COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 23.05.1995
COM(95) 199 def.
95/0121 (SYN)
95/0122 (SYN)
95/0123 (SYN)

MEDEDELING

over een gemeenschappelijk beleid inzake de ordening van de markt voor de binnenvaart en begeleidende maatregelen

---

Voorstel voor een
RICHTLIJN VAN DE RAAD

houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap

---

Voorstel voor een
VERORDENING (EG) VAN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 1101/89 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart

---

Voorstel voor een
VERORDENING (EG) VAN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 1107/70 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren

---

(door de Commissie bij de Raad ingediend)

MEDEDELING

over een gemeenschappelijk beleid inzake de ordening van de markt voor de binnenvaart en begeleidende maatregelen

---

I. INLEIDING:

1. Bij de vaststelling door de Raad van Verordening (EEG) nr. 3921/91 van 16 december 1991 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands goederen- en personenvervoer over de binnenwateren in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn (cabotage)[1], had de Commissie op verzoek van de Raad toegezegd een studie te maken, in het licht van het Gemeenschapsrecht, van de in België, Frankrijk en Nederland geldende toerbeurtsystemen en door de nationale overheid vastgestelde prijzen, en daarover bij de Raad verslag uit te brengen. Voor deze analyse heeft de Commissie er de voorkeur aan gegeven de arresten van het Hof van Justitie over de prijsvormingsregeling voor het wegvervoer in Duitsland af te wachten, die op 17 november 1993 zijn gewezen[2].

2. Rekening houdend met deze arresten van het Hof van Justitie bevestigt de Commissie in haar verslag aan de Raad over "de ordening van de markt voor de binnenvaart en de bevrachting volgens toerbeurtsystemen"[3] dat de door de branche opgezette toerbeurtsystemen onverenigbaar zijn met de concurrentieregels. Wat de door de staat gereglementeerde toerbeurtsystemen betreft, kunnen de nationale overheden, met inachtneming van bepaalde voorwaarden, echter bij wijze van marktregulerende maatregelen vervoertarieven en regels voor de vrachtverdeling opleggen.

3. Het vraagstuk van de toerbeurtsystemen dient echter niet alleen uit het oogpunt van het mededingingsrecht, maar ook vanuit de algemene invalshoek van de binnenvaartmarkt te worden beschouwd. Door de totstandbrenging van de interne markt voor de binnenvaart wordt in een eerste fase aan de vervoerders binnen de Europese Unie vrije toegang tot de gehele markt verleend (algemene liberalisering van cabotage per 1.1.1995), mits zij de geldende nationale regelingen, inclusief de toerbeurtsystemen, in acht nemen. In een tweede fase moet worden gepoogd tot een verdere harmonisatie te komen. Op langere termijn is het namelijk niet te verantwoorden dat sommige verladers, afhankelijk van hun vestigingsplaats, hun vervoercontracten volgens een toerbeurtsysteem moeten afsluiten, terwijl andere verladers vrij over de tarieven kunnen onderhandelen en zelf een vervoerder kunnen kiezen, hetgeen trouwens geldt voor het grootste deel van de markt.

---

(1) PB nr. L 373 van 31.12.1991, blz. 29.
(2) Arresten Ohra, Meng en Reiff.
(3) SEC(94)921 def. van 9.6.1994.

4. In bovengenoemd verslag wordt een allesomvattende oplossing voorgesteld in de vorm van een gemeenschappelijke regeling voor de hele binnenvaartmarkt, gecombineerd met een geleidelijke liberalisering van de toerbeurtregeling om het functioneren van de markt te verbeteren, en tevens vergezeld van een maatregelenpakket om de structurele tekortkomingen van de sector te verminderen. Anderzijds zou door deze liberalisering de binnenvaart aantrekkelijker moeten worden vergeleken met andere vervoerwijzen en zou het over de binnenwateren vervoerde vrachtvolume dus moeten toenemen. Opgemerkt dient te worden dat deze sector van belang is voor alle Lid-Staten die zich bezighouden met import of export binnen Noordwest-Europa. De binnenvaart bestrijkt namelijk een aanzienlijk deel van het achterland van de zeehavens van de Unie, met name via de transit van containers langs de Rijn of andere Noord-Zuid-verbindingen. Daardoor helpt zij het wegennet in Midden-Europa ontlasten, hetgeen in ieders belang is. Meer dan een derde (36%) van het intracommunautaire vervoer, met andere woorden het handelsverkeer tussen de Lid-Staten, vindt immers over de binnenwateren plaats.

5. De binnenvaartsector wordt op dit moment echter met vrij ernstige sociaal-economische problemen geconfronteerd. Door de structurele overcapaciteit en als gevolg van de afschaffing van de verplichte tarieven in Duitsland per 1 januari 1994 zijn de vervoerprijzen namelijk gekelderd. Daarom stelt de Commissie in haar verslag een algehele gemeenschappelijke aanpak voor die bestaat in:

   - een geleidelijke liberalisering van het onder het toerbeurtsysteem vallende deel van de binnenvaartmarkt;
   - begeleidende maatregelen die erop gericht zijn:
     - de structurele overcapaciteit terug te dringen door middel van een nieuwe communautaire sloopactie met een looptijd van drie jaar (1996-1998), op basis van een nog nader te bepalen cofinancieringsregeling; de juridische grondslag wordt verschaft door Verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. .... van de Raad[4];
     - investeringen in terminals te bevorderen.

6. De Raad heeft zich in zijn Resolutie van 24 oktober 1994 over deze benadering uitgesproken en heeft de door de Commissie voorgestelde maatregelen in hun algemeenheid onderschreven[5]. Zo is de Raad van mening dat tot een nieuwe, grondige structurele sanering moet worden overgegaan en verzoekt hij de Commissie een allesomvattend voorstel inzake de binnenvaart in te dienen dat met name betrekking heeft op de toekomstige marktordening en op de organisatie van de sloopacties.

II. GELEIDELIJKE LIBERALISERING VAN DE BINNENVAARTMARKT:

7. Op dit ogenblik gelden in België, Frankrijk en Nederland toerbeurtsystemen voor het vervoer voor rekening van derden van droge vracht via de binnenwateren (vloeibare vracht valt niet onder deze systemen) en voor het verkeer tussen deze landen (het

---

(4)

(5) PB nr. C 309 van 5.11.1994, blz. 5.

zogenaamde Noord-Zuid-verkeer). Met de term "toerbeurtsysteem" wordt een geheel van marktregulerende maatregelen aangeduid waarbij de vrachtprijzen op gecentraliseerde wijze en bindend worden vastgesteld (meestal door de overheid) en waarbij de beschikbare vracht onder de vervoerders wordt verdeeld volgens het principe dat de vervoerder die reeds het langst op vracht wacht de eerste keus heeft. De hierboven bedoelde toerbeurtsystemen worden meer in detail besproken in het in punt 1 genoemde verslag van de Commissie aan de Raad van 9 juni 1994.

8. In dit verslag worden de algemene redenen vermeld die een geleidelijke afschaffing van deze systemen rechtvaardigen. Frankrijk heeft trouwens op 12 juli 1994 een wet aangenomen die voorziet in de afschaffing van het nationale toerbeurtsysteem in het jaar 2000. Voorts hebben de Nederlandse autoriteiten op 15 juli 1994 bij de Commissie de ontwerp-tekst ingediend van een wet waarbij eveneens wordt voorzien in de afschaffing van dit systeem per 1 januari 2000. Zoals het Nederlandse ontwerp omvat de Franse wet maatregelen die in een eerste fase voor een soepeler toepassing van de toerbeurtsystemen moeten zorgen en vervolgens de betrokken vervoerders moeten voorbereiden op het werken in een vrije markt.

9. De Commissie is van mening dat de nog resterende tijd tot 1 januari 2000 een voldoende lange overgangsperiode vormt voor een succesvolle afronding van het liberaliseringsproces. Om de interne markt beter te laten functioneren moeten de liberaliseringsmaatregelen die worden genomen echter inhoudelijk op elkaar worden afgestemd en worden gesynchroniseerd. Als bijlage I bij deze mededeling is een voorstel voor een richtlijn van de Raad gevoegd die dit doel moet helpen bereiken. Gezien het subsidiariteitsbeginsel en om de nodige uniformiteit te waarborgen, zij het met maximale aandacht voor de specifieke nationale kenmerken van de betrokken markten, lijkt een richtlijn het aangewezen wetgevende instrument.

10. Om het liberaliseringsproces te laten slagen moet het vervoer dat thans niet onder de toerbeurtverplichting valt buiten deze regeling blijven en moet hetzelfde gelden voor het vervoer dat niet op efficiënte wijze kan worden verricht volgens het toerbeurtsysteem. Wat betreft de traditionele handelsstromen, waarvoor verplichte tarieven en vrachtverdeling tot 1 januari 2000 van kracht zullen blijven, dient een werkwijze te worden gevonden die aan de logistieke behoeften van de verladers beantwoordt.

