II

(Forberedende retsakter)

KOMMISSIONEN

Forslag til Rådets forordning (EØF) om strukturel sanering inden for indlandsskibsfarten

KOM(88) 111 endelig udg.

(Forelagt af Kommissionen den 19. maj 1988)

(88/C 297/12)

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

Den strukturelle tonnageoverkapaciteit, der i nogen tid har været i de flåder, som anvendes på det net af sejlbare vandveje, der er indbyrdes forbundne i Belgien, Tyskland, Frankrig, Luxembourg og Nederlandene, påvirker i høj grad transportøkonomien og især sektoren for godstransport ad sejlbare vandveje i disse lande;

ifølge prognoserne vil der ikke i denne sektor i de kommende år ske en tilstrækkelig stigning i efterspørgslen til, at overkapaciteten kan opsuges; indlandsskibsfartens andel i det samlede transportmarked falder nemlig stadig som følge af de forandringer, der gradvis sker i de basisindustrier, som hovedsagelig forsynes ad vandvejen;

de foranstaltninger til ophugning af fartøjer, som nogle medlemsstater gennemfører på nationalt plan, har ganske vist givet positive resultater, men de er utilstrækkelige navnlig som følge af manglende samordning af disse foranstaltninger på internationalt plan;

en fælles fremgangsmåde, der går ud på, at medlemsstaterne sammen træffer foranstaltninger til virkeliggørelse af samme målsætning, udgør en af de væsentlige betingelser for at sikre en effektiv nedsættelse af tonnageoverskuddet; med henblik herpå må der oprettes ophugningsfonde i de medlemsstater, som særlig berøres af indlandsskibsfarten; de virksomheder, der er etableret i andre medlemsstater, men som udfører transport ad de vandveje, der er indbyrdes forbundne i de berørte medlemsstater, må deltage i en af de oprettede ophugningsfonde;

som følge af den strukturelle overkapacitets nuværende omfang, den forventede mangel på økonomiske midler til en hastig nedsættelse af overkapaciteten og farerne for en ny nedgang i efterspørgslen på grund af andre industrielle forandringer forekommer det betimeligt, at der for et tidsrum af ubestemt varighed tilvejebringes de retlige, administrative og økonomiske midler, som er nødvendige, for at overkapaciteten kan nedbringes;

overkapaciteten viser sig i almindelighed i alle sektorer af markedet for transport ad sejlbare vandveje; de foranstaltninger, der skal træffes, må derfor være af generel art og omfatte alle fragtskibe og skubbebåde; man kan imidlertid påtænke at undtage de fartøjer, der som følge af deres størrelse, eller fordi de udelukkende anvendes på lukkede indenlandske markeder, ikke bidrager til overkapaciteten på de ovennævnte net af sejlbare vandveje, der er indbyrdes forbundne; derimod må de private flåder, der udfører transport for egen regning, inddrages i ordningen på grund af disse flåders indflydelse på transportmarkederne;

som følge af de grundlæggende forskelle mellem transportmarkedet for tørlaster og transportmarkedet for flydende laster er det ønskeligt, at fartøjer med tørlast og tankskibe opføres hver for sig i de enkelte fonde;

inden for rammerne af en økonomisk politik i overensstemmelse med Traktaten påhviler den strukturelle sanering af en given økonomisk sektor i første omgang virksomhederne i denne sektor; udgifterne til den ordning, der skal indføres, må derfor afholdes af indlandsskibsfartsvirksomhederne; for at sikre, at ordningen kan komme i gang, og at den kan blive virksom fra begyndelsen, bør der imidlertid påtænkes forhåndsfinansiering fra de berørte medlemsstaters side i form af lån; som følge af virksomhedernes vanskelige økonomiske situation bør disse lån være rentefri;

