



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 03.11.1997
KOM(97) 555 slutlig

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN

om de övergripande effekterna av de åtgärder som vidtogs genom rådets förordning (EG) nr 844/94 av den 12 april 1994 om en förlängning av systemet "gammal för ny" till och med den 28 april 1999 inom ramen för de åtgärder som syftar till strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten som vidtogs genom rådets förordning (EEG) nr 1101/89 av den 27 april 1989.

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN

om de övergripande effekterna av de åtgärder som vidtogs genom rådets förordning (EG) nr 844/94 av den 12 april 1994 om en förlängning av systemet "gammal för ny" till och med den 28 april 1999 inom ramen för de åtgärder som syftar till strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten som vidtogs genom rådets förordning (EEG) nr 1101/89 av den 27 april 1989.

1. Inledning

Genom rådet förordning (EEG) nr 1101/89 av den 27 april 1989¹, som senast ändrades genom rådets förordning (EG) nr 2254/96 av den 19 november 1996², lanserades två åtgärds paket i syfte att minska den strukturella överkapaciteten på marknaden för inlandssjöfart (de viktigaste delarna av förordning nr 1101/89 beskrivs närmare under punkt 2):

- (a) Enligt dess artikel 5 skulle skrotningspremier beviljas i syfte att minska kapaciteten hos inlandssjöfartens aktiva flotta.
- (b) Enligt dess artikel 8 skulle en åtgärd syfta till att bromsa investeringar i nya fartyg under det samordnade skrotningsprogrammets löptid. Denna åtgärd är allmänt känd som systemet "gammal för ny", vilket var tillfälligt och skulle löpa ut den 28 april 1994. Detta system förlängdes genom rådets förordning nr 844/94 av den 12 april 1994 med fem år till och med den 28 april 1999 på grundval av en motiverad rapport framlagd av kommissionen (KOM(93)0553 slutlig av den 16 november 1993)³.

I enlighet med artikel 10.5 i rådets förordning nr 1101/89, som stipulerade att "kommissionen skall senast den 31 december 1996 till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport som utvärderar den samlade effekten av de åtgärder som föreskrivs i denna förordning, tillsammans med förslag om så är lämpligt". I den föreliggande rapporten utvärderas effekterna när det gäller strukturella förbättringar till följd av tillämpningen av systemet "gammal för ny" sedan skrotningsprogrammets inledning 1990, men framför allt efter dess förlängning (april 1994), fram till och med utgången av 1996.

¹ EGT L 116, 28.4.1989, s. 25.

² EGT L 304, 27.11.1996, s. 1

³ EGT L 98, 16.4.1994, s. 1

Denna rapport kan inte bortse från den övergripande analysen av minskningen av strukturell överkapacitet som åstadkommits genom de på gemenskapsnivå samordnade skrotningsåtgärderna mellan 1990 och 1996. I själva verket har dessa skrotningsåtgärder gått hand i hand med systemet "gammal för ny", som syftar till att motverka en ökning av befintlig överkapacitet eller att ny överkapacitet uppstår. Tillsammans benämns dessa "åtgärder för strukturell förbättring av inlandssjöfarten". Slutligen görs i denna rapport också en första analys vad gäller om man skall behålla en anpassning av ett system för reglering av marknaden (av modellen "gammal för ny") efter att denna har avreglerats fullständigt vid utgången av år 2000.

2. Skrotningsprogrammet: Historik och förfaranden

Rådets förordning nr 1101/89 och kommissionens förordning (EEG) nr 1102/89 av den 27 april 1989⁴, senast ändrad genom förordning (EG) nr 241/97 av den 10 februari 1997⁵, om fastställande av vissa åtgärder för verkställande av rådets förordning, syftar till att eliminera den strukturella obalansen mellan utbud och efterfrågan på marknaden för inlandssjöfarten. De huvudsakliga beståndsdelarna i vad som vanligen kallas gemenskapens skrotningsprogram består i följande:

- a) Inom en harmoniserad gemenskapsram har man skapat nationella skrotningsfonder i de medlemsstater som har förbindelser via inre vattenvägar och vars inlandssjöfartsflotta överstiger 100 000 ton. De medlemsstater som är direkt berörda utgörs av Belgien, Tyskland, Frankrike, Nederländerna samt Österrike sedan dess anslutning den 1 januari 1995. Fartyg som är registrerade i andra medlemsstater (som till exempel Luxemburg), men som är verksamma på samma vattenvägnät, bör ansluta sig till en av skrotningsfonderna.
- b) Hela den aktiva flottan av flodfartyg som använder sig av de sammanbundna inre vattenvägarna och som är registrerade i en medlemsstat berörs av skrotningsplanen. Ett begränsat antal undantag specificeras under artiklarna 2.2b, 2.3 och 3.1 i nämnda förordning.
- c) Målet med gemenskapens första skrotningsprogram var att mellan den 1 januari och den 31 december 1990 minska marknadens kapacitet med 10 % i fråga om torrlastflottan och 15 % i fråga om tankflottan. Det sista skrotningsprogrammet, som planerats för de tre åren 1996–1998 och som är en följdåtgärd till processen att avreglera marknaden (rådets direktiv 96/75/EG av den 19 november 1996⁶), har som målsättning att minska gemenskapsflottans kapacitet med ytterligare cirka 15 %.
- d) Systemet "gammal för ny" (artikel 8 i förordning nr 1101/89) utformades i syfte att garantera att sjösättningen av ny lastkapacitet under skrotningsprogrammets löptid inte skulle tillintetgöra dess effekter. Detta innebär att de transportörer som vill ta ytterligare kapacitet i bruk i realiteten antingen måste:

⁴ EGT L 116, 28.4.1989, s. 30.

⁵ EGT L 40, 11.2.1997, s. 11.

⁶ EGT L 304, 27.11.1996, s. 12.

