KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.05.1995
KOM(95) 199 endelig udg.

95/0121 (SYN)
95/0122 (SYN)
95/0123 (SYN)

MEDDELELSE
om en fælles politik for organiseringen af markedet for indlandsskibsfart med ledsageforanstaltninger

---

Forslag til
RÅDETS DIREKTIV
om befragtningssystemer og prisdannelse inden for national og international varetransport ad indre vandveje i Fællesskabet

---

Forslag til
RÅDETS FORORDNING (EF)
om ændring af forordning (EØF) nr. 1101/89 om strukturel sanering inden for indlandsskibsfarten

---

Forslag til
RÅDETS FORORDNING (EF)
om ændring af forordning (EØF) nr. 1107/70 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje

---

(forelagt af Kommissionen)

MEDDELELSE
om en fælles politik for organiseringen af markedet for indlandsskibsfart
med ledsageforanstaltninger

1. INDLEDNING

1. Da Rådet vedtog forordning (EØF) nr. 3921/91 af 16. december 1991 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern godstransport og personbefordring ad indre vandveje i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (cabotage)[1], forpligtede Kommissionen sig på Rådets opfordring til at undersøge turnussystemerne og ordningerne med statsfastsatte priser i Belgien, Frankrig og Nederlandene i lyset af EF-retten og forelægge det en rapport desangående. Kommissionen har foretrukket at afvente Domstolens domme om prisordningerne for vejtrafik i Tyskland, inden den færdiggjorde rapporten. Disse domme forelå den 17. november 1993[2].

2. I rapporten til Rådet om indlandssejladsmarkedets organisation og turnusbefragtningssystemerne[3] har Kommissionen på baggrund af dommene bekræftet, at brancheorganiserede turnusordninger er uforenelige med konkurrencereglerne. Men hvor det drejer sig om statsregulerede turnusordninger, har de nationale myndigheder lov til på visse betingelser at regulere markedet ved at fastsætte transporttakster og driftsvilkår.

3. Turnusordningernes berettigelse skal imidlertid ikke kun ses som et spørgsmål om konkurrenceret, men også undersøges ud fra en helhedsmæssig betragtning af markedet for indlandsskibsfart. Gennemførelsen af det indre marked giver i første omgang fragtførerne i EU fri adgang til hele markedet (almindelig cabotage fra 1. januar 1995), dog således at de skal overholde gældende nationale bestemmelser, herunder turnusordninger. I anden omgang må man derfor søge at opnå en mere fuldstændig harmonisering. I det lange løb kan det nemlig ikke forsvares, at nogle fragtførere - afhængigt af hvor de er etableret - er tvunget til at indgå deres transportaftaler under en turnusordning, medens andre nyder godt af et marked med fri prisdannelse og befragtning; de sidstnævnte repræsenterer i øvrigt langt den største del af markedet.

---

(1) EFT nr. L 373 af 31.12.1991, s. 29.
(2) Domme i sagerne Ohra, Meng og Reiff.
(3) SEK(94) 921 endelig udg. af 9.6.1994.

4. I ovennævnte rapport slås der til lyd for en samlet løsning for hele markedet for indlandsskibsfart ved gradvis at liberalisere turnusordningerne for at give markedet mulighed for at fungere bedre og ledsage denne liberalisering med en pakke af foranstaltninger, hvis formål skal være at mindske erhvervets strukturelle svagheder. En sådan liberalisering skulle gøre indlandsskibsfarten mere attraktiv i forhold til andre transportmåder, så der efterhånden transporteres flere varer på vandvejene. Det skal fremhæves, at dette erhverv har interesse for alle de medlemsstater, der er impliceret i eksport eller import i det nordvesteuropæiske område, for indlandsskibsfarten betjener en stor del af baglandet for EU's søhavne, især på markedet for containertrafik på Rhinen eller andre nord-syd-gående transportakser. I denne forbindelse medvirker den til at mindske trængselsproblemerne på det centraleuropæiske vejnet, hvad der er i alles interesse. Det kan være nyttigt at minde om, at over en tredjedel (36%) af transporten inden for EU, dvs. af handelen mellem medlemsstaterne, foregår på vandvejene.

5. Men indlandsskibsfarten står for tiden med en række temmelig alvorlige socialøkonomiske problemer. Den strukturelle overkapacitet og følgerne af, at Tyskland den 1. januar 1994 afskaffede de faste takster, har fået transportpriserne til at falde. Derfor foreslår Kommissionen i sin rapport en fælles helhedsstrategi, som går ud på:

- at det vandvejstransportmarked, der er omfattet af turnusordninger, gradvis liberaliseres
- at der vedtages ledsageforanstaltninger, som sigter mod:
  - at reducere den strukturelle overkapacitet ved en fornyet treårig (1996-1998) ophugningsindsats på EF-plan; finansieringen heraf skal tilrettelægges nærmere, og det juridiske grundlag foreligger i Rådets forordning (EØF) nr. 1101/89, senest ændret ved Rådets forordning (EF) nr. ...[4]
  - at begunstige investeringer i vandvejsterminaler.

6. Rådet udtalte sig om denne fremgangsmåde i en resolution af 24. oktober 1994 og tilsluttede sig i almindelige vendinger de foranstaltninger, Kommissionen havde slået til lyd for[5]. Rådet mener således, at der bør gennemføres en ny, bredt anlagt strukturel sanering og opfordrer Kommissionen til at forelægge et samlet forslag om indlandsskibsfarten, som navnlig vedrører den fremtidige organisering af markedet og ophugningerne.

II. EN GRADVIS LIBERALISERING AF MARKEDET

7. Der findes i dag turnussystemer i Belgien, Frankrig og Nederlandene. De gælder for tørlasttransport ad de indre vandveje for tredjemands regning (tanklast er ikke omfattet af ordningerne) og for trafik mellem disse lande (den såkaldte nord--syd-trafik). Begrebet turnussystem betegner et sæt markedsregulerende foranstaltninger, hvor fragtpriserne er fastsat centralt og obligatorisk (oftest af myndighederne), og hvor den disponible last fordeles mellem interesserede fragtførere efter et system, der indebærer, at den fragtfører, der længst har ventet på en last, har førsteret til at vælge den ladning, der skal transporteres.

---

(4)

(5) EFT nr. C 309 af 5.11.1994, s. 5.

Disse turnussystemer er beskrevet nærmere i Kommissionens rapport til Rådet af 9. juni 1994 (se punkt 2).

8 Rapporten fremhæver de generelle begrundelser for en gradvis afskaffelse af disse systemer. Frankrig har i øvrigt den 12. juli 1994 vedtaget en lov om afskaffelse af det nationale turnussystem i år 2000. Den 15. juli 1994 har endvidere de nederlandske myndigheder forelagt Kommissionen et lovforslag om turnussystemerne i nord-syd-trafikken, og også dette forslag indebærer, at systemet afskaffes den 1. januar 2000. Ligesom det nederlandske lovforslag indeholder den franske lov foranstaltninger, som i første omgang smidiggør turnussystemernes virkemåde og dernæst forbereder de berørte fragtførere på at arbejde på et frit marked.

9. Efter Kommissionens opfattelse giver 1. januar 2000 en rimelig overgangsfrist til gennemførelse af liberaliseringsprocessen. Men for at det indre marked skal kunne fungere tilfredsstillende, må liberaliseringsforanstaltningerne harmoniseres indholdsmæssigt og samordnes tidsmæssigt. For at nå det mål foreslås det, at Rådet vedtager et direktiv, som der i bilag I til denne meddelelse forelægges et forslag til. Når der tages hensyn til subsidiaritetsprincippet og til behovet for at sikre ensartetheden og samtidig tage størst muligt hensyn til de pågældende markeders nationale særegenheder, forekommer et direktiv at være den mest hensigtsmæssige type retsakt.