i henhold til Traktatens artikel 74 søges Traktatens mål, for så vidt angår transport, nået inden for rammerne af en fælles transportpolitik; det fremgår således af artikel 77, at denne politik kan omfatte støtteforanstaltninger, navnlig når disse modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet; Fællesskabets indsats på dette område, herunder med hensyn til støtte, skal imidlertid tage hensyn til de forskellige almindelige målsætninger i artikel 3, især de i artikel 3, litra f), anførte vedrørende konkurrence; ligesom for støtte, som er underkastet bestemmelserne i Traktatens artikel 92 ff., må det sikres, at de i nærværende forordning omhandlede foranstaltninger og deres gennemførelse ikke forvrider eller truer med at forvride konkurrencen ved at begunstige visse virksomheder i et omfang, der er i strid med den fælles interesse; for således at give de berørte virksomheder ens konkurrencevilkår må de bidrag, der skal indbetales til ophugningsfondene, og ophugningspræmierne beregnes efter ensartede satser; det er ligeledes vigtigt, at ophugningsforanstaltningerne indledes samtidig, og at de varer lige længe og foregår under samme vilkår i alle de berørte medlemsstater;

det må forhindres, at virkningerne af de samordnede ophugningsforanstaltninger ødelægges af, at der samtidig tages ny tonnage i brug; i tilfælde af alvorlig og vedvarende overkapacitet kan det vise sig nødvendigt midlertidigt at træffe foranstaltninger, der tager sigte på at bremse disse investeringer, uden at foranstaltningerne dog må føre til et fuldstændigt stop for adgang til markedet for transport ad sejlbare vandveje eller til indførelse af en kontingentering af medlemsstaternes flåder;

inden for rammerne af den planlagte ordning er det ønskeligt, at der påtænkes sociale foranstaltninger til fordel for personer, der ønsker at forlade sektoren for transport ad sejlbare vandveje eller lade sig omskole til en anden sektor;

som følge af ordningens fællesskabspræg må beslutningerne vedrørende dens forvaltning vedtages på fællesskabsplan efter høring af medlemsstaterne og erhvervsorganisationerne for transport ad sejlbare vandveje; beføjelserne til at vedtage disse beslutninger samt til at overvåge, at de gennemføres, og at de i nærværende forordning omhandlede konkurrencevilkår opretholdes, må tildeles Kommissionen;

med henblik på at forebygge konkurrenceforvridning på de pågældende markeder og med henblik på at den planlagte ordnings effektivitet øges, er det ønskeligt, at Schweiz vedtager lignende foranstaltninger for de dele af sin flåde, der sejler på nettet af vandveje, der er indbyrdes forbundne i de berørte medlemsstater; Kommissionen må efter Traktaten på Fællesskabets vegne indlede forhandlinger herom med dette land —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

1. Fartøjer til indlandsskibsfart, der anvendes til godstransport ad sejlbare vandveje i medlemsstaterne, underkastes en ordning med henblik på strukturel sanering af indlandsskibsfarten på nedenstående betingelser.

2. Ordningen omfatter:

— foranstaltninger, der tager sigte på at nedsætte den strukturelle overkapacitet gennem ophugningsforanstaltninger

— ledsageforanstaltninger, der tager sigte på at undgå, at den bestående overkapacitet forværres, eller at der opstår ny overkapacitet.

Artikel 2

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

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

2. Fra forordningen undtages:

a) fartøjer, som udelukkende sejler på indenlandske vandveje, der ikke er forbundne med Fællesskabets øvrige sejlbare vandveje

b) — skubbebåde, hvis fremdrivningskraft ikke overstiger 300 kilowatt
— fartøjer, der anvendes på indre vandveje og til søs, samt skibslægtere, for så vidt som de udelukkende udfører transport ad søvejen
— færger
— fartøjer, som anvendes til et arbejde for en offentlig tjeneste uden erhvervsformål.

Artikel 3

1. Hver af de medlemsstater, hvis sejlbare vandveje er forbundne med en anden medlemsstats sejlbare vandveje, og hvis flådetonnage overstiger 100 000 tons, herefter benævnt »de berørte medlemsstater«, opretter inden for rammerne af deres nationale lovgivning og med deres egne administrative midler en ophugningsfond, herefter benævnt »fonden«.

2. Forvaltningen af hver fond varetages af den pågældende medlemsstats kompetente myndigheder. Til denne forvaltning knytter medlemsstaten de nationale repræsentative organisationer for indlandsskibsfart.