- * skrota ett tonnage motsvarande en och en halv gånger det nya fartygets tonnage utan att därmed erhålla skrotningspremier,
 - * eller, om man beslutar sig för att inte skrota, betala ett särskilt bidrag till skrotningsfonderna som motsvarar en och en halv gånger skrotningspremierna för den typ av fartyg som tas i bruk.
- e) Det totala belopp som krävdes för utdelningen av skrotningspremier under 1990 års åtgärdsperiod ställdes till skrotningsfondernas förfogande av berörda regeringar i form av räntefria lån. Dessa lån har branschen återbetalat genom årliga bidrag till fonderna, vilka har beräknats på grundval av tonnage och typ av fartyg. Denna återbetalning var fullbordad redan år 1995 i fråga om tankfartyg och torde vara fullbordad år 1997 i fråga om torrlastfartyg.
- Åtgärdsperioden 1996–1998 finansieras gemensamt genom gemenskapens budget (gäller endast år 1996), branschbidrag och de berörda medlemsstaternas budgetar (1996, 1997 och 1998).
- f) Det finns ett system med solidarisk finansiering mellan fonderna i syfte att garantera att återbetalningstiden för de räntefria lånen blir densamma i alla berörda medlemsstater. Denna solidariska finansiering gäller också skrotningsfondernas samtliga kostnader och resurser (gemenskapens budget, branschbidrag och de berörda medlemsstaternas budgetar).
- g) De schweiziska myndigheterna har samtidigt antagit motsvarande åtgärder för sin flotta. De schweiziska fondernas verksamhet samordnas med gemenskapsfondernas verksamhet.

Med tanke på att skrotningsprogrammet regleras på gemenskapsnivå fattas också alla beslut om dess utförande på gemenskapsnivå i enlighet med förordning nr 1101/89. Det är kommissionen som fastställer förfaranden, skrotningspremiernas nivå för olika fartygstyper, nivån på de årliga bidragen till fonderna, detaljreglerna för det solidariska finansieringssystemet etc.

Kommissionen organiserar dessutom regelbundna samordningsmöten med representanter för de berörda medlemsstaterna och de myndigheter som ansvarar för förvaltningen av skrotningsfonderna i syfte att garantera en enhetlig regeltillämpning. I detta sammanhang konsulteras också branschen regelbundet.

3. Skrotningsåtgärdernas resultat sedan 1990

Följande resultat har uppnåtts genom alla de skrotningsåtgärder som följer av rådets förordning (EEG) nr 1101/89, kommissionens förordning (EEG) nr 3690/92 av den 21 december 1992⁷, kommissionens förordning (EG) nr 3039/94 av den 14 december 1994⁸, rådets förordning (EG) nr 2819/95 av den 5 december 1995⁹, kommissionens förordning (EG) 2839/95 av den 8 december 1995¹⁰, rådets förordning (EG) nr 2254/96 av den 19

⁷ EGT L 374, 22.12.1992, s. 22.

⁸ EGT L 322, 15.12.1994, s. 11.

⁹ EGT L 292, 7.12.1995, s. 7.

¹⁰ EGT L 296, 9.12.1995, s. 4.

november 1996¹¹ och kommissionens förordning (EG) nr 2326/96 av den 4 december 1996¹².

Tabell 1: Sammanfattning av samtliga skrotningsåtgärder från den 1 januari 1990 till den 31 december 1996

	antal	tonnage	kW	tonnage genomsnitt /kW
Torrlastfartyg	2 406	1 498 769		623
Tankfartyg	471	442 091		939
Påskjutare	97		72 404	746
TOTALT	2 974	1 940 860	72 404	675

Dessa siffror skall jämföras med den totala flotta som var underställd årliga bidrag den 1 januari 1997 jämfört med motsvarande flotta den 1 januari 1990.

Tabell 2: Jämförelse av flottan den 1 januari 1990 respektive den 1 januari 1997

	antal	tonnage	kW	tonnage genomsnitt /kW
Torrlastfartyg	12 421	10 429 729		839
	<u>10 109</u>	<u>9 518 446</u>		<u>941</u>
Tankfartyg	1 881	2 046 965		1 088
	<u>1 366</u>	<u>1 775 421</u>		<u>1 300</u>
Påskjutare	507		384 183	757
	<u>455</u>		<u>354 476</u>	<u>779</u>
TOTALT 1.1.1990	14 555	12 476 694	384 183	872
<u>TOTALT 1.1.1997</u>	<u>11 930</u>	<u>11 293 867</u>	<u>354 476</u>	<u>947</u>

¹¹ EGT L 304, 27.11.1996, s. 1

¹² EGT L 316, 5.12.1996, s. 13.

Det framgår av denna tabell att kapacitetsminskningen har åtföljts av en ökning av flottans genomsnittliga kapacitet, vilket innebär en produktivitetsförbättring – framför allt när det gäller tankfartyg.

Om man beaktar produktivitetsförbättringen uppgår den kapacitetsminskning som har uppnåtts genom gemenskapens skrotningsprogram mellan den 1 januari 1990 och den 31 december 1996 mätt i tonnage-ekvivalenter till följande:

Tabell 3 : Erhållen kapacitetsminskning mellan den 1 januari 1990 och den 31 december 1996 (i tonnage-ekvivalenter = t.eq):

	Aktiv flotta 1991 (a)	Skrotning (b)	%		Aktiv flotta 31.12.1996* (c)
			(b:a)	(b:c)	
Torrlastfartyg	7 819 964 t.eq	1 116 746 t.eq	14,3	15,2	7 338 125 t.eq
Tankfartyg	1 710 625 t.eq	372 284 t.eq	21,8	23,1	1 611 059 t.eq
Påskjutare	330 171 kW	72 404 kW	22	20,4	354 476 kW

* Inklusive den österrikiska flottan och nya fartyg, men exklusive den schweiziska flottan.

Det bör dock påpekas att de olika fartygstyperna inte klassificeras efter sin teoretiska produktivitet i dessa tabeller. I själva verket har den nya kapacitet som tagits i bruk på marknaden under denna period (mer än 530 000 ton torrlast och mer än 200 000 ton tanklast) i teorin en produktivitet som klart överstiger den tidigare kapaciteten tack vare modern utrustning. Det verkar därför som det nya tonnagets inverkan på utbudet inte är det samma som inverkan av motsvarande volym av det gamla skrotade tonnaget, varför man måste förbättra de resultat som hittills har uppnåtts.

