

# Procédure file

Informations de base		
SYN - Procédure de coopération (historique)	<a href="#">1998/0281(SYN)</a>	Procédure terminée
Navigation intérieure, transport fluvial: politique de capacité des flottes communautaires		
Modification <a href="#">2013/0303(COD)</a>		
Sujet 3.20.04 Transport fluvial		

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	PPE <a href="#">SCHIERHUBER Agnes</a>	02/09/1998
	Commission au fond précédente		
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	PPE <a href="#">SCHIERHUBER Agnes</a>	02/09/1998
	Commission pour avis précédente		
	<b>BUDG</b> Budgets		
Conseil de l'Union européenne	<b>ECON</b> Economique, monétaire et politique industrielle	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2169</a>	29/03/1999
	<a href="#">Environnement</a>	<a href="#">2153</a>	20/12/1998
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2142</a>	30/11/1998

Evénements clés			
28/09/1998	Publication de la proposition législative	COM(1998)0541	Résumé
04/11/1998	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
24/11/1998	Vote en commission		Résumé
24/11/1998	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">A4-0434/1998</a>	
30/11/1998	Débat au Conseil	<a href="#">2142</a>	
03/12/1998	Décision du Parlement	T4-0706/1998	Résumé
11/12/1998	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1998)0792	Résumé

21/12/1998	Publication de la position du Conseil	<a href="#">13585/1/1998</a>	Résumé
14/01/1999	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
17/02/1999	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
17/02/1999	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	<a href="#">A4-0060/1999</a>	
25/02/1999	Décision du Parlement, 2ème lecture	T4-0128/1999	Résumé
29/03/1999	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		
29/03/1999	Fin de la procédure au Parlement		
02/04/1999	Publication de l'acte final au Journal officiel		

### Informations techniques

Référence de procédure	1998/0281(SYN)
Type de procédure	SYN - Procédure de coopération (historique)
Sous-type de procédure	Législation
	Modification <a href="#">2013/0303(COD)</a>
Base juridique	CE avant Amsterdam E 075-p1
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/4/10666

### Portail de documentation

Document annexé à la procédure		COM(1997)0555	03/11/1997	EC	Résumé
Document de base législatif		COM(1998)0541 <a href="#">JO C 320 17.10.1998, p. 0004</a>	28/09/1998	EC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A4-0434/1998</a> <a href="#">JO C 398 21.12.1998, p. 0003</a>	24/11/1998	EP	
Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES1449/1998</a> <a href="#">JO C 040 15.02.1999, p. 0047</a>	02/12/1998	ESC	
Résolution intermédiaire adopté du Parlement		T4-0705/1998 <a href="#">JO C 398 21.12.1998, p. 0018-0038</a>	03/12/1998	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0706/1998 <a href="#">JO C 398 21.12.1998, p. 0018-0038</a>	03/12/1998	EP	Résumé
Proposition législative modifiée		COM(1998)0792 <a href="#">JO C 015 20.01.1999, p. 0015</a>	11/12/1998	EC	Résumé
Position du Conseil		<a href="#">13585/1/1998</a> <a href="#">JO C 055 25.02.1999, p. 0025</a>	21/12/1998	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		SEC(1998)2237	06/01/1999	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		<a href="#">A4-0060/1999</a> <a href="#">JO C 153 01.06.1999, p. 0004</a>	17/02/1999	EP	

Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		<a href="#">T4-0128/1999</a> <a href="#">JO C 153 01.06.1999, p. 0013-0018</a>	25/02/1999	EP	Résumé
Acte législatif de mise en oeuvre		<a href="#">31999R0805</a> <a href="#">JO L 102 17.04.1999, p. 0064-0066</a>	16/04/1999	EU	
Acte législatif de mise en oeuvre		<a href="#">32003R0411</a> <a href="#">JO L 062 06.03.2003, p. 0018-0018</a>	05/03/2003	EU	

### Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

### Acte final

[Règlement 1999/718](#)  
[JO L 090 02.04.1999, p. 0001](#) Résumé

## Navigation intérieure, transport fluvial: politique de capacité des flottes communautaires

OBJECTIF: évaluer les effets de l'application du régime "Vieux pour neuf" sur l'assainissement structurel du marché de la navigation intérieure. CONTENU: le présent rapport de la Commission européenne évalue les effets sur l'assainissement structurel du marché de la navigation intérieure de l'application du régime "Vieux pour neuf" depuis le début de l'action de déchirage en 1990 mais surtout depuis sa date de prolongation (avril 1994) jusqu'à la fin de l'année 1996. Il faut rappeler que la règle du "Vieux pour neuf" a été instaurée en 1989 pour une période de cinq ans en vue de contrecarrer la tendance au surinvestissement et de protéger les effets de réduction de surcapacité. Le rapport fait également le point sur la problématique du maintien ou non avec une adaptation d'un système de régulation du marché (type "Vieux pour neuf") après la libéralisation totale de celui-ci à l'échéance 2000. Le rapport conclut que le régime "Vieux pour neuf" régule au mieux le marché grâce à la compensation systématique de la cale neuve par de la cale déchirée sans toutefois freiner les nécessaires investissements dans les créneaux porteurs. De plus, ce régime est soutenu par l'ensemble de la profession qui souhaite actuellement le prolonger car elle y voit une forme de sécurité en terme d'avenir du marché de la navigation intérieure. Avec l'objectif de la libéralisation totale du marché fluvial au 01/01/2000, il pourrait s'avérer nécessaire, si la profession le souhaite, de réduire le ratio "Vieux pour neuf" estime la Commission. A l'avenir ce mécanisme de régulation, s'il est maintenu au-delà de 1999, devrait être considéré comme un mécanisme de veille et être plus flexible de manière à répondre plus rapidement aux évolutions du marché. La Commission propose donc d'examiner la présentation sur la base des contributions de la profession, des milieux intéressés ainsi que des Etats membres concernés: - d'une proposition de règlement de la Commission diminuant le ratio en 1998 (le nouveau ratio sera fixé en fonction des résultats de l'analyse du marché effectuée après l'action de déchirage de l'année 1997); - d'une proposition de règlement du Conseil visant à maintenir un mécanisme régulation type "Vieux pour neuf" après le 28/04/1999. Par ailleurs la Commission pourrait présenter courant 1999 un rapport sur l'"avenir du transport fluvial après le 01/01/2000".?

## Navigation intérieure, transport fluvial: politique de capacité des flottes communautaires

OBJECTIF: la proposition de règlement vise à faire en sorte que le transport par voie navigable puisse offrir une alternative aux autres modes de transport et ainsi contribuer à la réalisation de l'objectif de la mobilité durable. CONTENU: en raison des caractéristiques spécifiques du secteur de la navigation intérieure, notamment en matière de capacité, et de ses mutations structurelles sur le marché des transports rendues nécessaires par la libéralisation du marché au 01/01/2000, il importe d'avoir une approche commune à la réalisation d'un même objectif pour assurer un régime transitoire de régulation de la cale puis un mécanisme de veille. Cette nouvelle proposition se substitue au Règlement 1101/89/CEE du Conseil et permet de maintenir une coordination communautaire de la politique de capacité et de ne pas annihiler les bénéfices de l'action d'assainissement structurel menée au niveau communautaire depuis 1989, tout en sortant de la phase communautaire d'interventionnisme sur le marché et ce dans un délai affiché de cinq ans au maximum afin de garantir l'uniformité et la transparence du marché requise. La diminution progressive des ratios "vieux pour neuf" dans une échéance affichée de cinq années permettra à la profession de se préparer au marché libre: - d'intégrer les surcoûts (sur 5 ans) liés aux contributions spéciales plus élevées payées avant le 28/04/1999; - de permettre une modernisation plus efficace de la flotte; - de se sentir rassurée sur le futur dans la mesure où le mécanisme de veille permet de maintenir une forme de surveillance sans contraintes, sur la base d'un observatoire du marché en cours de constitution, ce qui devrait empêcher par la suite de nouveaux dérapages dans la tendance au surinvestissement et à la surcapacité du secteur. ?

## Navigation intérieure, transport fluvial: politique de capacité des flottes communautaires

Depuis 1989, des mesures ont été prises en vue de réduire les surcapacités structurelles sur le marché des transports fluviaux. Ces mesures comportaient deux volets: des primes de déchirage pour réduire les capacités des flottes actives en combinaison avec des mesures destinées à diminuer l'investissement dans de nouveaux bateaux tout au long de l'action coordonnée de déchirage, ce que l'on appelle la règle du "vieux pour neuf". Des fonds nationaux de déchirage ont été mis en place dans les Etats membres directement concernés auxquels s'est jointe l'Autriche après son adhésion au 1er janvier 1995. Mme Agnes SCHIERHUBER (PPE, A), rapporteur, note que le coût total de l'action entre