3. Hver fond skal bestå af to adskilte afdelinger, én for fartøjer med tørlast og én for tankskibe.

Artikel 4

1. For hvert af de fartøjer, der omhandles i artikel 2, og som ikke er undtaget fra forordningen, indbetaler ejeren til en af de i henhold til artikel 3 oprettede fonde et bidrag, der fastsættes i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 6.

2. For fartøjer, der er registreret i en af de berørte medlemsstater, og for ikke-registrerede fartøjer, der drives af en virksomhed, som er etableret i en af disse stater, indbetales bidraget henholdsvis til fonden i den medlemsstat, hvor fartøjet er registreret, eller til fonden i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret.

3. For fartøjer, der er registreret i en anden medlemsstat, og for fartøjer, der uden at være registreret drives af en virksomhed, der er etableret i en af disse andre stater, indbetales bidraget efter skibsejerens valg til en af de fonde, der er oprettet i de berørte medlemsstater.

Dette valg foretages én gang for alle og gælder for alle fartøjer, der tilhører samme ejer, eller som drives af samme virksomhed.

Artikel 5

1. Ejeren af et fartøj, for hvilket der er indbetalt bidrag, vil, hvis han ophugger fartøjet, inden for grænserne af de til rådighed stående økonomiske midler få en ophugningspræmie af den fond, som han henhører under, på de i artikel 6 omhandlede betingelser. Ophugningspræmien gives kun for fartøjer, hvis ejer beviser, at fartøjerne indgår i den aktive flåde.

2. Der skabes økonomisk solidaritet mellem fondene. Den kommer i betragtning, hvis en fond på grund af manglende økonomiske midler ikke kan imødekomme de ansøgninger om ophugning, som indgives til dem, medens til gengæld andre fonde som følge af manglende ansøgninger om ophugning har overskud af midler.

Artikel 6

1. Kommissionen fastsætter dels for fartøjer med tørlast, dels for tankskibe, dels for skubbebåde:

— satserne for de årlige bidrag, der skal indbetales til fonden for hvert fartøj

— satserne for ophugningspræmierne

— de tidsrum for ophugningsforanstaltninger, i hvilke der udbetales ophugningspræmier, og betingelserne for, at disse præmier kan opnås

— udnyttelseskoefficienterne for de forskellige typer og kategorier af flodmateriale.

2. Bidragssatserne og ophugningspræmierne beregnes i ecu, og de er ens for alle fonde.

3. Bidragssatserne fastsættes på et niveau, der gør det muligt for fondene at få tilstrækkelige økonomiske midler til, at de effektivt kan bidrage til at mindske den strukturelle uligevægt mellem tilbud og efterspørgsel i indlandsskibsfarten. Desuden må de ligge på et niveau, der også er antageligt for indlandsskibsfartsvirksomhederne under hensyn til disses vanskelige økonomiske situation.

Bidragene beregnes på grundlag af skibets dødvægt og fremdrivningskraft. De er årlige og må betales ved årets begyndelse mod udlevering af en attest, der gælder som bevis for betaling. Denne attest må fra den 1. marts i det pågældende år forefindes om bord på fartøjet eller om bord på skubbebåden, såfremt der er tale om flodmateriel uden besætning.

I tilfælde af, at fartøjet ligger stille i over tre på hinanden følgende måneder, og dette godtgøres, kan bidraget tilbagebetales med et beløb, der beregnes i forhold til varigheden af stilstanden.

4. Kommissionen fastsætter de ophugningstidsrum, i hvilke der kan opnås præmier, samt betingelserne for tildeling af disse præmier alt efter, hvilke mål der skal nås, og afhængigt af fartøjstyper og -kategorier samt under hensyntagen til fondenes økonomiske muligheder.

5. Kommissionen fastsætter de nærmere bestemmelser for den i artikel 5, stk. 2, omhandlede økonomiske solidaritet mellem fondene.

6. Kommissionen træffer de forskellige beslutninger efter stk. 1 til 5 efter høring af medlemsstaterne og af de repræsentative organisationer på fællesskabsplan for indlandsskibsfart.

Den tager i disse beslutninger ligeledes hensyn til resultaterne af transportmarkedsstyringen 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.