Det är också lämpligt att nämna de åtgärder som den franska regeringen har vidtagit i enlighet med artikel 2.3 i rådets förordning nr 1101/89. Denna artikel medger medlemsstaterna att undanta fartyg med en dräktighet på mindre än 450 ton från tillämpningen av förordningen om den ekonomiska och sociala situationen inom denna specifika sektor kräver detta. I detta fall skall den aktuella medlemsstaten utarbeta en annan plan. Frankrike har utnyttjat denna möjlighet och delgivit kommissionen en nationell plan för strukturella förbättringar i enlighet med förfarandet för statligt stöd i artiklarna 92–94 i fördraget. Den franska ”ekonomiska och sociala planen” är utformad på ett sätt som syftar till att få bort en avsevärd del av flottan av mindre fartyg från marknaden. Planen inbegriper skrotningspremier och sociala följdåtgärder för de skeppare som lämnar marknaden för inlandssjöfart. Man har inbegripit olika villkor för att undvika konkurrensstörningar gentemot de skeppare som deltar i den gemensamma skrotningsplanen. Detta innebär att ägarna till de fartyg som ingår i den franska ”ekonomiska och sociala planen” också skall betala årliga bidrag av en omfattning som är jämförbar med de bidrag som tillämpas i gemenskapsplanen.

Den 31 december 1996 ingick 1 773 fartyg med en sammanlagd dräktighet på 804 685 ton i den franska ekonomiska och sociala planen. Bland dessa fartyg hade 1 604 stycken en

dräktighet på mindre än 450 ton (enbart torrlastfartyg) och deras sammanlagda dräktighet uppgick till 563 926 ton. Sedan den ekonomiska och sociala planen började tillämpas har 949 skrotningsansökningar med ett sammanlagt tonnage på 398 890 ton beviljats.

4. Finansiering av skrotningsåtgärderna

- a) Fondernas totala utgifter för utbetalning av skrotningspremier inom ramen för 1990 års gemensamma skrotningsprogram (inklusive flottan i före detta DDR) uppgick till 104 401 576 ecu, varav 66 041 893 ecu för torrlastfartyg och påskjutare och 38 359 683 ecu för tankfartyg.

Dessa belopp hade ställts till skrotningsfondernas förfogande av de direkt berörda medlemsstaternas regeringar i form av räntefria lån. Transportörerna inom inlandssjöfarten håller nu på att återbetala dessa lån genom att betala in årliga bidrag beräknade på grundval av tonnage och fartygstyp. De särskilda bidrag som betalas av de transportörer inom inlandssjöfarten som tar nya fartyg i bruk utan att skrota gamla fartyg (regeln "gammal för ny", som beskrivs under punkt 6) utgör en annan intäktskälla för återbetalningen.

De totala intäkter som avser återbetalning av de belopp som förhandsfinansierats av de fem fonderna sedan början av 1990 års gemensamma skrotningsåtgärd fördelar sig enligt följande:

Tabell 4 :

Intäkter (ecu)	Torrlastfartyg	Tankfartyg
1990	9 620 185	5 801 845
1991	9 694 580	7 908 491
1992	9 825 993	15 570 928
1993	8 469 878*	5 074 711
1994	7 895 989	4 669 349
1995	8 155 972	Kontot balanserat
1996	8 086 813	-
Totalt	61 749 410	39 025 324**

* Intäkterna från de särskilda bidragen är sedan den 1 januari 1993 reserverade för nya ansökningar om skrotningspremier till följd av förordning nr 3690/92.

** Det belopp som har erhållits i ecu är aningen högre än det förhandsfinansierade beloppet (38 359 683 ecu) för att medge en fullständig återbetalning i nationell valuta.

Dessa siffror visar att 93,5 % av de totala utgifterna inom torrlastsektorn redan har återbetalats. Inom tanksektorn hade lånen till fullo återbetalats den 31 december 1994. När det gäller torrlastsektorn bör full återbetalning komma att ske under 1997. Då artikel 6.4 i rådets förordning nr 1101/89 stipulerar att återbetalningstiden inte skall överstiga 10 år (räknat från 1990), kan man dra slutsatsen att den fastställda tidsplanen har respekterats.

- b) För att möta det växande antalet fartyg för vilka ansökningar om skrotningspremier som mottagits till följd av den svåra ekonomiska situationen inom sektorn, ställde de berörda medlemsstaterna 1994 erforderliga finansiella resurser ur sina nationella budgetar till sina skrotningsfonders förfogande, för att dessa skulle kunna bevilja skrotningspremier till de fartygsägare som hade lämnat in sina ansökningar före den 1 juli 1994 (kommissionens förordning (EG) nr 3039/94 av den 14 december 1994).

1995 ingrep också rådet genom att skapa en rättslig grund för gemenskapens medfinansiering. Denna fastställdes till 5 miljoner ecu i gemenskapens budget och gällde endast skrotning av fartyg under 1995 (förordning (EG) nr 2819/95).

- c) För att komplettera gemenskapens program för avreglering av marknaden för inlandssjöfart den 1 januari 2000, med avskaffande av turordningssystemen och deras obligatoriska fasta bidrag, har rådet begärt ett omfattande program för strukturella förbättringar över tre år, 1996–1998, i syfte att på längre sikt garantera sektorns konkurrenskraft. Detta skall ske genom att man minskar flottans kapacitet med ungefär 15 % med en total budget på 192 miljoner ecu. Gemenskapen bidrar endast under 1996 och då med 20 miljoner ecu ur sin budget, vilket skall läggas till de berörda medlemsstaternas bidrag som beräknas på grundval av storleken på deras aktiva flottor, samt till branschens deltagande i form av årliga bidrag för varje fartyg i den aktiva flottan.

Tabell 5 : Sammanlagt finansiellt deltagande branschen-gemenskapen-medlemsstaterna i skrotningsprogrammen från 1990 till 1996 i ecu (torrlast- och tankfartyg).