10. For at sikre at liberaliseringsprocessen lykkes, må man fastholde, at de transporter, der i forvejen er fritaget for turnussystemet bliver ved med at være det, og at de transporter, der ikke kan udføres effektivt under turnussystemet også bliver det. Hvad angår de traditionelle handelsstrømme, som fortsat vil være underlagt obligatoriske takster og fordeling af ladninger frem til den 1. januar 2000, bør det undersøges, hvordan disse ordninger kan tilrettelægges, så befragternes logistiske behov imødekommes.

11. For at sikre at liberaliseringsprocessen skrider tilfredsstillende frem i alle de berørte medlemsstater i overgangsperioden, bør der første gang gøres status to år efter direktivets ikrafttræden. På dette tidspunkt skal det ikke længere kun være muligt at indgå transportaftaler om en eller flere rejser (med takster og vilkår fastsat af myndighederne), men også andre former for aftaler, f.eks. om tidsbefragtning eller tonnagebefragtning. Vilkårene i de sidstnævnte aftaletyper skal forhandles frit mellem befragter og fragtfører.

12. Der må etableres en krisemekanisme, så der kan gribes ind over for eventuelle alvorlige markedsforstyrrelser (f.eks. hvis udbud og efterspørgsel står i et helt urimeligt forhold til hinanden). Derfor oprettes der et system for markedsobservation, som i tide skal kunne opdage eventuelle problemer. Da det er vanskeligt at påvirke transportefterspørgslen, må man ved stor overkapacitet søge at begrænse kapacitetsudbuddet. De foranstaltninger, som Rådet allerede har truffet ved forordning (EØF) nr. 1101/89 af 27. april 1989 om strukturel sanering inden for indlandsskibsfarten, vil i så fald kunne enten videreføres eller udvides (se punkt 13-22). Det kan også blive nødvendigt at træffe sociale ledsageforanstaltninger på nationalt plan.

III. BEGRÆNSNING AF DEN STRUKTURELLE OVERKAPACITET

13. I de sidste ti år har kapacitetsudbuddet i flere omgange og over længere perioder oversteget efterspørgslen. De første saneringstiltag blev truffet i form af nationale ophugningsprogrammer. I april 1989 vedtog Rådet at tage sagen op på EF-plan på grundlag af forordning (EØF) nr. 1101/89, og siden da har kampen mod overkapacitet ved hjælp af de nationale ophugningsfonde været ført inden for rammerne af EF's bestemmelser. Bådejere, som lader en af deres både ophugge, får udbetalt ophugningspræmier. Ibrugtagning af ny kapacitet er betinget af, at der ophugges en bestemt mængde gammel kapacitet (og i så fald udbetales der ingen ophugningspræmie). Programmet finansieres ved at alle bådejere indbetaler årlige bidrag til den nationale ophugningsfond. Bidragets størrelse er bestemt af bådenes størrelse og type. På det seneste er der også blevet stillet offentlige midler (fra de berørte medlemsstaters nationale budgetter) til rådighed for ophugningsfondene (se punkt 16) som supplerende bidrag. Schweiz har i 1989 vedtaget tilsvarende foranstaltninger for den del af den schweiziske flåde, der sejler på EF's del af Rhinen.

14. Under disse ordninger er der ophugget 1 457 667 ton kapacitet mellem den 1. januar 1990 og den 1. juli 1994. Heroverfor er der taget 486 911 ton ny kapacitet i brug, så flådens samlede lastekapacitet er faldet med 8% fra 13 188 343 ton til 12 217 587 ton. Kommissionen, der har til opgave at samordne programmet, udfærdiger hvert halve år en rapport til de berørte medlemsstater og de internationale brancheorganisationer. I disse rapporter kan der hentes nærmere oplysninger om indsatsen. Også Kommissionens rapport af 15. juli 1992 (SEK(92) 1284) til Europa-Parlamentet og Rådet om virkningen af den strukturelle sanering inden for indlandsskibsfarten kan være nyttig. Der konstateres det, at det samlede transportarbejde, som er udført med indlandsfartøjer, har været temmelig konstant i perioden 1990-1995 (ca. 420 mio ton om året). Produktiviteten er altså tydeligt steget, når den samme transportefterspørgsel kan imødekommes med stadig færre både.

15. Man må forvente, at den ovenfor beskrevne udvikling vil fortsætte en rum tid endnu. Faktisk er der foregået en skalaforøgelse og en produktivitetsforbedring i hele flodskippererhvervet. Der er behov for nye, specialiserede både, der effektivt kan hamle op med de nye handelsstrømme, som f.eks. containertrafikken og de kemiske produkter. I den traditionelle massegodstransport (kul, stål, landbrugsprodukter, sand, grus, olieprodukter) er der dog ingen strukturel vækst. Den stadige produktivitetsforbedring på et stagnerende marked må derfor her kompenseres ved at eliminere et stort antal gamle både - oftest med lille kapacitet. Den iværksatte liberalisering af markedet vil fremskynde denne proces endnu mere.

16. Det saneringsprogram, som EF i sin tid iværksatte med Rådets forordning (EØF) nr. 1101/89, skulle finansieres af erhvervet selv, idet de berørte medlemsstater dog skulle præfinansiere det med 105 mio ECU, som erhvervet skulle tilbagebetale fuldt ud. Kommissionens forordning (EØF) nr. 3690/92 af 21. december 1992[6] åbnede mulighed for ophugning af flere både. I henhold til denne ordning imødekommes ophugningsansøgninger, i det omfang der er penge til det, på grundlag af de særlige bidrag, som ophugningsfondene har opkrævet siden den 1. januar 1993 ("gammelt for nyt-ordningen"). I 1994 var der igen opstået en væsentlig overkapacitet, som især skyldtes 90'ernes lavkonjunktur. Der var opstået en venteliste på flere hundrede både, som der var ansøgt om ophugningspræmie til, uden at ophugningsfondene havde midler til at imødekomme ansøgningerne. Erhvervet selv var ikke længere i stand til at tilføre fondene tilstrækkelige midler, især da lånene fra 1990 endnu ikke var tilbagebetalt. I anden halvdel af 1994 lod de berørte medlemsstater Kommissionen vide, at de var rede til at finansiere alle de ophugningsansøgninger (ca. 350), som stod på ventelisten den 30. juni 1994, over deres nationale budgetter.

Gennemførelsesbestemmelserne til denne foranstaltning blev vedtaget af Kommissionen i forordning (EF) nr. 3039/94 af 14. december 1994 (EFT nr. L 322 af 15.12.1994, s. 11). Det samlede budget beløber sig til 26 716 000 ECU. Foranstaltningen blev sat i værk den 1. januar 1995 og løber til årets udgang.

17. Saneringsprocessen er dog ikke overstået med det. Efter den 30. juni 1994 er ansøgningerne om ophugningspræmier fortsat med at strømme ind til fondene. I andet halvår 1994 er der indkommet 156 ophugningsansøgninger, heraf 136 for tørlastbåde og 20 for tankbåde. Til udbetaling af de præmier, der er nødvendige for ophugning af disse både, var der således igen brug for omkring 15 mio ECU.

18. På denne baggrund blev der på Europa-Parlamentets initiativ afsat en bevilling på 5 mio ECU på 1995-budgettet til struktursanering af indlandsskibsfarten.

Under budgetdrøftelserne understregede Kommissionen imidlertid, ligesom den gjorde det i den tidligere nævnte rapport af 9. juni 1994 til Rådet, at der måtte etableres et omfattende saneringsprogram, som ikke mindst skulle omfatte ledsageforanstaltninger til den iværksatte liberaliseringsproces. Dette standpunkt støttede Rådet i sin resolution af 24. oktober 1994.

19. Kommissionen har for nylig forelagt Rådet et forslag til ændring af forordning (EØF) nr. 1101/89, som navnlig har til formål at tilvejebringe et klart retsgrundlag for anvendelsen af ovennævnte 5 mio ECU. Forslaget åbner endvidere mulighed for, at Fællesskabet kan yde et flerårigt bidrag i form af medfinansiering i perioden 1996-1998. Som Kommissionen ser det, hører denne medfinansiering logisk sammen med den forudsatte liberalisering af markedet. Derfor er den nærmere udbygning af dette princip medtaget som et særskilt forslag i denne meddelelse (se bilag III).

