# RÅDETS FORORDNING (EØF) Nr. 1101/89

## af 27. april 1989

## om strukturel sanering inden for indlandsskibsfarten

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen (1),

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet (2),

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg (3), og

ud fra følgende betragtninger:

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

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

kun ved en ophugningsforanstaltning, der samordnes på fællesskabsplan, kan der på kort tid opnås en væsentlig reduktion af overkapaciteten, og således ske en sanering af indlandsskibsfartens strukturer;

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

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

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

den foruroligende økonomiske og sociale situation for sektoren for fartøjer med en dødvægt på under 450 tons og navnlig den finansielle situation og de begrænsede omskolingsmuligheder for skibsførerne kræver særlige foranstaltninger, som f.eks. specielle udnyttelseskoefficienter for flodmaterialet eller særlige saneringsforanstaltninger for de mest ramte net; i sidstnævnte tilfælde er det nødvendigt at give medlemsstaterne tilladelse til at udelukke disse fartøjer fra forordningens anvendelsesområde på betingelse af, at fartøjerne gøres til genstand for en national saneringsplan, der ikke skaber konkurrencefordrejning, og som er i overensstemmelse med Traktatens støttebestemmelser;

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

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

i henhold til Traktatens artikel 74 søges Traktatens mål, for så vidt angår transport, nået inden for rammerne af en fælles transportpolitik; det fremgår af artikel 77, at denne politik kan omfatte støtteforanstaltninger, navnlig når disse modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet; Fællesskabets indsats på dette område, herunder med hensyn til støtte, skal imidlertid tage hensyn til de forskellige almindelige målsætninger i Traktatens artikel 3, især de i artikel 3, litra f), anførte vedrørende konkurrence; ligesom for støtte, som er underkastet bestemmelserne i Traktatens artikel 92 ff., må det sikres at de i

(1) EFT nr. C 297 af 22. 11. 1988, s. 13 og EFT nr. C 31 af 7. 2. 1989, s. 14.
(2) EFT nr. C 326 af 19. 12. 1988, s. 54.
(3) EFT nr. C 318 af 12. 12. 1988, s. 58.

nærværende forordning omhandlede foranstaltninger og deres gennemførelse ikke forvrider eller truer med at forvride konkurrencen bl.a. ved at begunstige visse virksomheder i et omfang, der er i strid med den fælles interesse; for således at give de berørte virksomheder ens konkurrencevilkår må de bidrag, der skal indbetales til ophugningsfondene, og ophugningspræmierne beregnes efter ensartede satser; det er ligeledes vigtigt, at ophugningsforanstaltningerne indledes samtidig, og at de varer lige længe og foregår under samme vilkår i alle de berørte medlemsstater;

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

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

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

med henblik på at forebygge konkurrenceforvridning på de pågældende markeder og med henblik på, at den planlagte ordnings effektivitet øges, er det ønskeligt, at Schweiz vedtager lignende foranstaltninger for de dele af den schweiziske flåde, der sejler på nettet af vandveje, der er indbyrdes forbundne i de berørte medlemsstater; Schweiz har erklæret sig rede til at vedtage sådanne foranstaltninger —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

*Artikel 1*

1. På de i denne forordning fastsatte betingelser træffes der for fartøjer til indlandsskibsfart, der anvendes til godstransport mellem to eller flere punkter ad sejlbare vandveje i medlemsstaterne, foranstaltninger med henblik på strukturel sanering inden for indlandsskibsfarten.

2. De i stk. 1 nævnte foranstaltninger omfatter

— reduktion af den strukturelle overkapacitet gennem ophugningsforanstaltninger, der samordnes på fællesskabsplan,

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

*Artikel 2*

1. Denne forordning finder anvendelse på fragtskibe og skuddebåde, som udfører transport for fremmed eller egen regning, som er registreret i en medlemsstat, eller som ikke er registreret, men drives af en virksomhed, der er etableret i en medlemsstat.