	1990	1993	1994	1995	1996	TOTALT
Branschen	66 041 893	188 193	422 066	1 213 943	72 778	67 938 873
	<u>38 359 683</u>	<u>2 770 289</u>	<u>1 296 385</u>	<u>3 516 302</u>	<u>7 050 061</u>	<u>52 992 720</u>
EG				3 650 000	13 592 000	17 242 000
				<u>1 350 000</u>	<u>6 408 000</u>	<u>7 758 000</u>
Medlemsstaterna			16 636 377		27 863 600	44 499 977
			<u>3 076 978</u>		<u>13 136 400</u>	<u>16 213 378</u>
Totalt	66 041 893	188 193	17 058 443	4 863 943	41 528 378	129 680 850
	<u>38 359 683</u>	<u>2 770 289</u>	<u>4 373 363</u>	<u>4 866 302</u>	<u>26 594 461</u>	<u>76 964 098</u>
TOTALT	104 401 576	2 958 482	21 431 806	9 730 245	68 122 839	206 644 948

5. Skrotningsåtgärdernas ekonomiska effekter

Mellan den 1 januari 1990 och den 31 december 1996 har 1 940 860 ton kapacitet och 72 404 kW påskjutningskraft sålunda skrotats. Å andra sidan har 736 620 ton ny kapacitet tillförts marknaden för inlandssjöfart (per den 31 december 1996), vilket innebär att flottans totala kapacitet har minskat från 12 476 694 ton den 1 januari 1990 till 11 483 072 ton den 31

december 1996 – en total minskning på 9,2 %¹³. Under samma period har den totala volymen gods som transporterats av inlandsjöfartsflottan legat på en påtagligt konstant nivå (cirka 420 miljoner ton per år).

Det handlar därmed om en klar produktivitetsförbättring i den mening att efterfrågan på transporter kan tillgodoses med ännu färre fartyg. Fartygen är större, bättre utrustade och bättre anpassade till kraven från dem som efterfrågar transporter (raka lastrum, snabbare i- och urlastning, seglatser utan stopp etc). Alla fartygstyper inräknade har det genomsnittliga fartyget i EU (se tabell 2) ökat från 872 till 947 ton – en ökning på 9 % – trots att man samtidigt har integrerat hundratals små fartyg (mindre än 400 ton) från före detta DDR i den tyska flottan. Denna ökning är dock inte enhetlig: I själva verket är det i tankflottan, som för närvarande har ett genomsnittligt tonnage på 1 330 ton och där 75 % av flottan har ett genomsnittligt tonnage på 1 652 ton, som man finner den kraftigaste ökningen.

Vidare har nya specialiserade fartyg visat sig vara nödvändiga för att effektivt möta nya handelsströmmar som till exempel containrar eller kemiska produkter, vilket förklarar varför man konstruerar nya fartyg. Inom den traditionella sektorn för bulklast (kol, stål, jordbruksprodukter, sand, grus, oljeprodukter) har det dock inte skett någon strukturell tillväxt. Därav följer att den fortgående produktivitetsförbättringen på en stagnerande marknad måste kompenseras genom skrotning av gamla fartyg och att avregleringen av marknaden ytterligare kommer att påskynda denna process.

Gemenskapens skrotningsprogram har haft en kraftig socio-ekonomisk effekt genom att ett stort antal ägare och verksamma skeppare har kunnat lämna branschen under acceptabla ekonomiska villkor. Dessutom har de som fortsatt sin verksamhet fått en bättre ekonomisk situation, dels genom att kunna byta ut sitt fartyg och erhålla en skrotningspremie, dels tack vare den höjning av fraktagifterna som över flera år har kunnat konstateras på en marknad som varit särskilt krisdrabbad.

Genom kommissionens system för marknadsobservation granskar man kvartalsvis pris- och kostnadsutvecklingen inom olika segment av marknaden för inlandssjöfarten (en kvartalsstudie utförs för kommissionens räkning av NEA Transport research and training. "Market observation system inland navigation – cost, price and waiting time"). Man granskar här särskilt ingående Rhen-marknaden, som är den viktigaste av dessa marknadssegment då den står för mer än hälften av all inlandssjöfart inom gemenskapen. Erfarenheterna visar emellertid att det råder ett starkt samband mellan de olika delmarknaderna eftersom en fallande efterfrågan på en delmarknad leder till prisminskningar, vilket får en del skeppare på denna delmarknad att söka sig till andra delmarknader med bättre intäkter. Dessa delmarknader fungerar därför som ett slags förbindelselänkar som jämnar ut skillnader i ekonomiska villkor.

För att bilda sig en uppfattning om effekterna av skrotningsåtgärderna är det därför lämpligt att studera pris- och kostnadsutvecklingen under senare år (1989–1996), både på den fria Rhen-marknaden och på förbindelserna nord-syd (fria eller reglerade genom turordningssystem) för torrlast och tanklast. Referensår är 1989 (tabell 6 och 7).

¹³ Till den nya kapaciteten på 736 620 ton skall läggas flottan i före detta DDR och Österrike.

Tabell 6 : Kostnadsindex (i ecu, 1.1.1989 = 100).

Datum	Rhen uppströms		Rhen nedströms		Nord-syd fritt		Nord-syd turordning torrlast
	torrlast	tanklast	torrlast	tanklast	torrlast	tanklast	
1.1.1989	100	100	100	100	100	100	100
1.7.1989	102	102	101	102	102	102	101
1.1.1990	110	110	109	109	110	108	108
1.7.1990	105	106	106	106	107	107	107
1.1.1991	115	114	115	113	113	112	114
1.7.1991	111	112	112	112	111	112	111
1.1.1992	113	114	114	114	113	114	115
1.7.1992	115	115	116	115	115	114	116
1.1.1993	119	119	120	119	119	119	121
1.7.1993	122	121	123	121	122	121	125
1.1.1994	124	123	125	123	124	123	128
1.7.1994	128	123	129	124	125	123	129
1.1.1995	129	126	130	126	127	125	130
1.1.1996	131	130	132	127	127	125	130
1.7.1996	133	128	133	128	126	126	131
1.1.1997	137	130	135	128	126	126	132

Tabell 7 : Prisindex (i ecu, 1.1.1989 = 100).