1990 et 1996 se monte à quelque 206 millions d'écus et est supporté par l'industrie, les Etats membres et le budget communautaire. Pendant la même période, ce sont grosso modo 1.940.860 tonnes de capacité qui ont été envoyées au déchirage et 736.620 tonnes de nouvelle capacité qui ont été mises en service. À l'évidence donc, la réduction des capacités s'est accompagnée d'une augmentation de la capacité des flottes et, partant, d'une augmentation de la productivité, cette évolution étant la plus visible dans le cas des pétroliers. Mme Schierhuber se félicite du succès rencontré par cette action coordonnée et observe que l'objectif de retirer du marché 10% de la capacité des flottes de transporteurs de marchandises sèches et de 15% des flottes de pétroliers a été atteint. Dans le même contexte, elle souligne que le dernier programme de déchirage portant sur la période 1996-1998 a, selon de récentes indications, permis de réduire la capacité des flottes communautaires de 15% supplémentaires. En conclusion, l'action de déchirage a donc été couronnée de succès et s'est traduite par un meilleur équilibre entre l'offre et la demande dans le secteur du transport fluvial. Cependant, dans la perspective d'une libéralisation du marché dans ce secteur, un dispositif de crise devrait pouvoir être suivi d'effets dès lors qu'une perturbation grave menacerait de compromettre le bénéfique fonctionnel de l'équilibre entre l'offre et la demande. Un amendement a été déposé qui vise à refaire de l'action de déchirage l'élément principal du règlement proposé en prévoyant sa suppression graduelle dans un laps de temps maximum de cinq ans parallèlement à celle de la règle du "vieux pour neuf". D'autres amendements visent à établir une distinction claire entre les plans de restructuration des flottes, à abolir progressivement au cours d'une période n'excédant pas 5 ans, mais portent aussi sur le déclenchement du dispositif de crise, lequel ne serait applicable qu'après cette période de cinq ans et l'abolition des dispositions relatives au déchirage ou au régime "vieux pour neuf".?

## Navigation intérieure, transport fluvial: politique de capacité des flottes communautaires

---

Le Parlement européen a adopté sans débat le rapport de Mme Agnes SCHIERHUBER (PPE, A) concernant la prolongation du régime "Vieux pour neuf" jusqu'au 28 avril 1999 dans le cadre des mesures d'assainissement structurel dans la navigation intérieure. Par ses amendements, le Parlement européen souligne qu'il convient de veiller à ce que le programme de déchirage n'entraîne pas la disparition de tous les bateaux de faible tonnage qui peuvent également avoir accès aux voies navigables et aux ports les moins importants, afin d'assurer un rôle croissant à la navigation intérieure dans la chaîne du transport. Le Parlement demande également que le fonds de réserve puisse être utilisé dans le cadre des mesures visées à l'art. 8 du règlement uniquement si les organisations représentatives de la navigation intérieure au niveau communautaire en font la demande unanimement, après avis des Etats membres concernés.?

## Navigation intérieure, transport fluvial: politique de capacité des flottes communautaires

---

La proposition modifiée de la Commission retient 2 amendements sur les 7 adoptés par le Parlement européen en première lecture. Les deux amendements retenus visent à: - prévoir que la règle "vieux pour neuf" est réactivée uniquement en cas de perturbation grave du marché, qui est à entendre non pas au sens de l'art. 7 de la directive 96/75/CE mais au sens de l'article 6 de la position commune; - réduire à douze mois le délai de dix-huit mois proposé par la Commission pour la mise en service du bateau.?

## Navigation intérieure, transport fluvial: politique de capacité des flottes communautaires

---

La position commune du Conseil retient les deux amendements du Parlement européen acceptés par la Commission dans sa proposition modifiée. Elle prévoit toutefois un certain nombre de modifications dont les principales sont les suivantes: - la durée maximale de la période d'application de la règle "vieux pour neuf" est ramenée de cinq à quatre ans, à partir du 29/04/1999; - le ratio doit être réduit de manière continue afin d'être ramené, le plus rapidement possible et par étapes régulières, à un niveau zéro, au plus tard dans les quatre ans à partir du 29/04/1999; - les Etats membres ont la faculté d'exclure du champ d'application du règlement les bateaux de moins de 450 tonnes; - les reliquats financiers des actions d'assainissement structurels destinés aux fonds de réserve seront constitués uniquement des contributions financières en provenance de la profession; - les décisions à prendre par la Commission pour le fonctionnement du "vieux pour neuf" sont soumises à la consultation préalable des Etats membres et des organisations représentatives de la navigation intérieure au niveau communautaire; - les dispositions relatives aux négociations que la Communauté devrait engager avec la Suisse ainsi qu'avec d'autres pays tiers pour l'application du règlement sont supprimées. A noter que le Conseil n'a pas retenu les amendements relatifs à la réintroduction du régime de déchirage. Il n'a pas repris l'amendement visant à prévoir la consultation des Etats membres ainsi que l'amendement prévoyant que la Commission peut réactiver la règle "vieux pour neuf" uniquement après la période de transition de quatre ans.?