11. Om na te gaan of het liberaliseringsproces tijdens de overgangsperiode in alle betrokken Lid-Staten voldoende snel vordert, verdient het aanbeveling twee jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn een eerste tussenbalans op te maken. Op dat ogenblik moet bevrachting niet alleen kunnen plaatsvinden op basis van een of meer reizen (tegen door de overheid vastgestelde tarieven en voorwaarden), maar ook op basis van andere contractvormen, onder andere voor een bepaalde tijd of tonnage. Over de voorwaarden van deze laatste moet dan vrij kunnen worden onderhandeld tussen vervoerders en verladers.

12. Er is behoefte aan een mechanisme voor crisisbeheersing om bij ernstige verstoring van de markt (ontregeling van de verhouding tussen vraag en aanbod) te kunnen optreden. Daarom wordt voorzien in een marktbewakingssysteem om bijtijds eventuele problemen op te sporen. Aangezien de vraag naar vervoer moeilijk kan worden beïnvloed, moet bij ernstige overcapaciteit worden gepoogd het aanbod van scheepsruimte te beperken. De maatregelen die de Raad reeds heeft genomen via

Verordening (EEG) nr. 1101/89 van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart kunnen dan worden voortgezet en zelfs worden uitgebreid (zie de punten 13 t/m 22). Begeleidende sociale maatregelen op nationaal niveau kunnen dan eveneens noodzakelijk blijken.

III. BEPERKING VAN DE STRUCTURELE OVERCAPACITEIT

13. In het afgelopen decennium is het aanbod van scheepsruimte herhaaldelijk en gedurende langere periodes groter geweest dan de vraag. De eerste saneringsacties vonden plaats in het kader van nationale sloopprogramma's. In april 1989 heeft de Raad bij Verordening (EEG) nr. 1101/89 besloten tot een communautaire aanpak van de uit nationale sloopfondsen gefinancierde bestrijding van overcapaciteit. In het kader van deze regeling ontvangen eigenaars die een van hun schepen laten slopen een premie. Als voorwaarde voor de ingebruikneming van nieuwe capaciteit geldt dat een bepaalde tonnage aan oude capaciteit wordt gesloopt (in dit geval zonder sloopremie). Voor de financiering van dit programma betalen alle eigenaars aan hun nationale sloopfondsen een jaarlijkse bijdrage die afhankelijk is van de grootte en het type van hun schepen. Onlangs zijn tevens overheidsmiddelen (uit de nationale begrotingen van de betrokken Lid-Staten) ter beschikking van de sloopfondsen gesteld (zie punt 16) als aanvullende financieringsbron. Zwitserland heeft in 1989 vergelijkbare maatregelen genomen ten behoeve van zijn in de communautaire Rijnvaart actieve vloot.

14. Tussen 1 januari 1990 en 1 juli 1994 is zo 1 457 667 ton aan capaciteit gesloopt. Daar staat tegenover dat 486 911 ton aan nieuwe capaciteit in bedrijf is gesteld, zodat de totale scheepsruimte netto met 8% is gedaald, namelijk van 13 188 343 ton tot 12 217 587 ton. De Commissie, die belast is met de coördinatie van het sloopprogramma, stelt om de zes maanden een verslag op dat bestemd is voor de betrokken Lid-Staten en de internationale beroepsorganisaties. Voor nadere gegevens over deze actie wordt geadviseerd deze verslagen te raadplegen. Ook wordt verwezen naar het verslag van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement inzake "het effect van de maatregelen voor structurele sanering van de binnenvaart" van 15 juli 1992 (SEC(92)1284. Daarin wordt geconstateerd dat het totale via de binnenwateren getransporteerde volume in de periode 1990-1995 vrij constant is gebleven (ongeveer 420 miljoen ton per jaar). Er is dus duidelijk sprake van een produktiviteitsverbetering, aangezien met steeds minder schepen in de transportbehoefte kan worden voorzien.

15. Naar verwachting zal deze ontwikkeling nog geruime tijd aanhouden. De hele binnenvaartsector staat namelijk in het teken van schaalvergroting en produktiviteits-verbetering. Er is behoefte aan nieuwe gespecialiseerde schepen om doeltreffend te kunnen inspelen op nieuwe handelsstromen zoals bij voorbeeld het containervervoer of het vervoer van chemicaliën. In de traditionele sector van de bulkladingen (steenkool, staal, landbouwprodukten, zand, grind, aardolieprodukten), is er echter geen sprake van structurele groei. De constante produktiviteitsverbetering in een stagnerende markt moet hier worden gecompenseerd door de sloop van een groot aantal oude schepen, in de meeste gevallen met een geringe tonnenmaat. Door de in gang gezette liberalisering van de markt zal dit proces nog worden versneld.

16. Het communautaire saneringsprogramma waarin is voorzien bij Verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad is gebaseerd op het principe van zelffinanciering door de bedrijfstak met een renteloze voorfinanciering door de betrokken Lid-Staten (105 miljoen ecu), die integraal door de branche moet worden terugbetaald. Door Verordening (EEG) nr. 3690/92 van de Commissie van 21 december 1992[6], zijn nieuwe sloopacties mogelijk gemaakt. De aanvragen worden gehonoreerd naarmate de nodige financiële middelen beschikbaar komen uit de speciale bijdragen die sinds 1 januari 1993 door de sloopfondsen worden geïnd ("oud voor nieuw"). In 1994 was, met name wegens de conjuncturele daling van de vervoersvraag in de jaren negentig, opnieuw een aanzienlijke overcapaciteit ontstaan. Er was een wachtlijst van honderden schepen waarvoor een sloopremie was aangevraagd, maar de sloopfondsen beschikten niet over de nodige financiële middelen om aan de aanvragen te voldoen. De sector zelf was evenmin in staat het nodige geld op te brengen, te meer daar de lening van 1990 nog niet volledig was afgelost. In de tweede helft van 1994 deelden de betrokken Lid-Staten de Commissie mee dat zij bereid waren alle sloopaanvragen (circa 350) die op 30 juni 1994 op de wachtlijst stonden, uit hun nationale begrotingen te financieren.

    De uitvoeringsbepalingen voor deze actie zijn door de Commissie vastgesteld bij Verordening (EEG) nr. 3039/94 van 14 december 1994 (PB nr. L 322 van 15 december 1994, blz. 11). Het totale budget bedraagt 26 716 000 ecu. De actie is op 1 januari 1995 van start gegaan en zal voor het eind van het jaar worden beëindigd.

17. Dit betekent echter niet dat het saneringsproces is voltooid: zelfs na 30 juni 1994 bleven de aanvragen om sloopremies bij de fondsen toestromen. In de tweede helft van 1994 zijn nog 156 aanvragen geregistreerd, waarvan 136 voor droge-ladingsschepen en 20 voor tankschepen. De voor de sloop van deze schepen vereiste premies bedroegen in totaal circa 15 miljoen ecu.

18. Gezien deze algemene situatie is op initiatief van het Europees Parlement in de begroting voor 1995 een krediet van 5 miljoen ecu voor de structurele sanering van de binnenvaart opgenomen.
    Zoals zij in haar reeds aangehaalde verslag aan de Raad van 9 juni 1994 had gedaan heeft de Commissie bij de behandeling van de begroting nogmaals gewezen op de noodzaak een omvangrijk saneringsprogramma over meerdere jaren op te zetten, met name ter ondersteuning van het liberaliseringsproces. In zijn resolutie van 24 oktober 1994 heeft de Raad dit standpunt onderschreven.

19. De Commissie heeft onlangs bij de Raad een voorstel tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 1101/89 ingediend waarmee hoofdzakelijk wordt beoogd een duidelijke juridische grondslag te creëren voor de besteding van het bovengenoemde bedrag van 5 miljoen ecu. Dit voorstel moet in principe ook de mogelijkheid openen voor een meerjarige bijdrage van de Gemeenschap via cofinanciering over de periode 1996-1998. In de visie van de Commissie hangt deze cofinanciering samen met de voorgenomen liberalisering van de markt. Daarom is bij deze mededeling een afzonderlijk voorstel gevoegd waarin dit principe nader wordt uitgewerkt (zie bijlage II).

---

[6] PB nr. L 374 van 22.12.1992, blz. 22.

20. De communautaire beroepsorganisaties van binnenschippers schatten de structurele overcapaciteit in de droge-ladingsector thans op 15%. Voor deze sector is het te verwachten dat het conjunctuurherstel de vervoersvraag in de komende jaren zal doen toenemen, maar dat het effect daarvan - althans gedeeltelijk - teniet zal worden gedaan door de constante stijging van de produktiviteit, die nog zal worden gestimuleerd door het liberaliseringsproces. Door de afschaffing van het toerbeurtsysteem zullen tevens veel schepen die niet tegen de vrije concurrentie zijn opgewassen, uit dit marktsegment worden gedrukt.