Datum	Rhen uppströms		Rhen nedströms		Nord-syd fritt		Nord-syd turordning torrlast
	torrlast	tanklast	torrlast	tanklast	torrlast	tanklast	
1.1.1989	100	100	100	100	100	100	100
1.7.1989	114	172	105	147	101	110	101
1.1.1990	108	283	89	169	105	125	105
1.7.1990	119	210	102	198	104	137	105
1.1.1991	142	241	108	202	109	189	106
1.7.1991	127	341	103	262	108	182	107
1.1.1992	151	312	130	263	111	206	110
1.7.1992	113	170	102	148	110	127	110
1.1.1993	111	155	108	153	118	125	119
1.7.1993	109	105	91	87	117	114	124
1.1.1994	106	124	93	89	109	155	125
1.7.1994	103	126	91	89	114	122	126
1.1.1995	129	139	110	98	118	141	129
1.1.1996	131	160	116	100	116	144	131
1.7.1996	132	181	122	101	113	146	132
1.1.1997	138	110	124	95	120	159	130

– Analys av sektorn för transport av torrlast:

Såsom framgår av tabellerna 6 och 7 ökade priserna över lag mer än kostnaderna (åtminstone på de flesta av de viktigaste delmarknaderna såsom Rhen, som vägts mot övriga delmarknader) under följande år: 1989, 1990, 1991 (framför allt när det gäller uppströms trafik på Rhen) och halva 1992. Därefter – under andra halvåret 1992 och framför allt under 1993 och 1994 – försämrades det ekonomiska klimatet avsevärt inom alla sektorer av den europeiska ekonomin (byggnads-, kol-, stål- och även kemiindustrin uppvisade kraftiga produktionsminskningar). Prisindex för transporter av torrlast hamnade då på nivåer som låg nära 1989 års nivå, förutom i fråga om den reglerade turordningsmarknaden med fasta priser, samtidigt som kostnaderna låg kvar på en nivå mellan 20 och 30 % högre än 1989. Det tycks därför vara uppenbart att transportörernas ekonomiska situation skulle ha fortsatt att förvärras om det inte vore för gemenskapens skrotningsåtgärder. Det var först 1995 som utvecklingen åter började gå mot jämvikt, dock fortfarande utan några reella möjligheter att förbättra intäkterna. Under andra halvåret 1996 kan man dock skönja en förbättrad situation parallellt med de förbättrade ekonomiska utsikterna för länderna i Europeiska unionen under 1996–1997. Denna förbättring borde stärkas av det nya omfattande skrotningsprogrammet för dessa år.

– Analys av sektorn för transport av tanklast:

Tabell 7 visar att priserna för transport av tanklast på Rhen likaväl som på övriga delmarknader började stiga under 1989 för att nå rekordnivåer under första halvåret 1991 och att prisutvecklingen kraftigt översteg kostnadsutvecklingen fram till slutet av första halvåret 1993. Denna uppgång orsakades av olika samverkande faktorer såsom Kuwaitkrisen (priset på oljeprodukter ökade kraftigt), en lång period med lågt vattenstånd i Rhen (första halvåret 1990 och våren 1991) och en kraftig minskning av flottans kapacitet, samtidigt som efterfrågan i princip låg stilla (omkring 70 miljoner ton). Denna situation medgav tankfartygsägarna att återställa sin ekonomiska situation och vissa av dem kunde till och med beställa nya fartyg trots regeln "gammal för ny" eftersom framtidsutsikterna inom sektorn för sjötransport av kemiska produkter och farliga ämnen verkade särskilt gynnsamma.

Till följd av den ekonomiska krisen under 1993 och 1994 sjönk dock priserna kraftigt och relationen kostnad/pris i juli 1993 låg lägre än 1989. Denna kris accentuerades dessutom till följd av att man tog i bruk de nya fartyg som beställts till bättre marknadspriser under föregående år. I samråd med branschorganisationer och berörda medlemsstater höjde då kommissionen kvoten "gammal för ny" (förordning nr (EG) 2812/94 av den 18 november 1994) för att motverka denna tendens till överinvesteringar och injicera nya pengar i den kvartalsbaserade skrotningsordningen för att på så sätt kunna erhålla en maximal kompensationskrotning (se punkt 6 nedan).

Precis som för torrlast började utvecklingen att vända under början av 1995, en utveckling som bör stärkas enligt prognoserna om en bättre ekonomisk situation under 1997–1998 i kombination med det nya skrotningsprogrammet för åren 1996–1998.

Om pris- och kostnadsindex utgör en god indikator på marknadssituationen för de transportörer som har de största fartygen, kan antalet väntedagar mellan två transporter som registrerats av befraktningsbörserna tjäna som en annan indikator, framför allt för de minsta fartygen (en klar majoritet av alla turordningstransporter utförs av fartyg på mindre än 650 ton). Diagram 1 och 2 nedan visar utvecklingen i fråga om antalet väntedagar på nord-sydmarknaden för transporter mellan Nederländerna och Belgien respektive mellan Nederländerna och Frankrike.