## Navigation intérieure, transport fluvial: politique de capacité des flottes communautaires

---

La Commission note que le Conseil a suivi la proposition modifiée et qu'il a en plus suivi le Parlement européen sur une partie de l'amendement 2 qui vise la mise en service non pas de "nouveaux bateaux" mais de "nouvelles capacités". La Commission estime que la position commune constitue un compromis acceptable et encourage le Parlement à l'approuver.?

## Navigation intérieure, transport fluvial: politique de capacité des flottes communautaires

---

Le rapporteur, Mme Agnes SCHIERHUBER (PPE, A), se propose de recommander à l'Assemblée d'approuver la position commune du Conseil en vue de l'adoption d'un règlement du Conseil sur une politique des capacités de la flotte communautaire visant à promouvoir le transport fluvial. Pour l'essentiel, les amendements adoptés en première lecture au mois de décembre ont été intégrés dans la position commune. Le Parlement avait déposé sept amendements visant à clarifier certains points de la proposition et à en accroître l'efficacité. Cette proposition concerne le remplacement du règlement du Conseil n°1101/89 sur les améliorations structurelles à apporter au transport intérieur fluvial qui ne sera plus d'application après le 28 avril 1999. En proposant une extension partielle de ce règlement, la Commission cherche à préserver la situation de ce secteur sur le marché et à prévenir de sérieuses perturbations en introduisant des accords transitoires. Cela doit permettre d'éviter que l'instauration du libre marché dans ce secteur n'annule les effets des mesures de déchirage instaurées en 1990 dans le

but de réduire les surcapacités de ce secteur. Le système appelé "vieux pour neuf" en application depuis 1990 est ainsi maintenu, mais le ratio sera progressivement réduit sur une période de quatre ans, levant toutes les conditions assortissant la mise en service de nouveaux bateaux. Cela fait, le système de régulation des capacités sera remplacé par un système de surveillance et un mécanisme de "standby" qui permettra -mais uniquement en cas de crise grave sur le marché- de remettre en vigueur la règle du "vieux pour neuf", avec ou sans mesures d'amélioration structurelle. Mme SCHIERHUBER est d'avis que tout nouveau retard compromettrait l'entrée en vigueur à temps du texte de la position commune, avec le risque de perturbations sérieuses que cela comporte pour le marché après le 28 avril 1999. ?

## Navigation intérieure, transport fluvial: politique de capacité des flottes communautaires

---

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de Mme Agnes SCHIERHUBER (PPE, Aut), le Parlement européen a approuvé la position commune (procédure sans débat).?

## Navigation intérieure, transport fluvial: politique de capacité des flottes communautaires

---

OBJECTIF: faire en sorte que le transport par voie navigable puisse offrir une alternative aux autres modes de transport et ainsi contribuer à la réalisation de l'objectif de la mobilité durable. MESURE DE LA COMMUNAUTE: Règlement 718/1999/CE du Conseil relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable. CONTENU: le nouveau règlement se substitue au règlement 1101/89/CEE du Conseil et permet de maintenir une coordination communautaire de la politique de capacité et de ne pas annihiler les bénéfices de l'action d'assainissement structurel menée au niveau communautaire depuis 1989. Afin d'éviter toute perturbation grave du marché, la règle "vieux pour neuf" est maintenue pendant une période limitée au maximum à quatre ans à partir du 29/04/1999. Le ratio sera réduit de manière continue afin d'être ramené, le plus rapidement possible et par étapes régulières, à un niveau zéro, au plus tard le 29/04/2003. Le 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 Etat membre ou qui sont exploités par une entreprise établie dans un Etat membre. Les Etats membres ont la faculté d'exclure du champ d'application du règlement les bateaux de moins de 450 tonnes. Les fonds de déchirage créés par le règlement 1101/89/CEE sont maintenus. Les reliquats financiers des actions d'assainissement structurels destinés aux fonds de réserve seront constitués uniquement des contributions financières en provenance de la profession. La Commission a compétence pour veiller au maintien des conditions de concurrence visées par le règlement. Les décisions à prendre par la Commission pour le fonctionnement du "vieux pour neuf" sont soumises à la consultation préalable des Etats membres et des organisations représentatives de la navigation intérieure au niveau communautaire. Dans le cadre de la modernisation et de la restructuration des flottes communautaires, les Etats membres peuvent prendre 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. ENTRÉE EN VIGUEUR: 29/04/1999.?