    Voor de tankersector hebben de beroepsorganisaties de overcapaciteit op circa 20% geraamd. Dit cijfer lijkt echter te hoog. De vrachtprijzen waren begin 1995 weliswaar nog zeer laag, maar de bezettingsgraad van de tankervloot was echter vrij aanzienlijk. Aangezien de liberaliseringsmaatregelen geen effect hebben op de tankervloot - deze opereert namelijk reeds in een volledig vrije markt zonder toerbeurtregeling - is er geen enkele reden om aan te nemen dat de sloopbehoefte in deze sector verhoudingsgewijs groter is dan in de droge-ladingsector.
    Samenvattend kan worden gesteld dat in beide sectoren waarschijnlijk een overcapaciteit van circa 15% zal blijven bestaan indien geen saneringsmaatregelen worden uitgevoerd. Aangezien de vloot ongeveer 10 miljoen ton aan droge-ladingcapaciteit en 2 miljoen ton aan tankercapaciteit omvat, zou 1,5 respectievelijk 0,3 miljoen ton moeten worden gesloopt.

21. Op deze grondslag kan de financieringsbehoefte voor het programma 1996-1998 worden berekend. Daarbij mag niet uit het oog worden verloren dat de in 1989 vastgestelde hoogte van de slooppremies moet worden gecorrigeerd (d.i. gemiddeld met circa 15% worden verhoogd), met name als gevolg van de depreciatie van een aantal munten en de waardevermindering van de ecu ten opzichte van de valuta's van de landen met een binnenvaartsector. In 1990 is 66,04 miljoen ecu uitgekeerd voor de sloop van 8% van de droge-ladingvloot en 38,36 miljoen ecu voor de sloop van 13% van de tankervloot. Voor de sloop van 15% in de periode 1996-1998 zou bijgevolg 142 respectievelijk 50 miljoen ecu nodig zijn, dus in totaal 192 miljoen ecu.

22. Gezien de omvang van de financieringsbehoefte is een gezamenlijke inspanning van alle betrokken partijen (scheepvaartondernemingen, Lid-Staten en Gemeenschap) noodzakelijk.
    Wat betreft de financiering van de acties voor sanering van de binnenvaart is de Raad in zijn Verordening nr. 1101/89 uitgegaan van het principe dat de nodige middelen in eerste instantie door de sector zelf moet worden opgebracht. De Commissie is van mening dat dit principe zoveel mogelijk moet worden gerespecteerd. De jaarlijkse bijdragen van de Gemeenschap aan het programma 1996-1998 moeten dan ook in verhouding staan tot de door de branche geleverde financiële inspanning.
    De door de sector betaalde jaarlijkse bijdragen (Zwitserland niet inbegrepen) bedroegen op 31 december 1994 ongeveer 13 370 000 ecu. Voor de komende jaren kunnen deze bijdragen worden gehandhaafd op circa 14 miljoen ecu per jaar, hetgeen neerkomt op 42 miljoen ecu voor de periode 1996-1998. Van dit bedrag gaat echter ongeveer 12 miljoen ecu af voor de terugbetaling van de door de Lid-Staten voorgefinancierde bedragen voor de actie van 1990. Er blijft dus 30 miljoen ecu beschikbaar voor de nieuwe actie. Indien de Gemeenschap en de betrokken

Lid-Staten elk de helft van het ontbrekende bedrag ter beschikking van de sloopfondsen kunnen stellen, namelijk ieder 81 miljoen ecu over een periode van drie jaar, is de financiering van het programma rond.

Gezien de thans beschikbare begrotingsmiddelen is de Gemeenschap nu reeds in staat 40 miljoen ecu over drie jaar bij te dragen (20 miljoen ecu in 1996 en 10 miljoen ecu in 1997 en in 1998). De rest van de financiering van de sloopactie, namelijk minimaal de helft oftewel 81 miljoen ecu en maximaal 122 miljoen ecu, komt ten laste van de begrotingen van de betrokken Lid-Staten, waarbij het aandeel van elk land zal worden berekend naar rato van de omvang van zijn vloot.
In ieder geval zal de verhouding tussen de door de branche betaalde jaarlijkse bijdragen en de jaarlijkse bijdragen van de Gemeenschap ongeveer 2:1 moeten bedragen.

23. De sloopactie in de periode 1996-1998 zal jaarlijks door de Commissie moeten worden geëvalueerd, zodat deze eventueel de wijzigingen kan aanbrengen die op grond van de marktontwikkeling en de getroffen liberaliseringsmaatregelen noodzakelijk zijn. De Commissie zal aan het begin van elk jaar, afhankelijk van de beschikbare financiële middelen, uitvoeringsbepalingen voor de sloopactie voor het lopende jaar vaststellen.

IV. BEVORDERING VAN DE BINNENVAART

24. Het vervoer over de binnenwateren is in meer dan één opzicht gunstig voor de samenleving: het is milieuvriendelijk, zeer veilig, springt zuinig om met energie en helpt het overvolle wegennet van Noordwest-Europa ontlasten. Deze algemene voordelen spelen echter geen grote rol bij de keuze van een vervoerwijze door de bevrachter. Deze laat zich namelijk vooral leiden door economische en financiële overwegingen.

25. De afgelopen jaren zijn in verschillende Lid-Staten organisaties ter bevordering van de binnenvaart opgericht. Deze stellen zich ten doel zowel de verladers als het grote publiek te informeren over de mogelijkheden en voordelen van het vervoer over de binnenwateren. Zij boeken daarbij wel enig succes, maar het lijkt moeilijk verladers die geen ervaring hebben met deze vervoerstak ertoe te bewegen daarvan gebruik maken. De kostprijs per ton/km van het vervoer per binnenschip is weliswaar lager, maar dit voordeel dreigt teniet te worden gedaan door hogere overslagkosten. De hoge investeringen in logistieke voorzieningen (kaden, laad- en losinstallaties) die vaak door de overslagbedrijven moeten worden gedaan, vormen eveneens een hinderpaal.

26. Om ervoor te zorgen dat bij de ontwikkeling van het vervoer over de binnenwateren ook deze uit maatschappelijk oogpunt wenselijke investeringen worden gedaan, dient een tijdelijke steunregeling voor investeringen in terminals te worden opgezet. Deze regeling is opgenomen in het als bijlage III bij deze mededeling gevoegde verordeningsvoorstel. Zij vertoont duidelijke overeenkomsten met de destijds door de Raad ingevoerde steunregeling voor investeringen in terminals voor gecombineerd vervoer (zie artikel 3, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de

weg en over de binnenwateren, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 3578/92 van 7 december 1992).

27. De voorgestelde regeling is van algemene aard en heeft zowel betrekking op openbare als op particuliere terminals. Verzoeken om investeringssteun moeten steeds vergezeld gaan van een prognose inzake het vrachtvolume dat na de uitvoering van de investering over de betrokken waterweg zal worden vervoerd. Om een verantwoord investeringsbeleid te bevorderen moeten de begunstigden de steun terugbetalen indien het extra vrachtvolume dat door de investering moest worden opgeleverd, uitblijft. Om dezelfde reden kan het steunbedrag in geen geval meer dan 50% van de investering bedragen. Bijgevolg moet prioriteit worden gegeven aan investeringen die zoveel mogelijk extra vracht aantrekken.
De Lid-Staten moeten periodiek bij de Commissie verslag uitbrengen over de toepassing en het effect van deze regeling, zodat op basis van deze informatie nieuwe initiatieven kunnen worden ontwikkeld.

V. SUBSIDIARITEIT

28. De communautaire maatregel waarin wordt voorzien bij het voorstel voor een richtlijn houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap (bijlage I) kan uit een oogpunt van subsidiariteit worden geanalyseerd aan de hand van de volgende vijf fundamentele vragen:

a) Wat is het doel van de voorgestelde maatregel, in verband met de verplichtingen van de Gemeenschap?

Deze maatregel is ingegeven door de discrepanties tussen de nationale wetgevingen inzake de commerciële exploitatie van de binnenvaart, die niet bevorderlijk zijn voor het goed functioneren van de interne markt in die sector. Er dienen dus communautaire bepalingen te worden vastgesteld die gelden voor de hele binnenvaartmarkt, zodat de betrokken ondernemingen de door de interne markt geboden mogelijkheden volledig kunnen uitbuiten. In de sector goederenvervoer over de binnenwateren vereist de totstandbrenging van een interne markt waarbinnen het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal gewaarborgd is, een versoepeling van de toerbeurtregelingen die uiteindelijk moet uitmonden in een systeem van volledig vrije transacties per 1 januari 2000.

b) Valt de voorgestelde maatregel onder een exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap of onder een met de Lid-Staten gedeelde bevoegdheid?

Het voorstel is gebaseerd op artikel 75 van het Verdrag en valt dus onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap.

c) Wat is de communautaire dimensie van de aangelegenheid?