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

2. Følgende fartøjer er ikke omfattet af denne forordning:

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

b) fartøjer, som på grund af deres størrelse ikke kan forlade de nationale indre vandveje, som de besejler, og som ikke kan gå ind i andre indre vandveje i Fællesskabet, såfremt disse fartøjer ikke formodes at konkurrence med de fartøjer, der er omfattet af denne forordning;

c) — skubbebåde, hvis fremdrivningskraft ikke overstiger 300 kilowatt

— fartøjer, der anvendes på indre vandveje og til søs, samt skibslægtere, for så vidt de udelukkende udfører international eller national transport, der delvis foregår til søs

— færger

— fartøjer, som anvendes af en offentlig tjeneste uden erhvervsformål

3. Hver medlemsstat kan udelukke fartøjer med en dødvægt på under 450 tons fra denne forordnings anvendelsesområde, hvis de økonomiske og sociale forhold i denne fartøjssektor gør det påkrævet.

I så fald forelægger den pågældende medlemsstat Kommissionen en national saneringsplan i henhold til støtteordningen senest seks måneder efter vedtagelsen af denne forordning. Såfremt Kommissionen finder saneringsplanen uforenelig med det fælles marked, finder stk. 1 anvendelse på disse fartøjer.

*Artikel 3*

1. Hver af de medlemsstater, hvis sejlbare vandveje er forbundet med en anden medlemsstats sejlbare vandveje, og hvis flådetonnage overstiger 100 000 tons, i det følgende benævnt »de berørte medlemsstater«, opretter under deres nationale lovgivning og med deres egne administrative midler en ophugningsfond, i det følgende benævnt »fonden«.

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

3. Hver fond skal bestå af to adskilte afdelinger, én for tørlastfartøjer og skubbebåde og én for tankskibe.

*Artikel 4*

1. For hvert af de fartøjer, der er omfattet af denne forordning, indbetaler ejeren til en af de i henhold til artikel 3 oprettede fonde et bidrag, der fastsættes i overensstemmelse med artikel 6.

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

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

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

*Artikel 5*

1. Ejeren af et fartøj, som nævnt i artikel 2, stk. 1, vil, hvis han lader fartøjet ophugge, inden for grænserne af de til rådighed stående økonomiske midler modtage en ophugningspræmie fra den fond, som han henhører under, på de i artikel 6 omhandlede betingelser. Ophugningspræmien ydes kun for fartøjer, hvis ejer godtgør, at fartøjerne indgår i den aktive flåde.

Ophugning er fuldstændig skrotning af fartøjets skrog.

Den aktive flåde består af fartøjer i god funktionsdygtig stand,

— der råder over

  — enten et certifikat for sødygtighed, der er udstedt af den kompetente nationale myndighed eller efter aftale med denne,

  — eller en tilladelse til at foretage nationale transporter, der er udstedt af en myndighed i en af de berørte medlemsstater,

  og som har foretaget mindst en rejse i løbet af det år, der går forud for indgivelsen af ansøgningen om ophugningspræmie,

  — eller som har foretaget mindst ti rejser i løbet af det år, der går forud for indgivelsen af ansøgningen om ophugningspræmie.

Der ydes ingen præmie for fartøjer, der som følge af havari eller andre skader ikke længere kan repareres, og som ophugges.

2. Der skabes økonomisk solidaritet mellem fondene for så vidt angår de adskilte afdelinger, der er nævnt i artikel 3, stk. 3. Den iværksættes ved tilbagebetalingen af de lån uden renter, der er nævnt i artikel 7, for at sikre, at tilbagebetalingsfristen for lånene er den samme for alle fondene.

*Artikel 6*

1. Kommissionen fastsætter særskilt for tørlastfartøjer, for tankskibe og for skubbebåde

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

— satserne for ophugningspræmierne,

— det tidsrum, hvori der under ophugningsforanstaltningens gyldighedsperiode kan udbetales ophugningspræmier, og betingelserne for modtagelse af disse præmier,

— udnyttelseskoefficienterne for de forskellige typer og kategorier af flodmateriel. Med disse koefficienter skal der tages hensyn til de særlige socioøkonomiske forhold for fartøjer med en dødvægt på under 450 tons.