Diagram 1 : Antalet väntedagar vid turordning från Nederländerna till Belgien

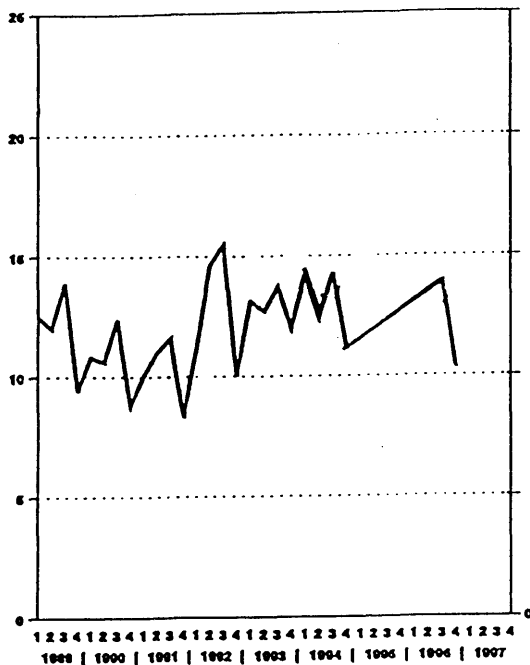
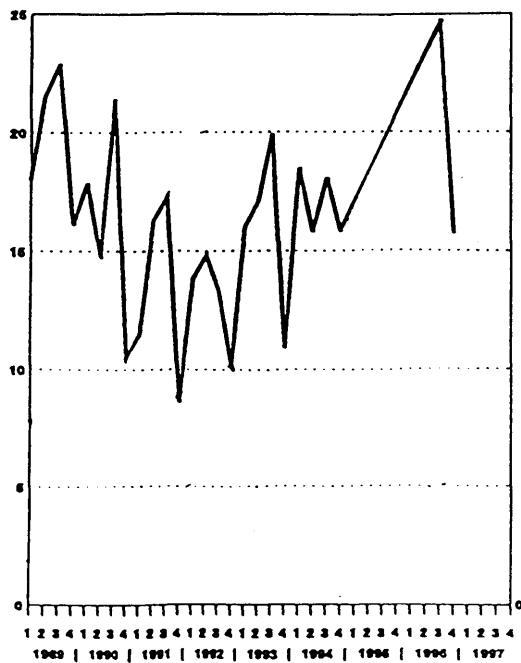


Diagram 2 : Antalet väntedagar vid turordning från Nederländerna till Frankrike



Den långa väntetid (10 till 25 dagar) som registrerats av varubörserna visar tydligt att det råder en avsevärd överkapacitet på den nord-sydmarknad som regleras genom turordningssystem. När denna marknad avregleras före den 1 januari 2000 kommer åtskilliga fartyg att sakna möjlighet att konkurrera på en fri marknad. På det stora hela har dock skrotningsprogrammet gjort det möjligt att kompensera för befraktarnas gradvis minskade efterfrågan på börserna (som inte står för mer än knappt 8 % av den totala marknaden för inlandssjöfart).

6. Regeln "gammal för ny"

Regeln "gammal för ny" utarbetades för att motverka tendensen till överinvesteringar och för att vidmakthålla den minskade överkapaciteten. Denna regel infördes 1989 för en period på fem år från och med det att rådets förordning nr 1101/89 trädde i kraft, med möjlighet att förlänga perioden med ytterligare maximalt fem år. Kommissionens rapport av den 16 november 1993 (KOM(93)0553 slutlig) till rådet och Europaparlamentet visade att systemet "gammal för ny" på ett effektivt sätt bidrog till att minska överkapaciteten. Den påvisade också de svårigheter som inlandssjöfartsflottan känts vid till följd av den allmänna recessionen under åren 1992–1994. Dessa problem förvärrades då den tyska regeringen avskaffade den obligatoriska prissättningen för samtliga transporter inom den nationella inlandssjöfarten från och med den 1 januari 1994. Till följd av detta förlängdes regeln "gammal för ny" till den 28 april 1999 (rådets förordning (EG) nr 844/94 av den 12 april 1994).

Det bör vidare påpekas att regeln "gammal för ny" aldrig har syftat till att hindra alla investeringar i ny lastkapacitet. I motsats till en frysning av lastkapaciteten har systemet "gammal för ny" inte motverkat den nödvändiga moderniseringen av flottan. Även om marknaden i sin helhet inte utvecklas kräver vissa delmarknader en modernisering för att medge dem att expandera. Detta gäller till exempel sektorn för containertransport och transport av kemiska produkter. I praktiken har man kunnat observera att man har tagit i bruk ett tillräckligt antal fartyg inom denna sektor under senare år (se tabell 8). Av denna anledning har begränsningen inom investeringsområdet varit relativt svag. Till detta har också öppnandet av marknaderna i de central- och östeuropeiska länderna bidragit genom att medge konstruktion av nya fartyg till låga priser, vilket också har nödvändiggjort en höjning av kvoten "gammal för ny" (kommissionens förordning (EG) nr 2812/94 av den 18 november 1994¹⁴).

Uppgifter från de sex skrotningsföretagen som sammanställts i tabell 8 (se följande sida) ger en bild av samtliga verksamheter som lyder under regeln "gammal för ny". När man analyserar dessa siffror är det lämpligt att ännu en gång skilja på sektorn för torrlast och sektorn för tanklast:

¹⁴ EGT L 298, 19.11.1994, s. 22.

Tabell 8

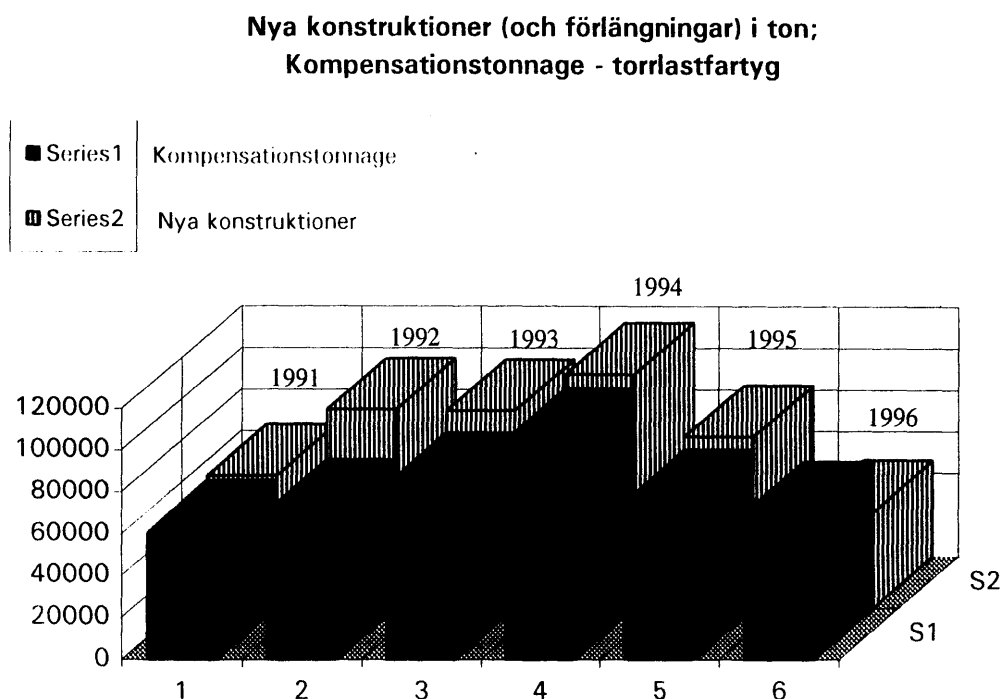
Ordningen "gammal för ny": särskilda bidrag och kompensationstonnage vid skrotning
"Alt für Neu"-Regel : Spezialbeiträge und zum Abwrack angebotener Schiffsraum
 (Period : 28 april 1989–31 december 1996)
 (Zeitraum : 28.04.1989 – 31.12.1996)