De Lid-Staten die rechtstreeks te maken hebben met de liberalisering van de markt zijn Frankrijk, België en Nederland. In de overige landen opereert de binnenvaart in een vrije markt.

d) Over welke middelen beschikt de Gemeenschap om op te treden?

De Commissie stelt voor het nog gereglementeerde deel van de binnenvaartmarkt te liberaliseren en dient daartoe een wetgevingsvoorstel in.

e) Is een uniforme regeling nodig of kan worden volstaan met een richtlijn?

De invoering van een uniforme en niet-discriminerende regeling vereist dat maatregelen worden genomen om in alle Lid-Staten een geharmoniseerde aanpak te waarborgen. Een richtlijn waarbij het algemene kader voor en de verschillende fasen van de totstandbrenging van een volledig vrije markt worden aangegeven, maar waarbij de keuze van de middelen aan de Lid-Staten wordt overgelaten, lijkt het meest adequate wetgevende instrument om het gestelde doel te bereiken.

Voorstel voor een
RICHTLIJN VAN DE RAAD **95/0121 (SYN)**

houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap

---

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid artikel 75,

Gezien het voorstel van de Commissie[1],

In samenwerking met het Europees Parlement[2],

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité[3]

Overwegende dat de groeiende problemen in verband met de verzadiging van wegen en spoorwegen, de veiligheid van het vervoer, het milieu, de energiebesparing en de levenskwaliteit van de burger, in het algemeen belang een verdere ontwikkeling en een betere benutting van de mogelijkheden van het vervoer over de binnenwateren noodzakelijk maken, met name door versterking van zijn concurrentievermogen;

Overwegende dat de verschillen tussen de nationale wetgevingen met betrekking tot de manieren van commerciële exploitatie van de binnenvaart niet bevorderlijk zijn voor de goede werking van de binnenmarkt in genoemde sector; dat er derhalve op communautair vlak een gemeenschappelijke regeling dient te komen voor de gehele markt van de binnenvaart, zoals voorgesteld in het verslag van de Commissie aan de Raad van 9 juni 1994, waarvan de aanpak door de Raad in zijn resolutie van 24 oktober 1994[4] is goedgekeurd;

Overwegende dat de voltooiing van de binnenmarkt waarbinnen het vrij verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal is gewaarborgd, op het gebied van het goederenvervoer over de binnenwateren een op grotere commerciële flexibiliteit gerichte aanpassing vereist van de organisatie van de bevrachtingssystemen volgens toerbeurt, ten einde te komen tot een stelsel van vrije transacties;

Overwegende dat in verband met de sociaal-economische kenmerken van het beroep in deze sector in een overgangsperiode dient te worden voorzien waarin het toepassingsgebied van de toerbeurt geleidelijk wordt beperkt, om tenslotte op een stelsel van vrije bevrachting en vrije vorming van vervoersprijzen uit te komen;

---

(1)

(2)

(3)

(4) PB nr. C 309 van 5.11.1994, blz. 5.

Overwegende dat een overgangsperiode nodig is, opdat de vervoerders zich aan de voorwaarden van een vrije markt kunnen aanpassen en zich eventueel kunnen organiseren in belangengroeperingen die beter op de logistieke behoeften van de verladers zijn afgestemd;

Overwegende dat het ten aanzien van de hierboven omschreven doelstellingen zowel noodzakelijk als voldoende is om op communautair niveau een eenvormig tijdschema vast te stellen voor de geleidelijke vrijmaking van de markt, waarbij de Lid-Staten de verantwoordelijkheid voor de tenuitvoerlegging van de liberalisering wordt gelaten; dat aldus de bepalingen van artikel 3B, derde alinea, van het Verdrag worden nageleefd;

Overwegende dat er bepalingen moeten worden vastgesteld, op grond waarvan op de betreffende vervoersmarkt kan worden opgetreden in geval van ernstige verstoring van die markt; dat te dien einde aan de Commissie de bevoegdheid moet worden gegeven, in het kader van een raadgevend comité om passende maatregelen te nemen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

a) "bevrachtingssysteem volgens toerbeurt": een systeem waarbij de aanvragen van scheepsruimte van de opdrachtgevers op een bevrachtingsbeurs tegen vaste prijzen en bekendgemaakte voorwaarden worden verdeeld in de volgorde waarin de schepen na lossing beschikbaar komen. De vervoerders worden verzocht in de volgorde van aanmelding bij toerbeurt te reflecteren op één van de ladingen die hun worden aangeboden. Degenen die niet reflecteren, behouden desondanks hun plaats op de lijst van aangemelde schepen.

b) "vervoerder":
   - een particuliere binnenschipper die eigenaar is van één of meer, ten hoogste drie, binnenschepen;
   - een rederij die eigenaar is van meer dan drie binnenschepen;
   - een groep of coöperatie van particuliere binnenschippers die eigenaar zijn van binnenschepen;

c) "bevoegde autoriteit": de autoriteit die door de Lid-Staat belast is met het beheer en de organisatie van het bevrachtingssysteem volgens toerbeurt;

d) "ernstige verstoring van de markt": het optreden in de betrokken sector van marktspecifieke problemen die ertoe leiden dat het aanbod de vraag, wellicht voor langere tijd, verre zal overtreffen, hetgeen een ernstige bedreiging betekent voor het financieel evenwicht en het voortbestaan van een groot aantal ondernemingen voor goederenvervoer over de binnenwateren, mits de prognoses op korte en middellange termijn voor de betrokken markt geen aanzienlijke en duurzame verbeteringen aangeven.

Artikel 2

Op het gebied van het nationale en internationale goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap worden door de betrokken partijen vrij overeenkomsten gesloten en wordt vrij over de prijzen onderhandeld, eventueel binnen de bevrachtingsbeurzen.

Artikel 3

In afwijking van artikel 2 mogen de Lid-Staten tot 1 januari 2000 een stelsel van verplichte minimumtarieven handhaven alsmede bevrachtingssystemen volgens toerbeurt mits:

- de regels van de artikelen 4 tot en met 7 worden nageleefd;

- ervoor wordt gezorgd, dat de toerbeurt- en prijsregelsystemen onder dezelfde voorwaarden voor alle vervoerders in de Lid-Staten vrij toegankelijk zijn.

Artikel 4

Gedurende de in artikel 3 bedoelde overgangsperiode zijn de bevrachtingssystemen volgens toerbeurt uitsluitend van toepassing op stukgoederen.

Zij gelden niet voor vervoer van koolwaterstoffen, bulkvervoer van vloeibare en poedervormige goederen, uitzonderlijk vervoer van zware en ondeelbare voorwerpen, containervervoer, goederenvervoer binnen de haven, iedere soort vervoer voor eigen rekening en ieder soort vervoer dat reeds buiten het toerbeurtsysteem om wordt afgehandeld.

Artikel 5

Niet onderworpen aan de bevrachtingssystemen volgens toerbeurt is vervoer waarvan een doelmatige afhandeling door middel van deze systemen niet mogelijk is, met name:

- vervoer waarbij van met goederenbehandelingswerktuigen uitgerust materieel gebruik moet worden gemaakt;

- gecombineerd vervoer, dit wil zeggen intermodaal vervoer waarvan het traject hoofdzakelijk over waterwegen gaat en het - zo kort mogelijke - eerste en/of laatste stuk daarvan over de weg of per spoor;

- nieuwe soorten vervoer die niet onder artikel 4 of het eerste en tweede streepje vallen, waarbij de bevrachters gedurende een voorafgaande proefperiode van maximaal 24 maanden vrij zullen zijn, al dan niet van het toerbeurtsysteem gebruik te maken.

Artikel 6

Gedurende de in artikel 3 bedoelde overgangsperiode doen de Lid-Staten het nodige om de bevrachtingssystemen volgens toerbeurt zo flexibel mogelijk te maken, met name:

- door de bevrachters de mogelijkheid te geven overeenkomsten te sluiten voor meerdere reizen, dit wil zeggen een reeks door een zelfde schip in opeenvolging verrichte reizen;

- door te bepalen dat één of meer bepaalde reizen die tweemaal achtereen volgens toerbeurt zijn aangeboden zonder dat erop is gereflecteerd, buiten het toerbeurtsysteem vallen en vrij mogen worden verhandeld;

Artikel 7

Binnen twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn nemen de Lid-Staten de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de bevrachters de vrije keus hebben tussen drie soorten overeenkomsten:

- tijdbevrachtingsovereenkomsten, hieronder begrepen huurovereenkomsten, waarbij de vervoerder één of meer schepen met bemanning voor een bepaalde tijd uitsluitend ter beschikking van een bepaalde opdrachtgever stelt voor het vervoer van de goederen die laatstgenoemde hem toevertrouwt, tegen betaling van een bepaald bedrag per dag. De overeenkomst wordt vrij tussen de partijen gesloten;

- tonnageovereenkomsten, waarbij de vervoerder zich ertoe verbindt, gedurende een in de overeenkomst vastgelegde periode een bepaalde hoeveelheid lading te vervoeren tegen betaling van een vrachtprijs per ton. De overeenkomst wordt vrij door de partijen gesloten en moet betrekking hebben op grote hoeveelheden goederen;

- overeenkomsten voor één of meerdere reizen in het kader van het bevrachtingssysteem volgens toerbeurt.