Artikel 7

De berørte medlemsstater kan i form af lån forhåndsfinansiere den fond, der oprettes på deres område, jf. dog Traktatens bestemmelser og de bestemmelser, der er vedtaget med henblik på dennes gennemførelse på området vedrørende støtte. De således tildelte beløb skal af fonden tilbagebetales uden renter ifølge et forudfastsat program.

Artikel 8

1. Så længe de af Kommissionen efter artikel 6 besluttede ophugningsforanstaltninger står på, kan ibrugtagning på de i artikel 3 omhandlede sejlbare vandveje af fartøjer, der er omfattet af nærværende forordning i henhold til artikel 2, og som er nybyggede, indført fra tredjeland eller undtaget fra forordningen i medfør af artikel 2, stk. 2, litra a), kun ske på betingelse af:

— at ejeren af det fartøj, der skal tages i brug, uden ophugningspræmie ophugger tonnage svarende til det nye fartøjs tonnage

— at han, hvis han ikke ophugger et fartøj, til den fond, som hans nye fartøj henhører under, eller som han har valgt i henhold til bestemmelserne i artikel 4, indbetaler et særligt bidrag på et beløb svarende til den ophugningspræmie, der er fastsat for det pågældende ophugningstidsrum for en tonnage svarende til det nye fartøjs tonnage, eller

— at han, hvis han ophugger en tonnage, der ligger under det nye fartøjs tonnage, til den pågældende fond indbetaler et særligt bidrag af samme størrelse som den ophugningspræmie, der på det givne tidspunkt svarer til forskellen mellem det nye fartøjs tonnage og den ophugne tonnage.

Disse betingelser gælder ikke for fartøjer, for hvilke ejeren godtgør, at de var under bygning den dag, da en ophugningsforanstaltning blev besluttet.

2. I tilfælde af alvorlig strukturel overkapacitet, der kan vedvare i Fællesskabets indlandsskibsfart eller på et af dets markeder, kan Kommissionen efter høring af de repræsentative organisationer på fællesskabsplan for indlandsskibsfarten og i forståelse med de berørte medlemsstater beslutte, at de i stk. 1 fastsatte værdier for tonnage, der skal ophugges, og de særlige bidrag, der skal indbetales for ibrugtagning af ny tonnage, forhøjes med indtil det dobbelte.

Kommissionen fastsætter samtidig varigheden af denne foranstaltning.

Artikel 9

Medlemsstaterne træffer foranstaltninger med henblik på at:

— gøre det lettere for transportører ad sejlbare vandveje, der forlader dette erhverv, at opnå førtidspension eller blive omskolet til en anden erhvervsaktivitet

— tildele arbejdstagere, der efter ophugningsforanstaltningerne forlader indlandsskibsfarten, førtidspension og at tilrettelægge erhvervsuddannelses- eller omskolingsforanstaltninger.

Artikel 10

Kommissionen forhandler på Fællesskabets vegne med Schweiz om de ordninger, som dette land skal indføre med henblik på anvendelse af foranstaltninger af samme art som de fællesskabsforanstaltninger, der vedtages i medfør af nærværende forordning.

Artikel 11

1. Senest den 31. oktober 1988 vedtager medlemsstaterne efter høring af Kommissionen de foranstaltninger, der er nødvendige for nærværende forordnings gennemførelse. Disse foranstaltninger skal bl.a. omfatte et vedvarende og effektivt tilsyn med overholdelsen af de forpligtelser, som virksomhederne har i henhold til nærværende forordning, og de foranstaltninger, medlemsstaterne træffer for dens gennemførelse, samt passende sanktioner i tilfælde af overtrædelse.

2. Så længe en ophugningsforanstaltning står på, giver medlemsstaterne hver sjette måned Kommissionen alle nyttige meddelelser om den igangværende foranstaltnings udvikling, og navnlig om fondens økonomiske situation, om antallet af indgivne ansøgninger om ophugning og om den faktisk ophugne tonnage.

3. Kommissionen vedtager senest den 30. november 1988 de i artikel 6 omhandlede beslutninger og eventuelt de i artikel 8, stk. 2, omhandlede beslutninger.

Artikel 12

Denne forordning træder i kraft den 1. juli 1988.

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