Fartygstyp	Nya fartyg mm. Neubauten, usw.		Förlängningar Verlängerungen		Särskilda bidrag (ecu) Spezialbeiträge (ECUS)		Kompensationstonnage Kompensationstonnage		Schiffstyp
	Antal Anzahl	Tonnage	Antal Anzahl	Tonnage	Totala särskilda bidrag – Total der Spezial- beiträge	Varav redan mottagna av fonden - dävon schon ein- kassiert	Total	varav redan skritade – dävon schon abgewrackt	
<u>Torrlast</u>									<u>Trockenladung</u>
– motorfartyg	83	182 569	165	33 285	2 575 741	1 841 221	220 156	220 156	– Motorgüterschiffe
– läktare	113	306 491	5	420	3 535 179	3 343 719	236 245	236 245	– Schubleichter
– pråmar	23	10 143	1	109	104 754	104 754	477	477	– Schleppkähne
Totalt	219	499 203	171	33 814	6 215 674	5 289 694	456 878	456 878	Total
<u>Tanklast</u>									<u>Tankladung</u>
– motorfartyg	83	174 759	41	9 200	23 242 474	21 910 383	82 817	82 817	– Motorgüterschiffe
– läktare	9	18 857	2	787	1 108 518	1 108 518	25 613	25 613	– Schubleichter
– pråmar	0	0	0	0	0	0	0	0	– Schleppkähne
Totalt	92	193 616	43	9 987	24 350 992	23 018 901	108 430	108 430	Total
<u>Påskjutare*</u>	7	10 813	16	2 779	453 633	294 993	13 649	13 649	<u>Schubboote*</u>

*/ kw

- Inom sektorn för torrlastfartyg har flottan utökats med 533 017 ton nya fartyg och förlängningar. Detta motsvarar en genomsnittlig årlig ökningstakt på 60 000 ton, det vill säga 0,6 % av flottans totala kapacitet (10 miljoner ton). Denna siffra är relativt låg om man jämför med år 1988 då gemenskapens flotta under ett enda år utökades med 210 117 ton. Dessutom har den nya kapacitet som tagits i bruk till större delen (85 %) kompenserats genom skrotning av 456 878 ton gammal kapacitet. För det nya tonnage som inte kompenserats genom skrotning har särskilda bidrag motsvarande 5 911 734 ecu betalats till fonderna. Denna summa har utgjort en del av återbetalningen av de räntefria lånen fram till den 1 januari 1993. Sedan denna dag går alla särskilda bidrag genom fonderna till skrotning (förordning nr 3690/92), vilket har medfört att man sedan 1996 har kompenserat mer än 100 % av alla nya konstruktioner med skrotning. Regeln "gammal för ny" har fungerat effektivt och fungerar än mer effektivt sedan man höjde kvoten (från 1:1 till 1:1,5) till följd av kommissionens förordning (EG) nr 2812/94

Diagram 3 :

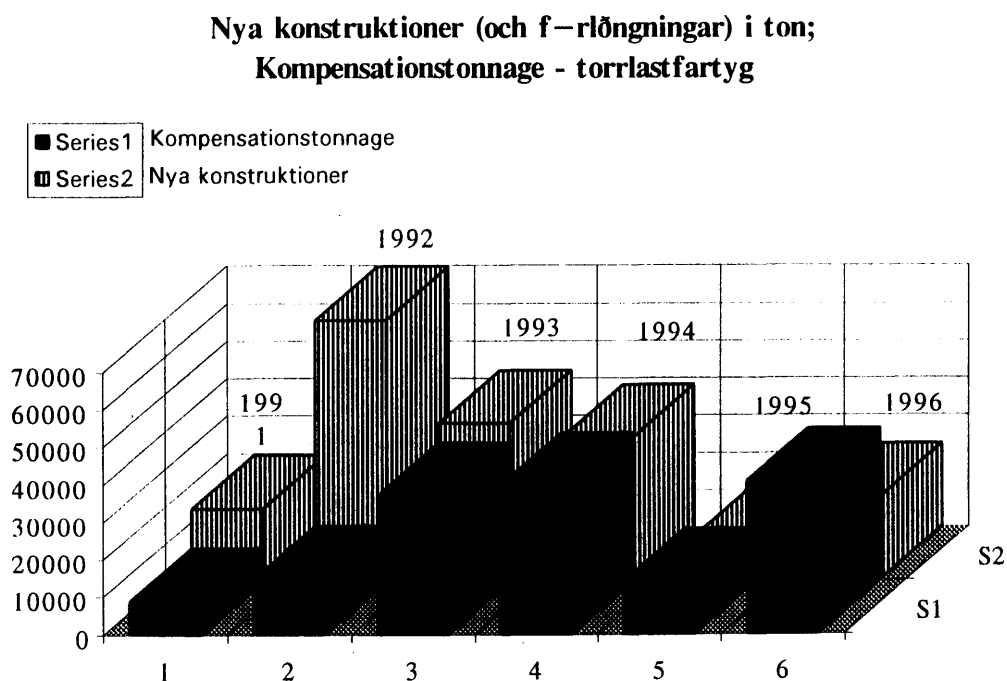


- Inom sektorn för tankfartyg har flottan utökats med 203 603 ton nya fartyg och förlängningar. Detta motsvarar en genomsnittlig årlig ökningstakt på 24 000 ton, det vill säga 1,2 % av tankfartygsflottans totala storlek. Denna utveckling har styrts av marknadssituationen under 1991 och de första sex månaderna 1992. Då fraktpriserna för flytande last bara fortsatte att öka under 1991 beslutade sig många tankfartygsägare att bygga nya fartyg. Prisökningen på begagnade tankfartyg och den låga konstruktionskostnad som erbjöds av östeuropeiska varv bidrog till att främja investeringarna. Till följd av de höga priserna på begagnade fartyg vid tidpunkten var det mer förmånligt att betala de särskilda bidragen än att skrota, vilket förklarar den dåvarande låga kompensationsgraden.