2. Bidragene og ophugningspræmierne beregnes i ecu. Deres satser er ens for alle fondene.

3. Bidrag og præmier beregnes i forhold til henholdsvis dødvægten for fragtskibe og fremdrivningskraften for skubbebåde.

4. Bidragene fastsættes på et niveau, der gør det muligt for fondene at få tilstrækkelige økonomiske midler til, at de effektivt kan bidrage til at mindske den strukturelle uligevægt mellem udbud og efterspørgsel i indlandsskibsfarten, under hensyn til dennes vanskelige økonomiske situation.

Bidragene er årlige og skal betales ved årets begyndelse mod udlevering af en attest, der gælder som bevis for betaling. Betaling kan ikke opkræves i mere end ti år.

Denne attest skal fra den 1. marts i det pågældende år forefindes om bord på fartøjet eller — såfremt der er tale om flodmateriel uden besætning — om bord på skubbebåden. For ordningens første anvendelsesår fastsætter Kommissionen det tidspunkt, hvorfra attesten skal forefindes om bord.

5. Kommissionens fastsætter det ophugningstidsrum, i hvilket der kan opnås præmier, samt betingelserne for tildeling af disse præmier alt efter, hvilke mål der ønskes nået, og afhængigt af fartøjstyper og -kategorier samt under hensyn til fondenes økonomiske muligheder.

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

7. Efter høring af medlemsstaterne og de repræsentative organisationer på fællesskabsplan for indlandsskibsfarten fastsætter Kommissionen en frist for gennemfø-

relsen af en væsentlig reduktion af overkapaciteten og træffer de forskellige beslutninger, der er omhandlet i stk. 1 til 6.

Når den træffer disse beslutninger, tager den ligeledes hensyn til resultaterne af tilsynet med transportmarkederne i Fællesskabet og disses forventede udvikling samt nødvendigheden af at undgå, at konkurrencen forvrides i et omfang, der er i strid med den fælles interesse.

*Artikel 7*

1. De berørte medlemsstater forhåndsfinansierer i form af lån den fond, der oprettes på deres område, således at det bliver muligt straks at indlede en samordnet ophugningsforanstaltning, jf. dog Traktatens bestemmelser og de gennemførelsesbestemmelser, der er vedtaget på området vedrørende støtte. De således tildelte beløb tilbagebetales af fonden uden renter ifølge et forudfastsat program.

Fondene kan ligeledes forhåndsfinansieres ved hjælp af statsgaranterede lån, der optages på kapitalmarkedet, såfremt renterne af lånene afholdes af den pågældende stat.

2. De forpligtelser, som påhviler en national fond, der består på tidspunktet for denne forordnings ikrafttræden, overtages af fondene i den pågældende medlemsstat.

Ejerne af fartøjer, som er undtaget fra denne forordning, og som har rettigheder som følge af gældende nationale ophugningsforanstaltninger, kan gøre disse rettigheder gældende over for de fonde, der er nævnt i artikel 3, stk. 1, i et tidsrum på seks måneder fra udløbet af det ophugningstidsrum, der er nævnt i artikel 6, stk. 5.

*Artikel 8*

1. a) I et tidsrum på fem år fra denne forordnings ikrafttræden kan ibrugtagning på de i artikel 3 omhandlede sejlbare vandveje af fartøjer, der er omfattet af denne forordning, og som er nybyggede, som er indført fra et tredjeland, eller som forlader de nationale vandveje i henhold til artikel 2, stk. 2, litra a) og b), kun ske på betingelse af,

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

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

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

   I tilfælde af skubbebåde erstattes »tonnage« med »fremdrivningskraft«.