Artikel 8

1. In geval van ernstige verstoring van de binnenvaartmarkt kan de Commissie op eigen initiatief of op verzoek van een Lid-Staat passende maatregelen nemen, met name maatregelen die iedere verdere toename van de op de betrokken markt aangeboden vervoerscapaciteit moeten tegengaan. De beslissing wordt genomen volgens de procedure van artikel 9, lid 2.

2. Indien een Lid-Staat om maatregelen verzoekt, wordt binnen drie maanden na ontvangst van het verzoek een beslissing genomen.

3. Het verzoek van een Lid-Staat om maatregelen vast te stellen, moet vergezeld gaan van alle inlichtingen die nodig zijn om de economische situatie in de betreffende sector te kunnen beoordelen, met name:

   - de gemiddelde kosten en prijzen van de verschillende soorten vervoer;
   - de bezettingsgraad van de scheepsruimte;
   - prognoses inzake de ontwikkeling van de vraag.

   Bovengenoemde inlichtingen mogen slechts voor statistische doeleinden worden gebruikt. Het is verboden ze voor belastingdoeleinden te gebruiken of ze aan derden door te geven.

4. De krachtens dit artikel genomen beslissingen worden onverwijld aan de Lid-Staten medegedeeld.

Artikel 9

1. De Commissie wordt bijgestaan door het comité dat is opgericht bij Richtlijn 91/672/EEG van de Raad[5].

2. De vertegenwoordiger van de Commissie legt aan het comité een ontwerp van de te nemen maatregelen voor. Het comité brengt binnen een termijn die de voorzitter kan vaststellen naar gelang van de urgentie van de materie advies uit, zo nodig door middel van een stemming.

   Het advies wordt in de notulen opgenomen; voorts heeft iedere Lid-Staat het recht te verzoeken dat zijn standpunt in de notulen wordt opgenomen.

   De Commissie houdt zoveel mogelijk rekening met het door het comité uitgebrachte advies. Zij brengt het comité op de hoogte van de wijze waarop zij rekening heeft gehouden met zijn advies.

Artikel 10

1. De Lid-Staten dienen vóór 1 januari 1996 de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken die nodig zijn om aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie hiervan onverwijld in kennis.

   Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

2. De Lid-Staten delen de Commissie onmiddellijk de bepalingen van intern recht mee die zij op de onder deze richtlijn vallende gebieden vaststellen.

---

(5) PB nr. L 373 van 31.12.1991, blz. 29.

Artikel 11

Deze richtlijn treedt in werking op de derde dag volgend op die van haar bekendmaking in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen.

Artikel 12

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, op

Voor de Raad

De voorzitter

Voorstel voor een
VERORDENING (EG) VAN DE RAAD **95/0122 (SYN)**

tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 1101/89
betreffende de structurele sanering van de binnenvaart(*)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 75,

Gezien het voorstel van de Commissie(1),

In samenwerking met het Europese Parlement(2),

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité(3),

Overwegende dat bij Verordening (EEG) nr. 1101/89(4) van de Raad, laatstelijk gewijzigd bij Verordening nr. .../95(5), een structurele saneringsregeling voor de binnenvaartsector is ingesteld; dat de verordening vermindering beoogt van de overcapaciteit aan scheepsruimte in de binnenvaart door te voorzien in op gemeenschapsvlak gecoördineerde acties voor de sloop van schepen;

Overwegende dat Verordening (EEG) nr. 1101/89, voor de jaren 1995 tot en met 1998 in de mogelijkheid van communautaire financiering voorziet en dat de modaliteiten voor de jaren 1996, tot en met 1998 nog moeten worden vastgesteld;

Overwegende dat de thans geldende structurele saneringsregeling in beginsel in de eerste plaats door de exploitanten in de desbetreffende sector wordt gefinancierd en dat zij dit doen in de vorm van jaarlijkse bijdragen;

Overwegende dat de overheidsbijdragen jaarlijks moeten worden toegekend in samenhang met de door het bedrijfsleven in de betrokken sector verstrekte bijdragen; dat de actie gepland is voor drie jaar, namelijk 1996 tot en met 1998, en dat zij jaarlijks moet worden beoordeeld,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

(*) Bij de formulering van dit voorstel is rekening gehouden met het voorstel tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 1101/89 dat door de Commissie is ingediend op ... (doc. ...).

(1)

(2)

(3)

(4) PB nr. L 116 van 28.4.1989, blz. 25.

(5)

Artikel 1

Aan artikel 4bis van Verordening (EEG) nr. 1101/89 worden de volgende leden toegevoegd:

"4. Het bedrag aan financiële bijdragen van de Gemeenschap voor de jaren 1996, 1997 en 1998 mag niet meer bedragen dan het dubbele van de bijdragen van het bedrijfsleven.

5. De betrokken Lid-Staten stellen gedurende de in lid 4 genoemde jaren gezamenlijk bedragen ter beschikking van hun fondsen die aan de bijdragen van de Gemeenschap gelijkstaan. De bijdrage van iedere betrokken Lid-Staat wordt berekend op basis van de verhouding tussen de grootte van zijn actieve vloot en die van de andere Lid-Staten. De bedragen worden vastgesteld door de Commissie, in samenwerking met de autoriteiten van de verschillende sloopfondsen.

6. Tijdens de sloopactie van 1996 tot en met 1998 bepaalt de Commissie in het kader van deze verordening aan het begin van ieder jaar aan de hand van de financiële mogelijkheden, de ontwikkeling van de markt en de ten uitvoer gelegde liberaliseringsmaatregelen de modaliteiten van de sloopacties van het betrokken jaar.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

Gedaan te Brussel, op

Voor de Raad

De voorzitter

Voorstel voor een
VERORDENING (EG) VAN DE RAAD **95/0123 (SYN)**

tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 1107/70 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer pers spoor, over de weg en over de binnenwateren

---

tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 1107/70 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor over de weg en over de binnenwateren

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 75,

Gezien het voorstel van de Commissie[1],

In samenwerking met het Europees Parlement[2]

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité[3],

Overwegende dat Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad[4], laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) ....[5], inzonderheid artikel 3, punt 1, bepaalt dat de Lid-Staten steun mogen verlenen ter vergemakkelijking van de ontwikkeling van vormen en technieken van vervoer en van de ontwikkeling van het voor de gemeenschap economischer gecombineerd vervoer;

Overwegende dat de groeiende problemen in verband met de verzadiging raken van wegen en spoorwegen, de veiligheid van het vervoer, het milieu, de energiebesparing en de levenskwaliteit van de burger, in het algemeen belang een verdere ontwikkeling en een betere benuttiging van de mogelijkheden van het vervoer over de binnenwateren noodzakelijk maken, met name door verbetering van zijn concurrentievermogen;

Overwegende dat de overladingkosten een zeer groot deel van de totale kosten van het vervoer over de binnenwateren uitmaken; dat het voor de ontwikkeling van de binnenvaart van wezenlijk belang is, dat grote investeringen worden gedaan om de overlandingsinstallaties doelmatiger en beter aangepast aan de huidige logistieke eisen te maken, ten einde aldus bij te dragen tot de gewenste ontwikkeling van de binnenvaart;

---

(1)

(2)

(3)

(4) PB nr. L 130 van 15.6.1970, blz. 1.

(5)

Overwegende dat hiertoe investeringen dienen te worden bevorderd in de infrastructuur en/of de uitrusting voor binnenvaartterminals die de totstandkoming of de uitbreiding van handelsverkeer over de binnenwateren mogelijk maken; dat het derhalve dienstig is, dat door de Lid-Staten of uit de middelen van de Lid-Staten toegekende steun ter beschikking van de betrokken ondernemingen kan worden gesteld;

Overwegende dat geharmoniseerde voorwaarden dienen te worden geschapen voor steunverlening ten behoeve van de ontwikkeling van het vervoer over de binnenwateren en dat het effect daarvan regelmatig dient te worden beoordeeld;

Overwegende dat de periode waarin deze steun moet worden verleend, lang genoeg moet zijn om genoemde investeringen in uitrusting tot de vorming van een vaste klantenkring en tot nieuw handelsverkeer over de binnenwateren te laten leiden; dat het dienstig is, de steunregeling tot 31 december 1999 te handhaven en dat de Raad overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag dient te beslissen over de regeling die daarna zal worden toegepast of eventueel onder welke voorwaarden de regeling zal worden beëindigd;

Overwegende dat aanpassing van de gemeenschappelijke bepalingen met betrekking tot de steunverlening noodzakelijk blijkt en dat derhalve Verordening (EEG) nr. 1107/70 dient te worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Aan artikel 3, punt 1, van Verordening (EEG) nr. 1107/70 wordt de volgende letter toegevoegd:

"f) tot en met 31 december 1999, wanneer de steunmaatregelen tijdelijk worden toegekend en ten doel hebben de ontwikkeling van het vervoer over de binnenwateren te vergemakkelijken; deze steunmaatregelen moeten betrekking hebben op:

- hetzij investeringen in de infrastructuur van binnenvaartterminals;

- hetzij investeringen in vast en mobiel materieel voor overlading van en naar de waterweg;

De verleende steun mag niet meer dan 50% bedragen van het totale geïnvesteerde bedrag.

De ontvangers van deze steun zijn verplicht, zich ertoe te verbinden een samen met de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staat te bepalen nieuwe of aanvullende hoeveelheid vervoer over de binnenwateren te realiseren voor de tijd van vijf jaar. Indien deze verbintenis niet wordt nagekomen, wordt de steun door de bevoegde autoriteit teruggevorderd.

De Commissie brengt om de twee jaar aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de resultaten van de toepassing van deze maatregelen, waarbij zij met name melding maakt van de bestemming en het bedrag van de steun en van de uitwerking

ervan op het vervoer over de binnenwateren. De Lid-Staten verstrekken de Commissie de informatie die nodig is om het verslag op te stellen.

De Raad neemt uiterlijk op 31 december 1999, op voorstel van de Commissie en onder de in het Verdrag vastgestelde voorwaarden, een besluit over de verder toe te passen regeling of, in voorkomend geval, over de voorwaarden waaronder de regeling wordt beëindigd.".

Artikel 2

De onderhavige verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen.

De onderhavige verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

Gedaan te Brussel, op

Voor de Raad

De voorzitter

Financieel memorandum

Artikel B2-708: Maatregelen voor structurele sanering van de binnenvaart

1. TITEL VAN DE MAATREGEL

Maatregelen voor structurele sanering van de binnenvaart.

2. BEGROTINGSLIJN

Lijn B2-708

3. JURIDISCHE GRONDSLAG

Artikel 75 van het EEG-Verdrag.
Verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart (PB nr. EG van 28.4.1989), laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 844/94 (PB nr. L 98 van 16.4.1994, blz. 1)
Wijziging van Verordening nr. 1101/89 van de Raad bij Verordening (EG) nr. ...../95 van de Raad.

4. OMSCHRIJVING VAN DE MAATREGEL

4.1. Algemene doelstelling van de maatregel

Tijdelijke en aanvullende financiële steun van de Gemeenschap ten behoeve van de sloopactie die moet leiden tot een aanzienlijke vermindering van de structurele overcapaciteit aan scheepsruimte, die wordt geschat op ongeveer 15% in beide sectoren (droge-ladingsector en tankersector) en zo de structuur van de binnenvaart te saneren. De steun vindt haar rechtvaardiging vooral in de zeer moeilijke conjuncturele context, waarbinnen nauwelijks verhoging mogelijk is van het peil van de bijdragen vanuit het bedrijfsleven dat momenteel zorgt voor haar eigen structurele sanering. Maar het betreft hier in de eerste plaats een begeleidende maatregel bij het communautaire programma voor geleidelijke liberalisering van de binnenvaart in de eerstvolgende jaren. Deze door de Raad gevraagde globale maatregel beoogt duurzame waarborging van het concurrentievermogen van de sector. Om dit te bereiken dient men voor een periode van drie jaar de beschikking te hebben over aanvullende financiële middelen afkomstig van de communautaire begroting, de begrotingen van de betrokken Lid-Staten en het bedrijfsleven.

4.2. Duur van de maatregel en eventuele verlening

Drie jaar: 1996-1997-1998. Een eventuele verlenging van de maatregel na 1998 zal uitsluitend door de betrokken ondernemingen moeten worden gefinancierd.

5. INDELING VAN DE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

5.1. *Niet-verplichte uitgaven*

5.2. *Gesplitste kredieten*

5.3. *Categorie van de ontvangsten: geen ontvangsten*

6. AARD VAN DE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

- *Subsidie voor gezamenlijke financiering met andere bronnen uit de openbare en/of particuliere sector.*

- *Is voorzien in gehele of gedeeltelijke terugbetaling van de financiële steun van de Gemeenschap als de maatregel economische voordelen oplevert? NEEN.*

- *Leidt de voorgestelde maatregel tot een wijziging in de ontvangsten? NEEN.*

7. FINANCIËLE GEVOLGEN

7.1. Het jaarlijks voor de structurele sanering van de sector (totale overcapaciteit 15%: droge-ladingsector 1 500 000 ton en tankersector 300.000 ton) benodigde bedrag wordt geschat op 64 miljoen ecu per jaar over drie jaar (1996 tot en met 1998) ofwel 192 miljoen ecu, waarvan 142 miljoen ecu voor de droge-ladingsector en 50 miljoen ecu voor de tankersector.
In deze berekening moet ook het begin van de liberalisering van de binnenvaart worden betrokken, waardoor vele schepen die de concurrentie op de vrije markt niet aankunnen uit het toerbeurtsysteem zullen vallen, de toetreding van Oostenrijk, waardoor het communautaire plan ook op de Oostenrijkse vloot van toepassing wordt alsmede de verhoging van de sloopremies, die sinds 1990 niet meer verhoogd zijn (een verhoging van 15% met variaties naar gelang van de scheepscategorie wordt in het algemeen nodig geacht).

De bijdrage van het bedrijfsleven in de vorm van jaarlijkse premies bedraagt over de jaren 1996, 1997 en 1998 ongeveer 14 miljoen ecu per jaar, dit is 42 miljoen ecu over de beschouwde periode. 12 miljoen ecu daarvan moeten echter worden aangewend voor de terugbetaling van de bedragen die door de Lid-Staten ten behoeve van de actie van 1990 zijn voorgefinancierd, waardoor er voor de nieuwe actie slechts 30 miljoen ecu overblijft.

Voorgesteld wordt derhalve dat het verschil - 192-30=162 miljoen ecu - wordt gefinancierd uit de Gemeenschapsbegroting en door de betrokken Lid-Staten en gespreid over drie jaar (1996, 1997 en 1998). Met de momenteel en in de toekomst beschikbare begrotingsmiddelen zal de Gemeenschap ongeveer 40 miljoen ecu over drie jaar (20 miljoen ecu in 1996 en 10 miljoen ecu in 1997 en 1998) kunnen opbrengen. De Commissie behoudt zich evenwel het recht voor om later nog eens te kijken of extra middelen kunnen worden vrijgemaakt, afhankelijk van de manier waarop de budgettaire situatie zich in de praktijk ontwikkelt.

De rest van de financiering van de sloopactie, ten minste de helft, d.i. 81 miljoen ecu en ten hoogste 122 miljoen ecu, zal ten laste komen van de begroting van de betrokken Lid-Staten, waarbij hun aandeel zal afhangen van de grootte van hun vloot. Voorts zal Duitsland, met een vloot die 30% van de totale vloot van de Gemeenschap uitmaakt, ten hoogste een bijdrage moeten leveren van (afhankelijk van de door de Gemeenschap in 1997 en 1998 uitgetrokken middelen) 36,6 miljoen ecu (122x30:100), ofwel 12,2 miljoen ecu per jaar, hetgeen neerkomt op ongeveer 22 miljoen DM/jaar. De betreffende financiële middelen zijn reeds gedeeltelijk gereserveerd op de Duitse begroting, waarop 60 miljoen DM, gespreid over drie jaar, is uitgetrokken voor een dergelijke sloopactie.

7.2. Specificatie per onderdeel van de maatregel

Vastleggingskrediet in miljoen ecu

Specificatie	Begroting 1995	VOB 1996	97	98
BIJDRAGE VOOR DE SLOOPACTIE	5,0	20,0	10,0	10,0
TOTAAL	5,0	20,0	10,0	10,0

7.3. Tijdschema voor de meerjarenacties en Noodzakelijk Geacht Bedrag (NGB) (aangegeven in de verordening)

Het bedrag van 40 miljoen ECU heeft betrekking op de periode 1996-1998.

Vastleggingskrediet in miljoen ecu

Totaal-stand eind 1994 (1)	Begroting 1995	VOB 1996	Indicatieve programmering				
			1997	1998	1999	2000 en later	TOTAAL
0	5,0	20,0	10,0	10,0			45,0

8. ANTI-FRAUDE BEPALINGEN (EN RESULTATEN VAN DE TOEPASSING DAARVAN)

Het beheer zal geschieden conform Verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad, Verordening nr. 1101/89 van de Commissie en op basis van Verordening (EEG) nr.... tot wijziging van Verordening nr. 1101/89. Het beheer van de respectievelijke sloopfondsen is in handen van de bevoegde autoriteit van de betreffende Lid-Staat. De Commissie zorgt, in samenwerking met genoemde autoriteiten voor de

vereffening van de rekeningen en de goede werking van de financiële solidariteit tussen de verschillende nationale sloopfondsen.