---

[6] EFT nr. L 374 af 22.12.1992, s. 22.

20. Erhvervssammenslutningerne på EF-plan af fragtførere i indlandsskibsfarten vurderer i øjeblikke den strukturelle overkapacitet i tørlastsektoren til 15%. I denne sektor må det forventes, at konjunkturstigningen vil føre til øget efterspørgsel i de kommende år. Men den øgede efterspørgsel vil i det mindste delvis blive opsuget af den stadige produktivitetsstigning, som liberaliseringen fremskynder. Afskaffelsen af turnusordningerne vil også medføre, at mange både, som ikke kan følge med i udviklingen på et frit marked, vil udgå af dette markedssegment.

I tanklastsektoren har erhvervsorganisationerne vurderet overkapaciteten til ca. 20%. Men dette tal ser ud til at være for højt. Selv om fragtraterne stadig lå meget lavt i begyndelsen af 1995, så var tankerflådens udnyttelsesgrad alligevel ret høj. Og eftersom tankerflåden ikke berøres af liberaliseringsforanstaltningerne (fordi tankbådene i forvejen opererer på et helt frit marked uden for turnusordningerne), er der ingen grund til at tro, at ophugningsbehovet i denne sektor er forholdsmæssigt større end i tørlastsektoren.

Sammenfattende kan man sige, at overkapaciteten i de to sektorer sandsynligvis vil holde sig på omkring 15%, hvis der ikke træffes saneringsforanstaltninger. Da flåden omfatter ca. 10 mio ton tørlastkapacitet og 2 mio ton tankkapacitet, vil ophugningsbehovet ligge på henholdsvis ca. 1,5 mio og 0,3 mio ton.

21. På dette grundlag kan finansieringsbehovet for 1996-1998-programmet beregnes. Det må heller ikke glemmes, at de ophugningspræmier, der blev fastsat i 1989, skal justeres (en stigning på gennemsnitligt ca. 15%), hvad der især skyldes inflationen og ECU'ens devaluering i forhold til valutaerne i de lande, der har indlandsskibsfart. I 1990 blev der udbetalt 66,04 mio ECU til ophugning af 8% af tørlastkapaciteten og 38,36 mio ECU til 13% af tankkapaciteten. Ophugning af 15% af kapaciteten ville således kræve henholdsvis 142 mio og 50 mio ECU, i alt 192 mio ECU.

22. Dette store finansieringsbehov kræver en fælles indsats fra alle berørte parters side (virksomheder i indlandsskibsfarten, medlemsstater og EF).

For så vidt angår saneringsforanstaltninger i indlandsskibsfarten har Rådet i forordning (EØF) nr. 1101/89 fastlagt det princip, at finansieringen i første række påhviler branchen selv. Kommissionen mener, at dette princip så vidt muligt bør fastholdes. EF's årlige bidrag skal derfor stå i forhold til erhvervets egen finansieringsindsats.

De årlige bidrag fra erhvervet (eksklusive Schweiz) beløb sig den 31. december 1994 til ca. 13 370 000 ECU. I de kommende år vil disse bidrag nok stabilisere sig på omkring 14 mio ECU om året, dvs. 42 mio ECU i perioden 1996-1998. Herfra skal dog trækkes ca. 12 mio ECU, som skal anvendes til tilbagebetaling af medlemsstaternes forfinansiering af foranstaltningen fra 1990. Tilbage til den nye foranstaltning bliver 30 mio ECU. Hvis EF og de berørte medlemsstater hver kan bidrage med halvdelen af det resterende beløb, dvs. 81 mio ECU, som skal fordeles over 3 år, kan programmet finansieres.

Med de beløb, der aktuelt er til rådighed på budgettet, kan EF allerede nu bidrage med 40 mio ECU over tre år (20 mio ECU i 1996 og 10 mio i 1997 og 1998). Den resterende del af finansieringen af ophugningsindsatsen - minimum 81 mio ECU og maksimum 122 mio ECU - må så skaffes over de berørte medlemsstaters budgetter, fordelt forholdsmæssigt efter størrelsen af deres respektive flåder.

Hvorom alting er skal forholdet mellem de årlige bidrag fra erhvervet og EF's årlige bidrag ligge omkring 2:1.

23. Kommissionen skal hver år evaluere ophugningsforanstaltningen for 1996-1998, så den eventuelt kan ændre den på baggrund af markedsudviklingen og de gennemførte liberaliseringsforanstaltninger. Ved hvert års begyndelse fastlægger Kommissionen de nærmere bestemmelser for den praktiske gennemførelse af ophugningsforanstaltningen for det kommende år på baggrund af de til rådighed stående budgetmidler.

IV. FREMME AF VANDVEJSTRANSPORTEN

24. Vandvejstransport er fordelagtig for samfundet i flere henseender. Det er en miljøvenlig, sikker og energibesparende transportform, som bidrager til at aflaste det vejnettet i Nordvesteuropa. Men disse generelle fordele har ikke stor vægt i befragterens valg af transportform. Brugernes (befragtningsvirksomhedernes) holdning bestemmes først og fremmest af økonomiske og finansielle forhold.

25. I de senere år er der opstået organisationer for fremme af indlandsskibsfarten i flere medlemsstater. Deres formål er at oplyse både befragterne og offentligheden i almindelighed om vandvejstransportens muligheder og fordele. De har nok et vist held med sig, men det har alligevel vist sig vanskeligt at omvende befragterne til vandvejstransport, især hvis de aldrig har gjort erfaringer med denne transportform. Prisen pr. ton-kilometer er rigtignok lavere for bådtransport, men denne fordel forsvinder let i højere omladningsudgifter. En yderligere hindring udgøres af de store investeringer i logistisk udstyr internt i befragtervirksomheden, der ofte er nødvendige (kajer, laste- og losseanlæg).

26. For at sikre, at de samfundsmæssigt ønskværdige investeringer i udviklingen af vandvejstransporten gennemføres, bør der indføres en ordning for midlertidig støtte til investeringer i vandvejsterminaler. En sådan ordning stilles der forslag om i forordningsforslaget i bilag III. Det er en klar parallel til støtteordningen for investeringer i terminaler for kombitransport, som Rådet i sin tid indførte (se Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 af 4. juni 1970 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje, artikel 3, stk. 1, senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3578/92 af 7. december 1992).

27. Der foreslås en generel ordning, som både sigter mod offentlige og private terminaler. I alle tilfælde skal ansøgningerne om investeringsstøtte ledsages af en prognose for, hvor store godsmængder, der vil blive transporteret på vandvejen efter investeringen. Med det formål at tilskynde til en ansvarlig investeringspolitik, bestemmes det, at støtten skal tilbagebetales, hvis ikke den nye eller supplerende transportmængde på vandvejen ikke realiseres. Af samme grund lægges der et loft over tilskuddet på 50% af investeringen. Der skal således gives forrang til de investeringer, der tiltrækker størst mulig ekstra fragt.

Medlemsstaterne forpligtes til at redegøre over for Kommissionen for ordningens anvendelse og virkninger, så der på dette grundlag kan udvikles nye initiativer.

V. NÆRHEDSPRINCIPPET

28. EF's indsats i henhold til det foreslåede direktiv om befragtningssystemer og prisdannelse inden for national og international varetransport på de indre vandveje i Fællesskabet (bilag I) kan analyseres ud fra nærhedsprincippet ved at besvare følgende fem grundlæggende spørgsmål:

a) Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser?