   De fartøjer fra tredjelande, som på grundlag af en international ordning har vedtaget foranstaltninger, der svarer til foranstaltningerne i denne forordning, ligestilles med fartøjer fra medlemsstaterne.

   b) For de i litra a) omhandlede fartøjer, som mellem tidspunktet for denne forordnings ikrafttræden og oprettelsen af den nationale fond i medfør heraf, tages i brug på de i artikel 3 omhandlede sejlbare vandveje, indbetales det særlige bidrag, som ejeren i henhold til litra a) i nærværende stk. skal yde, på en særlig konto, som den berørte medlemsstats nationale myndigheder opretter. Bidraget overføres til fonden, så snart denne er oprettet.

   c) Tre år efter denne forordnings ikrafttræden kan Kommissionen, hvis udviklingen på transportmarkedet gør det nødvendigt og efter høring af medlemsstaterne og de repræsentative organisationer på fællesskabsplan for indlandsskibsfarten, foretage en tilpasning af det indbyrdes forhold mellem den nye tonnage og den i stk. 1, litra a), omhandlede gamle tonnage.

2. Betingelserne i stk. 1 gælder ligeledes, hvis kapaciteten forøges som følge af forlængelse af fartøjer eller udskiftning af motorerne i skubbebåde.

3. a) De i stk. 1 og 2 omhandlede betingelser gælder ikke for fartøjer, for hvilke ejeren godtgør,

   — at bygningen var i gang på tidspunktet for denne forordnings ikrafttræden,

   — at der til det allerede udførte arbejde er anvendt mindst 20 % af den nødvendige mængde stål eller 50 tons, og

   — at leveringen og ibrugtagningen sker inden seks måneder efter denne forordnings ikrafttræden.

   b) De i stk. 1 og 2 omhandlede betingelser gælder ikke for fartøjer, som på tidspunktet for denne forordnings ikrafttræden ikke var omfattet heraf i henhold til artikel 2, stk. 2, litra a), og som gennem en nyåbnet vandvejsforbindelse får mulighed for at benytte de andre sejlbare vandveje i Fællesskabet.

   c) Kommissionen kan efter høring af medlemsstaterne og de repræsentative organisationer på fællesskabsplan for indlandsskibsfarten udelukke specialiserede fartøjer fra stk. 1's anvendelsesområde.

4. Et fartøj som omhandlet i stk. 1 og 2 må ikke tages i brug, før ejeren har opfyldt forpligtelserne i stk. 1. Overtrædes dette forbud, kan de nationale myndigheder træffe foranstaltninger til at forhindre, at det pågældende fartøj deltager i transporttrafikken.

5. Rådet kan på grundlag af et forslag fra Kommissionen ledsaget af en begrundet rapport beslutte at forlænge det i stk. 1 nævnte tidsrum med maksimalt fem år.

Rådet træffer afgørelse om dette forslag på de betingelser, der er fastsat i Traktaten.

*Artikel 9*

De berørte medlemsstater kan træffe foranstaltninger med henblik på

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

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

*Artikel 10*

1. Inden den 1. januar 1990 vedtager medlemsstaterne de foranstaltninger, der er nødvendige for denne forordnings gennemførelse, og underretter Kommissionen herom.

Disse foranstaltninger skal bl.a. omfatte et vedvarende og effektivt tilsyn med overholdelsen af de forpligtelser, som påhviler virksomhederne i henhold til denne forordning, og de foranstaltninger, medlemsstaterne træffer for dens gennemførelse, samt passende sanktioner i tilfælde af overtrædelse.

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

3. Kommissionen vedtager inden den 1. maj 1989 de beslutninger, den skal træffe i medfør af artikel 6.

4. To år efter denne forordnings ikrafttræden evaluerer Kommissionen virkningen af de i stk. 1 nævnte foranstaltninger i en rapport, som den sender til Europa-Parlamentet og til Rådet.

*Artikel 11*

Denne forordning træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende.*

Den anvendes fra den 1. maj 1989.

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

Udfærdiget i Luxembourg, den 27. april 1989.

*På Rådets vegne*

J. BARRIONUEVO PEÑA

*Formand*