9. GEGEVENS VOOR DE KOSTEN-BATENANALYSE

9.1. Specifieke kwantificeerbare doelstellingen, doelgroep

- *Specifieke doelstellingen:* Omdat de binnenvaart een structureel zwakke sector is en de voordelen van deze wijze van vervoer dienen te worden benut, beoogt deze maatregel verbetering van de structuur van de binnenvaartmarkt tegelijk met een geleidelijke liberalisering daarvan door bestrijding van de overcapaciteit aan scheepsruimte die wordt geschat op 15%.

- *Doelgroep:* Binnenschippers

9.2. Motivering van de maatregel

- *De steunmaatregelen ten laste van de Gemeenschapsbegroting* zijn nodig gezien de doelstelling van liberalisering van de binnenvaart die gepaard dient te gaan met herstructureringsmaatregelen. De herstructurering moet worden bereikt door afslanking van de vloot die mede kan worden bereikt door de aanvullende tijdelijke medefinancieringsmaatregel van de Gemeenschap. Voorts heeft de Raad in zijn resolutie van 24 oktober 1994 (gepubliceerd in PB C 309/5 van 5.11.1994) bevestigd dat, om het concurrentievermogen van de binnenvaart duurzaam veilig te stellen, een nieuwe grondige structurele sanering noodzakelijk is. Indien er na 1998 nog verdere maatregelen nodig blijken te zijn, zal dat uitsluitend onder de bevoegdheid van de sector vallen.

- *Gekozen instrumenten*

  * Sloopremies

  * Het plan voor structurele sanering van de binnenvaart als neergelegd in de Verordeningen (EEG) nr. 1102/89 en nr. 3690/92 van de Commissie. Het beheer van de sloopfondsen is de verantwoordelijkheid van de betrokken Lid-Staten. De Commissie wordt krachtens artikel 6, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 1101/89 belast met de vaststelling van de voorwaarden voor toekenning van de sloopremies.

9.3. Het volgen en evalueren van de maatregel

- *Indicatoren voor de resultaten*

  * de aanvaardde aanvragen voor sloopremies.
    Een sloopremie moet door de verantwoordelijke autoriteiten betaald worden binnen een maand na de datum waarop de eigenaar het bewijs heeft geleverd dat zijn schip is gesloopt. De voor de fondsen verantwoordelijke autoriteiten moeten maandelijks de lijst van betaalde sloopremies doorgeven aan de Commissie, opdat zij de voortgang van de maatregel kan controleren.

* de daadwerkelijk gesloopte tonnage en de scheepsruimte waarvoor premies betaald worden in de verschillende betrokken Lid-Staten.

- *Geplande evaluatiemethoden en -frequenties:*

Halfjaarlijkse verslagen en eindverslag eind 1998, op te stellen door de diensten van de Commissie en bestemd voor de Lid-Staten en de Europese beroepsorganisaties.

Artikel 10, lid 2 van Verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad van 27 april 1989 bepaalt dat de Lid-Staten om de zes maanden aan de Commissie alle nuttige gegevens mededelen over de ontwikkeling van de lopende sloopactie, en met name over de financiële toestand van de fondsen, het aantal ingediende aanvragen voor sloopuitkeringen en de werkelijk gesloopte tonnage.

Vanaf genoemde datum stellen de diensten van de Commissie een halfjaarlijks verslag op. Het tiende verslag (over de periode 1.7.1994 - 31.12.1994) is op 15 maart 1995 aan de betrokken Lid-Staten en aan de beroepsorganisaties toegezonden. Voorts bepaalt artikel 6, lid 6 van Verordening (EEG) nr. 3690/92 dat de Lid-Staten aan het einde van elk kwartaal met het oog op een driemaandelijkse vergadering in Brussel, de Commissie een lijst met de aanvragen voor sloopuitkeringen verstrekken alsook een volledig overzicht van de beschikbare financiële middelen.

10. ADMINISTRATIEVE UITGAVEN (DEEL A VAN DE BEGROTING)

De daadwerkelijke terbeschikkingstelling van de nodige administratieve middelen hangt af van de jaarlijkse beschikking van de Commissie inzake toewijzing van middelen, rekening houdende met de extra personele en financiële middelen die door de begrotingsautoriteit worden toegewezen.

10.1 De actie omvat de aanwerving van een extra A-ambtenaar voor de tenuitvoerlegging van het maatregelenpakket voor de liberalisering van de binnenvaartmarkt (reeds toegekend bij de begroting voor 1995).

10.2. De overige aan de actie verbonden huishoudelijke en personeelsuitgaven vallen onder de normale toewijzing aan het DG en zullen waarschijnlijk niet al te veel stijgen aangezien de actie een verlenging is van eerdere acties (met name de coördinatie van de nationale sloopfondsen).

NOTITIE OVER DE VERWACHTE EFFECTEN

EFFECTEN VAN VOORSTELLEN OP HET BEDRIJFSLEVEN EN IN HET BIJZONDER DE KLEINE EN MIDDELGROTE ONDERNEMINGEN (KMO's)

Titel van de voorstellen:

- Voorstel voor een richtlijn van de Raad houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap.
- Voorstel voor een Verordening (EG) van de Raad tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad betreffende de structurele sanering van de binnenvaart.
- Voorstel voor een Verordening (EG) van de Raad tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 1107/70 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren.

Voorstellen

1. Waarom is, rekening houdend met het subsidiariteitsbeginsel (zie hoofdstuk V van de Mededeling van de Raad), communautaire wetgeving op dit gebied noodzakelijk en wat zijn de voornaamste doelstellingen?

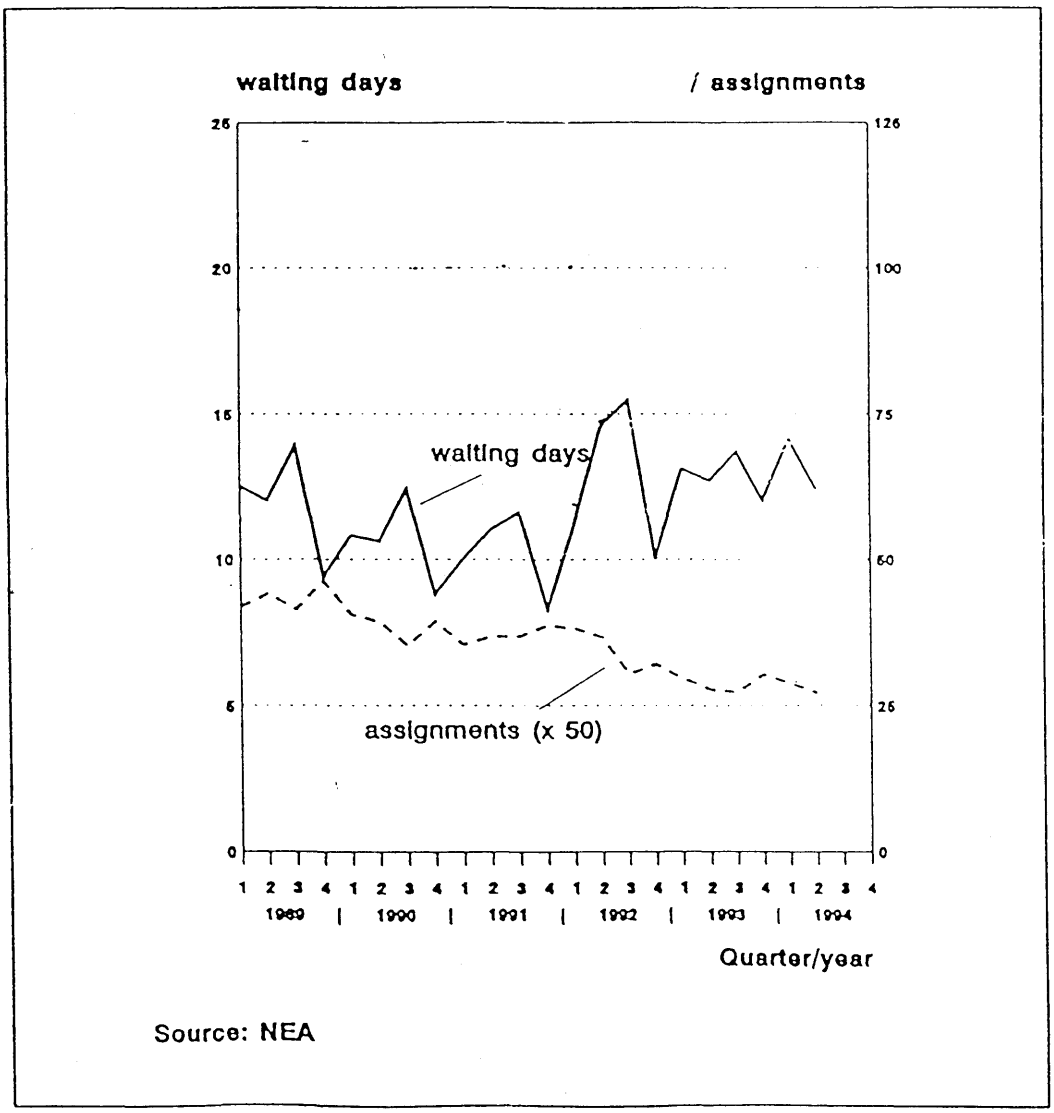
   De diversiteit van de nationale wetgevingen inzake de commerciële exploitatie van de binnenvaart is niet bevorderlijk voor het goed functioneren van de interne markt in deze sector. De voltooiing van de interne markt vereist een volledige harmonisatie van de diverse regelingen die gelden in de verschillende segmenten van de binnenvaartmarkt van de Unie. Het is namelijk moeilijk te begrijpen, met name vanuit het standpunt van de verladers, waarom sommigen van hen, afhankelijk van hun vestigingsplaats, voor de bevrachting een toerbeurtsysteem moeten aanhouden (toewijzing van de vervoercontracten tegen vaste prijzen, op openbaar gemaakte voorwaarden en in de volgorde waarin de schepen na het lossen van hun vracht beschikbaar komen), terwijl andere verladers in een vrije markt opereren.

   In het kader van de bevordering van de binnenvaart dienen de bestaande regelingen die de ontwikkeling daarvan kunnen afremmen geleidelijk te worden vervangen door een systeem van vrije keuze van de vervoerder en vrije vervoertarrieven (eerste voorstel).
   Om deze geleidelijke liberalisering van de markt uniform en op transparante wijze te doen verlopen, is het dienstig op communautair niveau een tijdschema vast te stellen om het optreden van de betrokken Lid-Staten te synchroniseren.
   Gezien de sociaal-economische problemen waarmee de binnenvaartsector te kampen heeft en de uit de geleidelijke liberalisering van deze sector voortvloeiende noodzaak structurele aanpassingen uit te voeren, moet bij wijze van begeleidende maatregel een nieuwe, grondige structurele saneringsactie worden opgezet (zie Resolutie van de Raad van 26.10.1994) om het concurrentievermogen van de sector duurzaam te waarborgen (tweede voorstel).

Tenslotte voorziet het derde voorstel in de mogelijkheid nationale steun toe te kennen voor investeringen in infrastructuurvoorzieningen en/of uitrusting voor terminals; de voorgestelde regeling is geïnspireerd op de bestaande steunregeling voor het gecombineerde vervoer, die gericht is op bevordering van het vervoer over de waterwegen.

Binnen de betrokken markt, bij voorbeeld wat betreft het noord-zuid-vervoer tussen Nederland en België, vertoont het aantal vervoercontracten reeds jaren een dalende lijn (zie blz. 41 van het NEA-rapport van 24.2.1995 over de binnenvaartmarkt), mede doordat de bevrachters gekant zijn tegen het toerbeurtsysteem (omdat het te star is, de vervoerder niet vrij kan worden gekozen, enz.) en bijgevolg overgaan op alternatieve vervoerwijzen.
Om het vervoer over de binnenwateren aantrekkelijker te maken, moeten dus maatregelen worden genomen; onder andere moet worden besloten tot een geleidelijke deregulering, vergezeld van begeleidende maatregelen.

Average waiting time and assignments in Tour-de-Rôle traffic from Netherlands to Belgium



Source: NEA

De effecten op het bedrijfsleven

2. Op welke bedrijven is het voorstel van invloed?

   a) Directe effecten (mogelijkheden voor nieuwe activiteiten)

      - verladers in B, F en NL
      - schippers-eigenaars
      - rederijen (eigenaars van meer dan drie binnenschepen)
      - groeperingen of coöperaties van schippers-eigenaars
      - andere exploitanten (beheerders van terminals, rivierhavens, enz.)

      Gunstige effecten: door de liberalisering van de markt zal de binnenvaart aantrekkelijker worden voor de verladers en zal zij beter kunnen concurreren met de overige vervoerwijzen.

   b) Indirecte effecten (aanbod van vervoerdiensten)

      - alle bedrijven die transporten moeten laten uitvoeren (verladers).

      Gunstige effecten: beter vervoer en minder drukke wegen.

3. Welke maatregelen moeten de bedrijven nemen om aan de voorgestelde wetgeving te voldoen?

   De aan het toerbeurtsysteem deelnemende schippers-eigenaars moeten dit systeem geleidelijk loslaten. Zij moeten reorganiseren om binnen een vrije markt te kunnen functioneren, hetzij door nieuwe commerciële verbanden aan te gaan, hetzij door het accent te leggen op marketing en logistiek. Schippers die willen uittreden zullen sloopremies ontvangen.

4. Welke economische effecten zijn van de voorgestelde wetgeving te verwachten?

   Gunstige effecten voor de binnenvaartmarkt. De onderzoekinstituten NEA en PLANCO hebben in opdracht van de Commissie onderzocht hoeveel extra vracht de binnenvaart kan verwachten wanneer de markt wordt geliberaliseerd. Volgens deze instituten zou deze operatie 6 à 7 miljoen ton extra per jaar opleveren, dit is meer dan 10% van het totale vrachtvolume dat thans door de verschillende toerbeurtsystemen wordt verwerkt. Gezien het psychologische effect van deze maatregel op de verladers, in combinatie met de in bijlage III beschreven stimulerende maatregelen, zou deze raming echter aanzienlijk kunnen worden overtroffen.

   Ongunstige effecten voor de schippers-eigenaars met het laagste rendement, die uit een scherper concurrerende markt zullen moeten stappen, maar die echter wel uittredingssteun zullen kunnen ontvangen in de vorm van een sloopremie voor hun schepen.

5. Bevatten de voorstellen maatregelen ten einde rekening te houden met de specifieke situatie van de kleine en middelgrote ondernemingen (KMO's)

Het is juist om rekening te houden met de specifieke sociaal-economische structuur van de sector (sterk versnipperd, met een zeer grote meerderheid van schippers-eigenaars met een bedrijf van het type KMO) dat de voorstellen parallel met de liberalisering voorzien in een maatregelenpakket om de structurele tekortkomingen van de sector te verminderen en het vervoer over de binnenwateren te bevorderen. Voorts heeft de Commissie de bevoegdheid om de hoogte van de sloopremies te differentiëren naar gelang van het type en de grootte van de schepen, zodat zij ervoor kan zorgen dat de kleinste KMO's niet worden benadeeld.

Raadpleging

6. Overzicht van de instanties die over het voorstel zijn geraadpleegd en de hoofdlijnen van hun standpunten

OEB/ESO	Europese schippersorganisatie
UINF/IBU	Internationale binnenvaartunie
UNICE	Unie van industriefederaties der Europese Gemeenschap
FEPI	Europese federatie van binnenhavens
CST	Vakbondscomité voor het vervoer
CLECAT	(verbindingscoité voor het vervoer)

- Algemene overeenstemming over de noodzaak van een overgangsperiode vóór een volledige liberalisering van de binnenvaartmarkt, behalve wat betreft de OEB, die vreest dat voorstel I inzake liberalisering van de markt gevolgen zal hebben voor de vervoertarieven, en voorstander is van een voorafgaande sanering van de binnenvaartsector. Deze organisatie gaat echter wel akkoord met de voorstellen II en III van de Commissie.

- Alle organisaties achten het nuttig het marktobservatiesysteem te verbeteren; de OEB beschouwt het zelfs als een voorwaarde voor elke liberaliseringsmaatregel.

- De algemene opvatting is dat als kwantitatieve doelstelling voor een nieuwe sloopactie over de periode 1996-1998 de opruiming van circa 15% aan overcapaciteit moet worden gehanteerd; om rekening te houden met de verwachte verbetering van de economische conjunctuur lijkt een gelijkmatige spreiding van de sloopactiviteiten over drie jaar (3x5%), met een beoordeling aan het einde van elk jaar, noodzakelijk.

- De maatregelen ter bevordering van de binnenvaart hebben instemming gevonden bij alle betrokken organisaties, met name die welke voorstander zijn van een op de ontwikkeling van het waterwegennet gericht beleid. Voor een dergelijk beleid is met name door de UNICE en het CLECAT een indringend pleidooi gehouden.

ISSN 0254-1513

COM(95) 199 def.

DOCUMENTEN

NL 07

Catalogusnummer: CB-CO-95-229-NL-C

ISBN 92-77-89146-7

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen
L-2985 Luxemburg