Handlingen er begrundet i forskellene mellem medlemsstaternes lovgivning om forretningsmæssig drift af indlandsskibsfart, som ikke fremmer det indre markeds funktionsevne inde for dette erhverv. Det betyder, at der må indføres fælles bestemmelser på EF-plan for hele markedet for indlandsskibsfart, så de berørte virksomheder kan få fuldt udbytte af det indre marked. Etableringen af det indre marked, som garanterer fuld bevægelsesfrihed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital, kræver på området transport af varer på de indre vandveje, at turnusbefragtningssystemerne tilpasses, så der bliver større forretningsmæssig smidighed, med henblik på at nå frem til en ordning med frie forretningsaftaler pr. 1. januar 2000.

b) Hører den påtænkte handling under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?

Forslaget forelægges på grundlag af traktatens artikel 75, som giver EF enekompetence.

c) Hvad er problemets EF-dimension (f.eks. hvor mange medlemsstater berøres deraf, og hvorledes er problemet hidtil blevet behandlet)?

Frankrig, Belgien og Nederlandene er direkte berørt af markedsliberaliseringen. I de andre lande med indlandsskibsfart er markedet allerede frit.

d) Hvilke handlingsmuligheder har EF?

Kommissionen foreslår, at den endnu regulerede del af markedet for indlandsskibsfart liberaliseres ved et lovgivningstiltag.

e) Er det nødvendigt med ensartede forskrifter, eller er et direktiv tilstrækkeligt?

Tilvejebringelse af en ensartet og ikke-diskriminerende ordning gør det nødvendigt, at der træffes foranstaltninger for at sikre en ensartet fremgangsmåde i alle medlemsstaterne. Et direktiv, som fastlægger den generelle ramme og de forskellige etaper på vejen frem til fuld liberalisering, medens det overlades til medlemsstaterne at vælge midlerne, synes dog at være den regeltype, der bedst kan føre frem mod målet.

Forslag til

RÅDETS DIREKTIV (EF) 95/0121 (SYN)

om befragtningssystemer og prisdannelse inden for national og international varetransport ad indre vandveje i Fællesskabet

---

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen[1],

i samarbejde med Europa-Parlamentet[2],

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg[3], og

ud fra følgende betragtninger:

De stigende problemer med trængsel på vej- og banenettets hovedstrækninger, med transportsikkerhed, med miljøet, med energibesparelser og med borgernes livskvalitet kræver, at der af hensyn til almeninteressen satses på en kraftigere udvikling og bedre udnyttelse af de muligheder, der ligger i vandvejstransport, hvilket især forudsætter, at denne transportforms konkurrenceevne forbedres;

de enkelte landes uensartede lovgivning om forretningsmæssig drift af indlandsskibsfarten bidrager ikke til, at det indre marked kan fungere hensigtsmæssigt inden for dette erhverv; derfor bør der indføres fælles bestemmelser på EF-plan for hele markedet for indlandsskibsfart, som foreslået i den rapport, som Kommissionen forelagde Rådet den 9. juni 1994, om indlandssejladsmarkedets organisation og turnusbefragtningssystemerne, som Rådet gav sin principielle tilslutning i resolution af 24. oktober 1994[4];

etableringen af det indre marked, som garanterer fuld bevægelsesfrihed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital, kræver på området transport af varer ad indre vandveje, at turnusbefragtningssystemerne ændres, så der bliver større forretningsmæssig smidighed, med henblik på at nå frem til en ordning med frie forretningsaftaler;

de socialøkonomiske forhold gør det nødvendigt at tilrettelægge en overgangsperiode, hvorunder turnusbefragtningens anvendelsesområde gradvis indskrænkes, for at nå frem til en situation, hvor der hersker fri befragtning og fri prisdannelse på transporterne;

---

(1)

(2)

(3)

(4) EFT nr. C 309 af 5.11.1994, s. 5.

en overgangsperiode er nødvendig, for at fragtførerne kan tilpasse sig til vilkårene på et frit marked og eventuelt danne erhvervssammenslutninger, som bedre opfylder befragternes logistiske behov;

for at nå de ovenfor anførte mål er det både nødvendigt og tilstrækkeligt at fastlægge en fælles tidsplan for den gradvise liberalisering af markedet på EF-plan, medens det overlades til medlemsstaterne at gennemføre liberaliseringen; således overholdes traktatens artikel 3 B, stk. 3;

der bør vedtages bestemmelser, der gør det muligt at gribe ind på markedet for de pågældende transporter i tilfælde af alvorlig markedsforstyrrelse; med henblik herpå bør Kommissionen bemyndiges til at træffe passende foranstaltninger i samarbejde med et rådgivende udvalg -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I dette direktiv forstås ved:

a) "turnusbefragtningssystem": et system, hvorefter befragternes anmodninger om transport, som udføres til faste priser og på forud annoncerede vilkår, fordeles i den rækkefølge, hvori bådene bliver ledige efter losning. Fragtførerne opfordres i den rækkefølge, hvori de er indskrevet i turnussen, til at vælge en transport blandt dem, der tilbydes. De, som ikke vælger en transport, bevarer alligevel deres plads i turnussen

b) "fragtfører":
- en mindre flodskipper, der ejer et eller flere indlandsfartøjer, dog højst tre
- et rederi, der ejer mere end tre indlandsfartøjer
- en gruppering eller et andelsforening bestående af mindre flodskippere, der ejer indlandsfartøjer

c) "kompetent myndighed": den myndighed, som den pågældende medlemsstat har udpeget til at forvalte og organisere turnusbefragtningssystemet

d) "alvorlig markedsforstyrrelse": problemer i indlandsskibsfartserhvervet, der er specifikke for dette marked, som endvidere kan medføre et stort og med en vis sandsynlighed vedvarende overudbud i forhold til efterspørgslen, og som samtidig indebærer en alvorlig trussel mod den finansielle ligevægt og overlevelsen for virksomheder, der transporterer varer ad indre vandveje, forudsat at prognoserne på kort og mellemlangt sigt for det pågældende marked ikke viser tegn på væsentlige og varige forbedringer.

Artikel 2

Inden for den nationale og internationale varetransport ad indre vandveje i Fællesskabet indgås aftaler frit mellem de berørte parter, og priserne forhandles frit, eventuelt på fragtbørser.

Artikel 3

Som en undtagelse fra artikel 2 kan medlemsstaterne indtil den 1. januar 2000 opretholde en ordning med obligatoriske mindstetakster og turnusbefragtning, hvis:

- bestemmelserne i artikel 4-7 overholdes

- det sikres, at turnussystemerne og de fastsatte takster frit kan benyttes af alle fragtførere i medlemsstaterne.

Artikel 4

I den i artikel 3 omhandlede overgangsperiode indskrænkes turnusbefragtningssystemernes anvendelsesområde til stykgods.

Systemerne omfatter ikke transport af kulbrinter, bulktransport af flydende og pulverformige varer, specialtransporter af f.eks. tungt og udeleligt gods, containertransporter, intern transport i havneområder, alle former for transport for egen regning samt alle former for transport, som allerede falder uden for turnussystemet.

Artikel 5

Transporter, der ikke effektivt kan behandles under turnusbefragtningssystemerne, er ikke omfattet af dem, herunder navnlig:

- transporter, der kræver brug af materiel med godshåndteringsudstyr

- kombineret transport, dvs. intermodal transport, som for den største strækning vedkommende udføres ad indre vandveje, og hvor for- og/eller eftertransport, der skal være så kort som muligt, udføres på vej eller med bane

- nye transporttyper, som ikke er omfattet af artikel 4 eller af første og andet led, hvor befragterne i en forudgående prøveperiode på op til 24 måneder kan vælge om de vil benytte turnussystemet.

Artikel 6

I den i artikel 3 omhandlede overgangsperiode træffer medlemsstaterne de fornødne foranstaltninger for at smidiggøre turnusbefragtningssystemerne mest muligt, herunder:

- ved at fastsætte, at befragterne kan indgå aftaler om flergangsrejser, dvs. en serie på hinanden følgende rejser udført med samme båd

- ved at fastsætte, at enkeltrejser eller flergangsrejser, som to gange i træk er blevet tilbudt i turnussystemet uden at have fundet en aftager, udgår af systemet og forhandles frit.