Efter att kommissionen fått tillgång till nedan beskrivna uppgifter om utvecklingen beslutade man i samråd med berörda medlemsstater, skrotningsfonderna och branschorganisationerna att systemet "gammal för ny" kunde förbättras genom att de särskilda bidrag som betalats in till fonderna reserverades för skrotningspremier. Därmed skulle de särskilda bidragen inte längre tjäna enbart som förtida återbetalning av de räntefria lånen, utan till att dra tillbaka motsvarande tonnage från marknaden. Detta nya förfarande infördes genom kommissionens förordning (EEG) nr 3690/92, vilken trädde i kraft den 1 januari 1993. Från och med denna dag kunde fartygsägare på nytt ansöka om skrotningspremier tack vare disponibla medel, som dels utgjordes av de särskilda bidragen, dels av bidragen för tankfartyg efter att de belopp som 1990 förfinansierats av de berörda medlemsstaterna hade återbetalats i slutet av 1994.

De skrotningsansökningar som hade lämnats in på ett riktigt sätt, men som fonderna inte kunde bevilja på grund av bristande medel uppfördes på en väntelista. Inom denna sektor har också ökningen av relationen "gammal för ny" medgivit att man uppnått en maximal kompensation (mer än 100 %) sedan 1994.

Diagram 4 :



Tabell 9 : Sammanfattning av hur regeln "gammal för ny" fungerat sedan början av 1993:

1993-1996 (sammanlagt)	Nya fartyg och förlängningar (tonnage)	Kompensations- tonnage (skrotat av investeraren)	Skrotat av fonderna 3690/92	Kompensa- tionsgrad i % 1996.
Torrlastfartyg	333 616	301 472	45 529*	+100%
Tankfartyg	112 902	70 232	81 514*	+100%
Påskjutare	8 173	8 185	8 259*	+100%

* Dessa siffror inbegriper inte 1996 års skrotningsprogram genom kommissionens förordning nr 2326/96 av den 4 december 1996.

Slutsatser :

När det gäller systemet "gammal för ny", som förlängdes till och med den 28 april 1999 genom rådets förordning (EG) nr 844/94 av den 12 april 1994 inom ramen för de åtgärder som syftar till strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten, kan man dra följande slutsatser:

- Systemet reglerar marknaden bättre tack vare att det systematiskt kompenserar ny lastkapacitet med skrotning av gammal utan att hindra nödvändiga investeringar, framför allt inom viktiga marknadsnicher.
- Systemet stöds av hela branschen, som nu vill att det förlängs, eftersom man ser det som en form av framtidsgaranti för marknaden för inlandssjöfart och framför allt som en garanti för att man inte skall förlora fördelarna av de åtgärder som syftar till strukturella förbättringar, på vilka man kommer att ha satsat mer än 150 miljoner ecu (totalt fram till 1999). För övrigt skulle ett plötsligt avskaffande av regeln "gammal för ny" samtidigt kunna leda till en kraftig värdeminskning på material, med allvarliga ekonomiska och sociala konsekvenser för företagen, och en ny utbyggnadsvåg som snabbt skulle radera effekterna av förbättringarna.
- Systemet kräver inte några ekonomiska insatser, varken från berörda medlemsstater eller från Europeiska gemenskapen, eftersom det helt finansieras av branschen genom särskilda bidrag. Branschen ansvarar därför själv för regleringen av marknaden.
- Med tanke på målet om en fullständig avreglering av marknaden för inlandssjöfart den 1 januari 2000, och i den mån som det är ekonomiskt möjligt, kan det komma att visa sig vara nödvändigt att återgå till den tidigare kvoten 1:1 för "gammal för ny". Det hela förutsätter att branschen enhälligt önskar detta och skulle helt följa den fria marknadens spelregler utan att man riskerar resultaten från de strukturella förbättringsåtgärderna. Man skulle också mobilisera marknadskrafterna i syfte att öka effektiviteten och lönsamheten hos transporterna på de inre vattenvägar. I framtiden skulle detta regleringssystem – om det vidmakthålls efter 1999 – betraktas som ett övervakningssystem och vara mer flexibelt för att på så sätt snabbare svara på marknadsutvecklingen och konjunkturcyklerna, som numera tycks gå allt snabbare.

Kommissionen erbjuder sig därför att – på grundval av de inlägg i frågan som branschen, de sociala och ekonomiska intresseorganisationerna och de berörda medlemsstaterna har bidragit med – undersöka möjligheterna att lägga fram:

- Ett förslag till kommissionens förordning om en minskning av kvoten år 1998 (den nya kvoten skulle fastställas på grundval av resultaten från den marknadsanalys som skall göras efter 1997 års skrotningsåtgärd).
- Ett förslag till rådets förordning om att behålla ett regleringssystem av modellen "gammal för ny" efter den 28 april 1999.

Tillsammans med alla aktörer som berörs av inlandssjöfarten håller kommissionen för närvarande också på att studera inlandssjöfartens framtid efter den 1 januari 2000. En rapport i ämnet kan komma att presenteras under 1999.

Rådet och Europaparlamentet uppmanas att ta del av föreliggande rapport och uttala sig om kommissionens tillvägagångssätt såsom det beskrivs under slutsatserna.

ISSN 1024-4506

KOM(97) 555 slutlig

DOKUMENT

SV

07 17 08

Katalognummer : CB-CO-97-572-SV-C

ISBN 92-78-26324-9

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg