommé «ratio», entre l'ancien tonnage et le nouveau tonnage fixé par la Commission;
- soit verse au fonds dont son nouveau bateau relève, ou qu'il a choisi conformément à l'article 5, paragraphe 2, une contribution spéciale d'un montant fixé en fonction dudit ratio, ou, s'il déchire un tonnage inférieur audit ratio, qu'il paye la différence entre le tonnage du nouveau bateau et le tonnage de la cale déchirée.

2. Le ratio peut être établi à un niveau différent selon les différents secteurs du marché, à savoir les bateaux à cargaison sèche, les bateaux-citernes et les pousseurs.

Le ratio est réduit de manière continue afin d'être ramené, le plus rapidement possible et par étapes régulières, à un niveau zéro au plus tard le 29 avril 2003.

Dès que le ratio est fixé à zéro, le régime se transforme en mécanisme de veille et ne peut être réactivé qu'en cas de perturbation grave du marché conformément à l'article 6.

3. Le propriétaire du bateau doit payer la contribution spéciale ou déchirer un tonnage de cale ancienne:

- soit au moment de la commande effective de construction du nouveau bateau ou de la demande d'importation, à la condition que le bateau soit mis en service dans les douze mois qui suivent,
- soit au moment de la mise en service effective du nouveau bateau ou du bateau importé.

Le choix du moment doit être exprimé lors de la commande ou de la demande d'importation du bateau.

Le bateau à offrir au déchirage comme cale de compensation doit avoir été déchiré avant la mise en service du nouveau bateau.

Le propriétaire du bateau à mettre en service qui a fait déchirer un tonnage supérieur à celui nécessaire ne perçoit pas de compensation financière pour ce surplus.

Tout État membre concerné peut autoriser l'utilisation comme cale de compensation, c'est-à-dire les traiter comme s'ils avaient été déchirés, des bateaux définitivement retirés du marché pour être utilisés à d'autres fins qu'au transport de marchandises, tels que les bateaux humanitaires, les bateaux-musées, les bateaux destinés à des pays en développement situés hors du continent européen ou ceux mis à la disposition d'institutions sans buts lucratifs. Il communique cette autorisation à la Commission, qui en informe les autres États membres concernés.

4. Lorsqu'il s'agit de pousseurs, la notion de tonnage est remplacée par celle de puissance de propulsion.

5. Les conditions énoncées au paragraphe 1 s'appliquent également aux augmentations de capacité résultant d'un allongement de bateaux et d'un remplacement des moteurs de pousseurs.

6. La Commission peut exclure des bateaux spécialisés du champ d'application du paragraphe 1, après consultation des États membres et des organisations représentatives de la navigation intérieure au niveau communautaire.

Les bateaux spécialisés doivent être spécialement et techniquement conçus pour le transport d'un seul type de marchandises, être techniquement inaptes au transport d'autres marchandises, ce type unique de marchandise ne pouvant pas être transporté par des bateaux qui ne disposent pas d'installations techniques spéciales et leurs propriétaires devant s'engager par écrit à ce qu'aucune autre marchandise ne soit transportée sur leurs bateaux aussi longtemps que la règle «vieux pour neuf» s'applique.

Article 5

1. Pour les bateaux immatriculés dans un des États membres concernés, la contribution spéciale est versée au fonds de l'État membre d'immatriculation du bateau. Pour les bateaux non immatriculés, qui sont exploités par une entreprise établie dans un des États membres concernés, la contribution spéciale est versée au fonds de l'État membre d'établissement de l'entreprise.

2. Pour les bateaux immatriculés dans un État membre autre qu'un État membre concerné et les bateaux non immatriculés qui sont exploités par une entreprise établie dans un État membre autre qu'un État membre concerné, la contribution spéciale est versée, au choix du propriétaire du bateau, à l'un des fonds créés dans les États membres concernés.

Article 6

En cas de perturbation grave du marché, telle que définie à l'article 7 de la directive 96/75/CE, et à la demande d'un État membre, après avis du comité visé à l'article 8 de ladite directive et selon la procédure qui y est prévue, la Commission peut réactiver la règle «vieux pour neuf» pour une période limitée dans le temps, conformément à l'article 7 de ladite directive, et l'accompagner ou non de mesures d'assainissement structurel.

Dans le cadre de ces mesures d'assainissement structurel, le propriétaire d'un bateau visé à l'article 2, paragraphe 1, peut recevoir, du fonds dont le bateau relève et dans les limites des moyens financiers disponibles, une prime de déchirage, dont le taux est fixé par la Commission dans les conditions prévues à l'article 7, s'il déchire ce bateau, c'est-à-dire s'il met à la ferraille intégrale la coque du bateau ou, dans le cas d'un pousseur, s'il détruit la coque et le moteur.

Toutefois, cette prime ne pourra être accordée que pour un bateau dont le propriétaire prouve qu'il fait partie de la «flotte active», c'est-à-dire:

- qu'il est en bon état de fonctionnement et
- qu'il peut produire soit des certificats de navigabilité et de jaugeage valables, soit une autorisation d'effectuer des transports nationaux délivrée par l'autorité compétente d'un des États membres concernés et
- qu'il a exécuté au moins dix voyages durant les vingt-quatre derniers mois précédant l'introduction de la demande de prime de déchirage. La notion de «voyage» s'entend comme étant une opération de transport commerciale sur une distance telle qu'elle est habituelle pour le transport de marchandises de même nature (supérieure à 50 kilomètres) et avec un volume de cargaison transporté le ayant un rapport raisonnable avec la capacité de chargement du bateau (au moins 70 %).

Aucune prime ne sera accordée ni payée pour des bateaux qui, par suite d'une avarie ou d'autres dommages, ne sont plus réparables ou dont le coût de la réparation est supérieur au montant de la prime de déchirage.

Lorsque les autorités compétentes ont des raisons fondées de douter du bon état de fonctionnement du bateau faisant l'objet d'une demande de prime de déchirage, elles peuvent demander à un bureau d'expertise d'établir une attestation indiquant que le bateau concerné se trouve dans un état technique lui permettant de participer aux transports. La prime de déchirage est refusée si le bateau ne satisfait pas cette exigence.

Article 7

1. La Commission fixe, après consultation des États membres et des organisations représentatives de la navigation intérieure au niveau communautaire, séparément pour les bateaux à cargaison sèche, pour les bateaux citernes et pour les pousseurs:

- les ratios de la règle «vieux pour neuf» concernant les bateaux visés à l'article 2,
- le taux des contributions spéciales,
- la période, les conditions d'attribution et les taux des primes de déchargement visées à l'article 6,
- les coefficients de valorisation (tonnages équivalents) pour les différents types et catégories de matériel fluvial.

2. Les contributions spéciales et les primes de déchargement sont exprimées en euros. Leurs taux sont les mêmes pour tous les fonds.

3. Les contributions spéciales et les primes de déchargement sont calculées, pour les bateaux porteurs, en fonction du tonnage de port en lourd et, pour les pousseurs, en fonction de la puissance de propulsion.

4. La Commission détermine, après consultation des États membres et des organisations représentatives de la navigation intérieure au niveau communautaire, les modalités de la solidarité financière visée à l'article 3, paragraphe 6.

5. En prenant ses décisions, la Commission tient également compte des résultats de l'observation du marché des transports dans la Communauté et de son évolution prévisible, ainsi que de la nécessité d'éviter que la concurrence soit faussée dans une mesure contraire à l'intérêt commun. Pour contribuer à l'observation du marché, les propriétaires des bateaux mis en construction ou importés doivent en informer les fonds six mois avant la mise en service de ces bateaux.

Article 8

Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 5, tout État membre peut prendre des mesures visant notamment à:

- faciliter aux transporteurs par voie navigable qui se retirent de cette profession l'obtention d'une pension

- de retraite anticipée ou la reconversion dans une autre activité économique,
- organiser, pour les travailleurs qui quittent cette profession, des actions de formation professionnelle ou de reconversion,
- stimuler le regroupement des bateliers artisans dans des associations commerciales,
- encourager l'adaptation technique des bateaux en vue d'améliorer les conditions de travail ainsi que les exigences techniques de sécurité,
- améliorer la qualification des bateliers pour assurer l'évolution et l'avenir de la profession.

Article 9

1. Les États membres arrêtent les mesures nécessaires à l'exécution du présent règlement et les communiquent à la Commission.

Ces mesures doivent notamment prévoir un contrôle permanent et efficace du respect des obligations qui incombent aux entreprises en vertu du présent règlement et des dispositions nationales prises pour son exécution, ainsi que des sanctions appropriées en cas d'infraction.

2. Les États membres communiquent annuellement à la Commission toutes les informations utiles sur les résultats de la règle «vieux pour neuf», ainsi que sur l'état financier des fonds et de leur fonds de réserve.

3. La Commission arrête les décisions qu'il lui incombe de prendre en vertu de l'article 7.

4. La Commission veille à ce que les fonds appliquent de manière uniforme le présent règlement et elle en assure la coordination.

Article 10

Le présent règlement entre en vigueur le 29 avril 1999.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 29 mars 1999.

Par le Conseil
Le président
F. MÜNTEFERING