Artikel 7

Inden for en frist på to år fra dette direktivs ikrafttræden træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger, således at befragterne får frit valg mellem tre aftaletyper:

- tidsbefragtningsaftaler, herunder lejeaftaler, hvor fragtføreren for en bestemt periode stiller en eller flere både og deres besætning til rådighed for ordregiveren alene, for at transportere de varer, som sidstnævnte overdrager ham, mod en bestemt sum penge pr. dag. Aftalen indgås frit mellem parterne

- tonnagebefragtningsaftaler, hvor fragtføreren forpligter sig til i løbet af en periode, der er fastsat i aftalen, at transportere en bestemt tonnage mod betaling af en fragtafgift pr. ton. Aftalen indgås frit mellem parterne; det er en betingelse, at den indgås for store varemængder

- rejsebefragtningsaftaler om enkeltrejser eller flergangsrejser, der udføres inden for rammerne af turnusbefragtningssystemet.

Artikel 8

1. Opstår der alvorlig forstyrrelse på markedet for transport ad indre vandveje, kan Kommissionen på eget initiativ eller efter anmodning fra en medlemsstat træffe passende foranstaltninger, herunder især foranstaltninger, der sigter mod at hindre enhver yderligere forøgelse af udbuddet af transportkapacitet på det pågældende marked. Afgørelsen træffes efter proceduren i artikel 9, stk. 2.

2. Når en medlemsstat anmoder om, at der træffes foranstaltninger, træffes der afgørelse herom inden tre måneder efter, at anmodningen er modtaget.

3. Anmodning fra en medlemsstat om iværksættelse af foranstaltninger skal ledsages af alle oplysninger, som er nødvendige for at vurdere den økonomiske situation i den pågældende sektor, herunder:

   - oplysninger om de gennemsnitlige omkostninger og om priser for de forskellige transporttyper
   - lastekapacitetens udnyttelsesgrad
   - prognoser for efterspørgselsudviklingen.

   Ovennævnte oplysninger må kun benyttes i statistisk øjemed. Det er forbudt at benytte dem i skattemæssigt øjemed og at videregive dem til tredjemand.

4. Afgørelser, der træffes i medfør af denne artikel, meddeles straks medlemsstaterne.

Artikel 9

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat i medfør af Rådets direktiv 91/672/EØF[5].

2. Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster, i givet fald ved afstemning.

   Udtalelsen optages i mødeprotokollen. Derudover har hver medlemsstat ret til at anmode om, at dens holdning indføres i mødeprotokollen.

   Kommissionen tager størst muligt hensyn til udvalgets udtalelse. Den underretter udvalget om, hvorledes den har taget hensyn til dets udtalelse.

Artikel 10

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 1. januar 1996. De underretter straks Kommissionen herom.

   Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler straks Kommissionen teksten til de retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 11

Dette direktiv træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Artikel 12

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

---

[5] EFT nr. L 373 af 31.12.1991, s. 29.

Forslag til

RÅDETS FORORDNING (EF) 95/0122 (SYN)

om ændring af forordning (EØF) nr. 1101/89 om strukturel sanering inden for indlandsskibsfarten[*]

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen[1],

i samarbejde med Europa-Parlamentet[2],

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg[3], og

ud fra følgende betragtninger:

Med Rådets forordning (EØF) nr. 1101/89[4], senest ændret ved forordning (EF) nr. ..../95[5], er der indført en ordning for struktursanering af indlandsskibsfarten; forordningens formål er at reducere overkapaciteten i flåderne i indlandsskibsfarten gennem ophugningsforanstaltninger, der samordnes på fællesskabsplan;

forordning (EØF) nr. 1101/89 åbner mulighed for EF-finansiering for 1995-1998, men der er endnu ikke fastsat bestemmelser for 1996, 1997 og 1998;

det gældende struktursaneringssystem skal principielt i første række finansieres af de erhvervsdrivende i den pågældende sektor, som til dette formål indbetaler årlige bidrag;

de offentlige bidrag skal tildeles en gang om året og stå i forhold til bidragene fra erhvervet i den pågældende sektor; foranstaltningen fastsættes til en varighed på tre år - 1996, 1997 og 1998 - og skal evalueres årligt -

---

[*] Dette forslag er udformet under hensyntagen til det forslag om ændring af forordning (EØF) nr. 1101/89, som Kommissionen forelagde den ..... (dok. .....).

(1)

(2)

(3)

(4) EFT nr. L 116 af 28.4.1989, s. 25.

(5)

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I artikel 4a i forordning (EØF) nr. 1101/89 indsættes som stk. 4, 5 og 6:

"4. Fællesskabets finansielle bidrag for 1996, 1997 og 1998 må ikke overstige det dobbelte af erhvervets bidrag.

5. De berørte medlemsstater stiller beløb, der svarer til Fællesskabet bidrag, til rådighed for deres fonde i de i stk. 4 nævnte år. Hver berørt medlemsstats bidrag beregnes som en forholdsmæssig andel svarende til størrelsen af dens aktive flåde i forhold til medlemsstaternes flåde. Beløbene fastlægges af Kommissionen i samarbejde med de forskellige ophugningsfondes myndigheder.

6. Under ophugningsforanstaltningen i 1996, 1997 og 1998 fastlægger Kommissionen ved hvert års begyndelse inden for rammerne af denne forordning de nærmere bestemmelser for ophugningsforanstaltningen i det pågældende år på grundlag af de til rådighed stående finansieringsmidler, markedsudviklingen og de iværksatte liberaliseringsforanstaltninger."

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

Forslag til
RÅDETS FORORDNING (EF) 95/0123 (SYN)
om ændring af forordning (EØF) nr. 1107/70 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje

---

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen[1],

i samarbejde med Europa-Parlamentet[2],

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg[3], og

ud fra følgende betragtninger:

I henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70[4], senest ændret ved forordning (EF) nr. ....[5], navnlig artikel 3, nr. 1, kan medlemsstaterne yde støtte med det formål at lette udviklingen af kombineret transport og af transportformer og -teknik, som er mere økonomiske for samfundet;

de stigende problemer med trængsel på vej- og banenettets hovedstrækninger, med transportsikkerhed, med miljøet, med energibesparelser og med borgernes livskvalitet kræver, at der af hensyn til almeninteressen satses på en kraftigere udvikling og bedre udnyttelse af de muligheder, der ligger i vandvejstransport, hvilket især forudsætter, at denne transportforms konkurrenceevne forbedres;

omkostningerne ved omladning udgør en meget stor del af de samlede omkostninger ved vandvejstransport; det har afgørende betydning for vandvejstransportens udvikling, at der investeres kraftigt i at effektivisere omladningsanlæggene og tilpasse dem bedre til de aktuelle logistiske krav for således at bidrage til en ønskværdig udvikling af indlandsskibsfarten;

til den ende bør der skabes gunstige vilkår for investeringer i infrastrukturudstyr og/eller redskaber til vandvejsterminaler, som gør det muligt at øge den del af transporten, der udføres ad sejlbare vandveje; derfor er det vigtigt, at der bliver mulighed for at yde støtte fra medlemsstaterne eller for statsmidler til de berørte virksomheder;

der bør tilvejebringes harmoniserede vilkår for tildelingen af denne støtte til udviklingen af vandvejstransporten, og dens virkninger bør evalueres med jævne mellemrum;

---

(1)
(2)
(3)
(4) EFT nr. L 130 af 15.6.1970, s. 1.
(5)

støtten bør ydes i en tilstrækkelig lang periode, til at de nævnte udstyrsinvesteringer kan tiltrække en fast kundekreds og ny trafik til vandvejene; støtteordningen bør forblive i kraft frem til den 31. december 1999, og Rådet bør i overensstemmelse med traktatens bestemmelser træffe afgørelse om, hvilken ordning der skal gælde derefter, eller, efter omstændighederne, på hvilke vilkår støtteordningen skal ophæves;

det viser sig nødvendigt at tilpasse Fællesskabets støtteregler, og derfor må forordning (EØF) nr. 1107/70 ændres -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I artikel 3, nr. 1, i forordning (EØF) nr. 1107/70 indsættes som litra f):

"f) indtil den 31. december 1999, når støtten ydes midlertidigt og med det formål at lette vandvejstransportens udvikling, idet støtten skal vedrøre:

- infrastrukturinvesteringer i offentlige eller private vandvejsterminaler, eller

- investeringer i fast og mobilt udstyr, som er nødvendigt for omladning til og fra vandvejstransport.

Støtten må ikke overstige 50% af den samlede investering.

Støttemodtagerne forpligter sig til i fem år at udvikle en bestemt ny eller yderligere transportmængde, der fastlægges sammen med medlemsstaternes kompetente myndigheder, som vandvejstransport. Overholdes denne forpligtelse ikke, kræver den kompetente myndighed støtten tilbagebetalt.

Kommissionen forelægger hvert andet år Europa-Parlamentet og Rådet en beretning om resultatet af anvendelsen af nævnte foranstaltninger og giver herved især oplysninger om, hvorledes støtten anvendes, hvor store støttebeløb det drejer sig om, og hvilken virkning støtten har på vandvejstransporten. Medlemsstaterne giver Kommissionen de oplysninger, der er nødvendige for at udarbejde denne beretning.

Senest den 31. juli 1999 træffer Rådet på forslag af Kommissionen og i overensstemmelse med traktatens bestemmelser afgørelse om, hvilken ordning der skal anvendes senere, eller, efter omstændighederne, på hvilke betingelser ordningen skal ophæves."

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

FINANSIERINGSOVERSIGT

Artikel B2-702: Struktursanering i indlandsskibsfarten

1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE

Struktursanering i indlandsskibsfarten.

2. BUDGETPOST

B2-708.

3. RETSGRUNDLAG

EF-traktatens artikel 75.

Rådets forordning (EØF) nr. 1101/89 af 27. april 1989 om strukturel sanering inden for indlandsskibsfarten (EFT nr. L 116 af 28.4.1989) senest ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 844/94 (EFT nr. L 98 af 16.4.1994, s. 1).

Ændring af Rådets forordning nr. 1101/89 ved Rådets forordning (EF) nr. /95.

4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

4.1 Foranstaltningens generelle formål:

Midlertidige og supplerende bidrag fra EF til ophugningsforanstaltningen for at opnå en væsentlig nedbringelse af det strukturelle kapacitetsoverskud, der anslås til 15% i de to sektorer (tørlast og tanklast), og struktursanering i indlandsskibsfarten. Bidraget er umiddelbart begrundet med den særlig vanskelige konjunktur, som gør det nærmest umuligt at øge bidragene fra erhvervet, der i øjeblikket selv finansierer struktursaneringen. Men først fog fremmest er der tale om en ledsageforanstaltning til EF's program for gradvis liberalisering af markedet for indlandsskibsfart, som tænkes iværksat i de kommende år. Denne bredt anlagte indsats, som Rådet har anmodet om, sigter mod at garantere erhvervets konkurrenceevne på langt sigt. For at gennemføre den er det nødvendigt i en treårig periode at råde over yderligere finansieringsmidler, som stammer både fra EF-budgettet og fra de medlemsstater, hvor erhvervet findes.

4.2 Foranstaltningens varighed og nærmere bestemmelser for dens forlængelse/fornyelse

3 år: 1996-1997-1998. En eventuel forlængelse efter 1998 skal finansieres af erhvervet alene.

5. KLASSIFIKATION AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE

5.1 Ikke-obligatoriske udgifter

5.2 Opdelte bevillinger

5.3 Indtægtstype: ingen indtægt.

6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART

- Tilskud til samfinansiering med andre offentlige og/eller private tilskudsydere.

- Skal EF-støtten helt eller delvis tilbagebetales, hvis foranstaltningen giver det tilsigtede resultat? NEJ.

- Medfører foranstaltningen en ændring af indtægtsniveauet ? NEJ.

7. FINANSIELLE VIRKNINGER

7.1 Det anslås, at der er behov for 64 mio ECU om året, fordelt over tre år, i alt 192 mio ECU, til struktursanering af lastekapaciteten (en overkapacitet på 15% i alt, eller 1 500 000 ton til tørlast og 300 000 ton til tanklast). Heraf skal de 142 mio ECU gå til tørlastsektoren og 50 mio ECU til tanksektoren.

Beregningen skal omfatte flere ting: Igangsætning af liberaliseringen af markedet for indlandsskibsfart, som vil medføre, at der tages mange både ud af drift, fordi de ikke kan følge med i udviklingen på et frit marked; Østrigs tiltrædelse, som betyder, at dette lands flåde skal integreres i EF-programmet; og en forhøjelse af ophugningspræmierne, som ikke er blevet ændret siden 1990 (det anslås, at en gennemsnitlig forhøjelse på 15% er nødvendig, med forskellige satser for forskellige bådkategorier).

De årlige bidrag fra erhvervet beløber sig til ca. 14 mio ECU i de tre år 1996, 1997 og 1998, eller 42 mio ECU for hele perioden. Heraf skal 12 mio ECU afsættes til tilbagebetaling af beløb, som medlemsstaterne har lagt ud for 1990-foranstaltningen. Tilbage til den nye indsats bliver således 30 mio ECU.

Det foreslås altså, at forskellen, dvs. 192-30=162 mio ECU finansieres over EF's og de berørte medlemsstaters budgetter og fordeles over de tre år (1996, 1997 og 1998). På baggrund af de aktuelle og forudselige budgetmuligheder kan EF bidrage med 40 mio ECU over tre år (20 mio ECU i 1996 og 10 mio ECU i 1997 og 1998). Kommissionen forbeholder sig dog ret til senere at undersøge muligheden for at finde flere midler, når den faktiske budgetudvikling kendes.

Den resterende del af finansieringen - dvs mindst halvdelen eller 81 mio ECU og højst 122 mio ECU - skal foregå over de berørte medlemsstaters budgetter, idet fordelingen beregnes i forhold til størrelsen af deres respektive fläder. F.eks. vil Tyskland, hvis fläde udgør 39% af EF-flåden, højst (afhængigt af hvor stort det faktiske EF-bidrag bliver for 1997 og 1998) skulle bidrage med 36,6 mio ECU (122x30:100) eller 12,2 mio ECU om året svarende til ca. 22 mio DM om året. For Tysklands vedkommende er disse ressourcer allerede delvis til stede, idet der på det tyske budget er afsat 60 mio DM fordelt over tre år til en ophugningsforanstaltning af denne type.

7.2 Omkostningernes fordeling på foranstaltningens elementer

EF i mio ECU

Opdeling	Budget 1995	Foreløbigt budgetforslag 1996	1997	1998
BIDRAG TIL OPHUGNINGS-FORANSTALTNINGEN	5,0	20,0	10,0	10,0
I ALT	5,0	20,0	10,0	10,0

7.3 Forfaldsplan, der skal udfyldes for flerårige foranstaltninger med MEN (angivet i basisakten)

EF i mio ECU

Kumuleret situation ult. 1994	Budget 1995	Foreløbigt budget-forslag 1996	Vejledende tidsplan				
			1997	1998	1999	2000 og senere	I ALT
0	5,0	20,0	10,0	10,0			45,0

8. FORHOLDSREGLER MOD SVIG (OG FORVENTEDE RESULTATER HERAF)

Ordningen forvaltes efter reglerne i Rådets forordning (EØF) nr. 1101/89, Kommisisonens forordning (EØF) nr. 1102/89 og forordning (EF) nr. ..... om ændring af forordning (EØF) nr. 1101/89. Hver national ophugningsfond forvaltes af de kompetente myndigheder i den pågældende medlemsstat. I samarbejde med fondsmyndighederne gennemfører Kommissionen ved hvert års begyndelse udligningen af regnskaberne og iværksætter solidariteten mellem de forskellige nationale ophugningsfonde.

9. OPLYSNINGER OM FORHOLDET MELLEM OMKOSTNINGER OG EFFEKTIVITET

9.1 Specifikke, kvantificerbare mål, målgruppe

- *Specifikke mål:* På baggrund af indlandsskibsfartens strukturelle svaghed og interessen i at udnytte denne transportmådes fortrin er det denne foranstaltningens formål at forbedre markedsstrukturen i sektoren, sideløbende med at den liberaliseres, og at bekæmpe den strukturelle overkapacitet, der anslås til 15%.

- *Målgruppe:* Transportvirksomheder på de indre vandveje.

9.2 Begrundelse for foranstaltningen

- Behovet for EF-støtte er begrundet i målet med den: at liberalisere markedet for vandvejstransport, idet denne liberalisering kræver, at der iværksættes ledsage-foranstaltninger for at omstrukturere erhvervet. Omstruktureringen forudsætter en reduktion i flådens størrelse, som hjælpes på vej med en midlertidig supplerende medfinansiering fra EF's side. I øvrigt har Rådet i en resolution af 24. oktober 1994 (offentliggjort i EFT nr. C 309 af 5.11.1994, s. 5) bekræftet, at der må foretages endnu en bredt anlagt struktursanering, hvis erhvervets konkurrenceevne skal øges varigt. Hvis det viser sig nødvendigt at træffe yderligere foranstaltninger efter 1998, vil de blive et rent brancheanliggende.

- *Valg af støtteform*

  * Ophugningspræmier

  * Gennemførelse af struktursaneringsplanen for indlandsskibsfarten som fastlagt i Kommissionens forordninger (EØF) nr. 1102/89 og 3690/92. Ophugningsfondene forvaltes af hver berørt medlemsstat. Kommissionen pålægges at fastlægge betingelserne for tildeling af ophugningspræmier på grundlag af forordning (EØF) nr. 1101/89, artikel 6, særlig nr. 5.

9.3 Overvågning og evaluering af foranstaltningen

- *Resultatindikatorer*

  * Antal godkendte ansøgninger om ophugningspræmier.
    Ophugningspræmien udbetales af fondsmyndighederne senest en måned efter at ejeren har dokumenteret, at båden er ophugget. Fondsmyndighederne skal hver måned fremsende en liste til Kommissionen over udbetalte ophugningspræmier, så denne kan kontrollere, hvordan foranstaltningen skrider frem.

  * Faktisk ophugget tonnage samt lastekapacitet, som skal betale bidrag i de forskellige berørte medlemsstater.

- *Hvordan og hvor hyppigt foregår evalueringen?*

  Halvårlige beretninger og afsluttende beretning ved udgangen af 1998. De udarbejdes af Kommissionens tjenestegrene og fremsendes til medlemsstaterne og til de europæiske brancheorganisationer.

  Ifølge Rådets forordning (EØF) nr. 1101/89 af 27. april 1989 skal medlemsstaterne hvert halve år fremsende alle relevante oplysninger til Kommissionen om, hvordan det går med foranstaltningen. Oplysningerne skal navnlig vedrøre fondenes finansielle situation, antal ansøgninger om ophugningspræmier og faktisk ophugget tonnage.

  Herefter etablerer KOmmissionens tjenestegrene en halvårsberetning. Den tiende halvårsberetning (for perioden fra 1. juli 1994 til 21. december 1994) blev tilsendt de berørte medlemsstater og erhvervet den 15. marts 1995. I øvrigt skal medlemsstaterne ifølge forordning (EØF) nr. 3690/92, artikel 6, stk. 6, ved udgangen af kvartal sende Kommissionen en liste over præmieansøgninger og en fuldstændig oversigt over de disponible finansielle ressourcer med henblik på et kvartalsmøde i Bruxelles.

10. UDGIFTER TIL ADMINISTRATION (BUDGETTETS DEL A)

Den egentlige frigørelse af de fornødne administrative ressourcer sker ved Kommissionens årlige beslutning om ressourcefordelingen, bl.a. under hensyntagen til budgetmyndighedens beslutning om personaleudvidelse og beløbsforhøjelser.

10.1 Foranstaltningen indebærer rekruttering af en ekstra A-tjenestemand til iværksættelse af den samlede liberaliseringspakke for markedet for indlandsskibsfart (allerede bevilget under 1995-budgettet).

10.2 De øvrige drifts- og personaleudgifter, som foranstaltningen medfører, dækkes af den normale GD-bevilling og vil næppe give anledning til væsentlig forhøjelse. Foranstaltningen ligger nemlig i forlængelse af tidligere tilsvarende foranstaltninger (samordning af nationale ophugningsfonde).

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGENES KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER NAVNLIG SMÅ OG MELLEMSTORE VIRKSOMHEDER (SMV)

Forslagenes betegnelser

- Forslag til Rådets direktiv om befragtningssystemer og prisdannelse inden for national og international varetransport ad indre vandveje i Fællesskabet.
- Forslag til Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 1101/89 om strukturel sanering inden for indlandsskibsfarten.
- Forslag til Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje.

Forslagene

1. Nødvendigheden af EF-regler på dette område set i lyset af nærhedsprincippet (se kapitel V i Kommissionens meddelelse til Rådet); reglernes hovedmål

Forskellene mellem de nationale regler om forretningsmæssig indlandsskibsfart fremmer ikke det indre markeds evne til at fungere efter hensigten i denne sektor. Gennemførelsen af enhedsmarkedet kræver mere fuldstændig harmonisering af de forskellige ordninger, der findes på forskellige segmenter af vandvejstransportmarkedet i EU. Det er faktisk svært at forstå - navnlig for befragtere - at nogle af dem (afhængigt af, hvor de er etableret) skal benytte et turnussystem (fordeling af transportordrerne til faste priser og på annoncerede vilkår i den rækkefølge, hvori bådene bliver ledige efter losning), medens andre kan udvikle sig på et frit marked.

For at fremme vandvejstransporten som transportform må de eksisterende ordninger, som bremser udviklingen, ophæves, medens der i stedet gradvis etableres en ordning med fri befragtning og prisdannelse (første forslag).

For at sikre den fornødne ensartethed og gennemskuelighed bør der på fællesskabsplan fastlægges en tidsplan for denne gradvise liberalisering af markedet, så de berørte medlemsstater kan gå frem i samme takt.

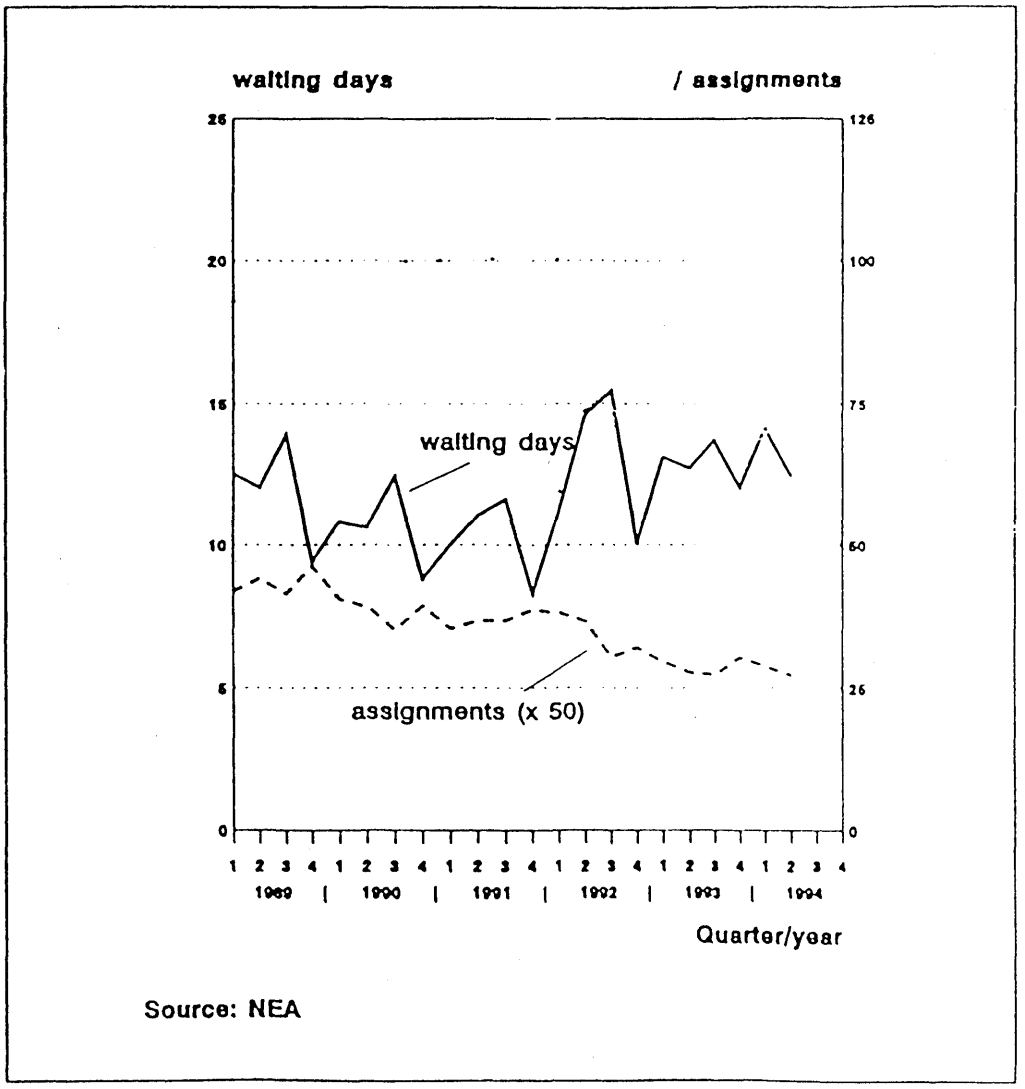
De socialøkonomiske problemer i indlandsskibsfarten og de strukturforandringer, som denne sektor står over for på transportmarkedet, og som er nødvendiggjort af den gradvise liberalisering, gør det vigtigt at iværksætte en ny omfattende struktursaneringsindsats som ledsageforanstaltning (se Rådets resolution af 26. oktober 1994) med det formål varigt at sikre erhvervets konkurrenceevne (andet forslag).

Endelig indeholder det tredje forslag muligheden for at yde national støtte til investering i infrastruktur og/eller udstyr til vandvejsterminalerne for at fremme vandvejstransporten. Ordningen er inspireret af den støtteordning, der i forvejen findes for kombineret transport.

På det marked, det her drejer sig om, for eksempel nord-syd-transporten mellem Nederlandene og Belgien, har antallet af transportaftaler ("assignments") været faldende i årevis (se side 41 i NEA-rapporten af 24. februar 1995 om iagttagelse af indlandsskibsfartsmarekdet). Dette skyldes bl.a., at befragterne modsætter sig turnusordningen (som er for usmidig uden frit valg af fragtfører osv.) og vender sig mod andre transportformer.

For at gøre vandvejstransporten mere attraktiv må der derfor træffes foranstaltninger som f.eks. en gradvis afregulering med ledsageforanstaltninger.

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



Source: NEA

Virkninger for virksomhederne

2. Hvem påvirkes af forslaget?

a) Direkte virkninger (mulighed for nye aktiviteter):
- befragtere i B, F og NL
- mindre flodskippere
- rederier (ejere af over tre indlandsfartøjer)
- grupperinger eller andelsforeninger af mindre flodskippere
- andre operatører (vandvejsterminaler, indlandshavne osv.).

Positive virkninger: Liberaliseringen af markedet vil gøre vandvejstransport mere attraktiv for befragtere og mere konkurrencedygtig i forhold til andre transportmåder.

b) Indirekte virkninger (udbud af transporttjenester):

- alle virksomheder, der har behov for at få udført transport (befragtere).

Positive virkninger: Rådighed over bedre transportmåder og mindre trængsel på vejene.

3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslagene?

De mindre flodskippere, der deltager i turnusordningerne, skal gradvis forlade turnusbefragtningessystemerne. De må reorganisere sig for at tage udfordringen fra det frie marked op enten ved at organisere sig i erhvervsgrupperinger eller ved at forbedre deres markedsføring og logisitik. De, der ønsker at forlade erhvervet, kan få ophugningspræmier.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

Positive virkninger for vandvejsmarkedet. Forskningsvirksomhederne NEA og PLANCO har for Kommissionen vurderet, hvor megen ekstra fragt vandvejsskibsfarten kan påregne, hvis markedet liberaliseres. De kommer til det resultat, at væksten skulle blive i størrelsesordenen 6-7 mio ton om året, hvilket svarer til over 10% af det fragtvolumen, der nu håndteres via turnusordningerne. Men den psykologiske virkning af en sådan foranstaltning kombineret med den reklamekampagne, der er beskrevet i bilag III rummer en chance for, at virkningerne bliver langt større.

Negative virkinger for de mindst effektive af de mindre flodskippere, som bliver nødt til at forlade et marked, der udleveres til skarpere konkurrence, men som dog kan få støtte i starten i form af ophugningspræmier for deres både.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til små og mellemstore virksomheders særlige situation?

Det er netop for at tage hensyn til erhvervets særlige social-økonomiske struktur (et atomiseret erhverv med et stort flertal af mindre flodskippere), at forslaget sideløbende med liberaliseringen indeholder et program af foranstaltninger, der skal mindske erhvervets strukturelle svagheder og fremme vandvejstransporten. Desuden har Kommissionen kompetence til at fastsætte ophugningspræmiernes størrelse efter bådtype og bådstørrelse. På den måde kan den sørge for, at de små og mellemstore virksomheders interesser ikke tilsidesættes.

Høringer

6. Oversigt over organisationer, der har været hørt om forslagene, og redegørelse for deres hovedstandpunkter:

OEB/ESO	Organisation Européenne de Bateliers / Europäische Schifferorganisation
UINF/IBU	Union Internationale de la Navigation Fluviale / Internationale Binnenschiffahrtsunion
UNICE	Sammenslutningen af Industri-og Arbejdsgiverorganisationer i Europa
FEPI	Fédération Européenne des Ports Intérieurs (europæisk sammenslutning af indlandshavne)
CST	Comité Syndical des Transports (transportfagenes fagforeningskomité)
CLECAT	Det europæiske forbindelseudvalg for Fællesmarkedets speditionsvirksomheder.

- Almindelig enighed om nødvendigheden af en overgangsperiode inden fuldstændig liberalisering af vandvejsmarkedet, bortset fra OEB/ESO, som frygter, at liberaliseringsforslaget får følger for transportpriserne, og slår til lyd for en forudgående sanering af indlandsskibsfarten. Til gengæld accepterer organisationen Kommissionens forslag II og III.

- Alle organisationer mener, at det er nyttigt at forbedre systemer for overvågning af markedet, og OEB/ESO gør det endda til en forudsætning for enhver liberaliseringsforanstaltning.

- Der er enighed om, at det kvantitative mål for en ny ophugningsindsats i 1996, 1997 og 1998 skal ligge omkring de 15%'s overkapacitet, men for at tage hensyn til en sandsynlig forbedring af den økonomiske konjunktur forekommer det nødvendigt at fordele indsatsen med 5% om året (5% x 3) og at foretage en evaluering ved udgangen af hvert år.

- Foranstaltningerne til fremme af vandvejstransporten har fået tilslutning fra alle organisationerne, ikke mindst dem, der går ind for at overføre en del af transportarbejdet til vandvejene. En sådan politik har især fået stærk støtte fra UNICE og CLECAT.

ISSN 0254-1459

KOM(95) 199 endelig udg.

DOKUMENTER

DA **07**

Katalognummer: CB-CO-95-229-DA-C

ISBN 92-77-89140-8

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2985 Luxembourg