

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 03.11.1997

COM(97) 555 τελικό

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

σχετικά με το συνολικό αποτέλεσμα των μέτρων που προβλέπονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 844/94 του Συμβουλίου της 12ης Απριλίου 1994 περί παρατάσεως του καθεστώτος "παλιό για νέο" έως τις 28 Απριλίου 1999 στο πλαίσιο των μέτρων διαρθρωτικής εξυγίανσης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας που θεσπίζονται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 1989.

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

σχετικά με το συνολικό αποτέλεσμα των μέτρων που προβλέπονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 844/94 του Συμβουλίου της 12ης Απριλίου 1994 περί παρατάσεως του καθεστώτος "παλιό για νέο" έως τις 28 Απριλίου 1999 στο πλαίσιο των μέτρων διαρθρωτικής εξυγίανσης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας που θεσπίζονται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 1989.

1. Εισαγωγή

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 1989¹, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2254/96 του Συμβουλίου της 19ης Νοεμβρίου 1996², θέσπισε δύο σειρές μέτρων με σκοπό τη μείωση της διαρθρωτικής πλεονάζουσας ικανότητας που παρουσιάζεται στην αγορά της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (τα κύρια στοιχεία του κανονισμού αριθ. 1101/89 αποτελούν αντιζεύμενο λεπτομερέστερης περιγραφής στο σημείο 2):

- (α) δυνάμει του άρθρου 5, προβλέπει προμιοδότηση της διάλυσης με σκοπό τη μείωση της μεταφορικής ικανότητας του ενεργού στόλου της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και
- (β) δυνάμει του άρθρου 8, προβλέπει τη λήψη μέτρου για τη συγκράτηση των επενδύσεων σε πρόσθετη μεταφορική ικανότητα κατά τη διάρκεια της συντονισμένης δράσης διάλυσης. Το μέτρο αυτό είναι γενικά γνωστό υπό το όνομα του καθεστώτος "παλιό για νέο" που είχε προσωρινό χαρακτήρα και επρόκειτο να εκπνεύσει στις 28.4.1994. Το καθεστώς αυτό παρατάθηκε για μία πενταετία με βάση αιτιολογημένη έκθεση της Επιτροπής (COM (93) 553 τελικό της 16ης Νοεμβρίου 1993), έως τις 28.4.1999 με τον κανονισμό του Συμβουλίου αριθ. 844/94 της 12ης Απριλίου 1994³.

Σύμφωνα με το άρθρο 10, παράγραφος 5 του κανονισμού αριθ. 1101/89 του Συμβουλίου, το οποίο ορίζει ότι "η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση αξιολόγησης του συνολικού αποτελέσματος των μέτρων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό, συνοδευόμενη ενδεχομένως από προτάσεις πριν τις 31 Δεκεμβρίου 1996", η παρούσα έκθεση αξιολογεί τις συνέπειες της εφαρμογής του καθεστώτος "παλιό για νέο" επί της διαρθρωτικής εξυγίανσης της αγοράς εσωτερικής ναυσιπλοΐας, από της έναρξης της δράσης διάλυσης το 1990, κυρίως όμως από την ημερομηνία παράτασής της (Απρίλιος 1994) έως τα τέλη του 1996.

¹ ΕΕ αριθ. L 116 της 28.4.1989, σ. 25.

² ΕΕ αριθ. L 304 της 27.11.1996, σ. 1.

³ ΕΕ αριθ. L 98 της 16.4.1994, σ. 1.

Η παρούσα έκθεση δεν μπορεί να αγνοήσει τη συνολική ανάλυση της μείωσης της πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας διαμέσου των συντονισμένων δράσεων διάλυσης πλοίων σε κοινοτική κλίμακα, οι οποίες αναλήφθηκαν από το 1990 έως το 1996. Πράγματι, αυτές οι δράσεις διάλυσης αναλήφθηκαν παράλληλα με το καθεστώς "παλιό για νέο" που αποβλέπει στην αποτροπή της επιδείνωσης της υπάρχουσας πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας ή της εμφάνισης νέων πλεοναζουσών ικανοτήτων και συνιστούν την αποκαλούμενη "δράση διαρθρωτικής εξυγίανσης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας". Τέλος, η παρούσα έκθεση αποπειράται, επίσης, μία πρώτη προσέγγιση της προβληματικής της διατήρησης ή όχι, με μία προσαρμογή, ενός συστήματος ρύθμισης της αγοράς (του τύπου "παλιό για νέο") μετά την ολική ελευθέρωση της μετά το 2000.

2. Ιστορική επισκόπηση και κανόνες εφαρμογής των δράσεων διάλυσης

Ο κανονισμός αριθ. 1101/89 του Συμβουλίου και ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1102/89 της Επιτροπής της 27ης Απριλίου 1989⁴, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 241/97 της 10ης Φεβρουαρίου 1997⁵, ο οποίος ορίζει ορισμένα μέτρα εφαρμογής του κανονισμού του Συμβουλίου, ως στόχο έχουν την απάλειψη της διαρθρωτικής ανισορροπίας μεταξύ της προσφοράς και ζήτησης στην αγορά εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Τα βασικά στοιχεία της αποκαλούμενης κοινοτικής "δράσης διάλυσης" είναι τα ακόλουθα:

- α) Σε ένα εναρμονισμένο κοινοτικό πλαίσιο, δημιουργήθηκαν εθνικά ταμεία διάλυσης στα κράτη μέλη των οποίων οι εσωτερικές πλωτές οδοί διασυνδέονται και διαθέτουν στόλο εσωτερικής ναυσιπλοΐας με εκτόπισμα που υπερβαίνει τους 100.000 τόνους. Τα άμεσα ενεχόμενα κράτη μέλη είναι το Βέλγιο, η Γαλλία, η Γερμανία, οι Κάτω Χώρες, και η Αυστρία από την προσχώρησή της, την 1η Ιανουαρίου 1995. Τα πλοία που είναι νηολογημένα σε άλλα κράτη μέλη (όπως π.χ. το Λουξεμβούργο), τα οποία όμως λειτουργούν στο ίδιο δίκτυο, πρέπει να προσχωρήσουν σε ένα από τα ταμεία διάλυσης.
- β) Το σχέδιο διάλυσης καλύπτει το σύνολο των ενεργών πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας τα οποία χρησιμοποιούν τις διασυνδεδεμένες εσωτερικές πλωτές οδούς και τα οποία είναι νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος. Ένας περιορισμένος αριθμός εξαιρέσεων προβλέπεται στο άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο β), στο άρθρο 2, παράγραφος 3, και στο άρθρο 3, παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού.
- γ) Στόχος της πρώτης κοινοτικής δράσης διάλυσης ήταν να αποσυρθεί από την αγορά, μεταξύ 1.1.1990 και 1.12.1990, το 10% του δυναμικού των πλοίων ξηρού φορτίου και το 15% του δυναμικού των δεξαμενοπλοίων. Η τελευταία δράση διάλυσης προβλέπεται σε μία τριετή περίοδο, από το 1996 έως το 1998, ως συνοδευτικό μέτρο της διαδικασίας ελευθέρωσης της αγοράς (οδηγία 96/75/ΕΚ του Συμβουλίου της 19ης Νοεμβρίου 1996⁶), και ως στόχο έχει να μειώσει ακόμη κατά 15% περίπου το δυναμικό του κοινοτικού στόλου.
- δ) Το σύστημα "παλιό για νέο" (άρθρο 8 του κανονισμού αριθ. 1101/89) σχεδιάστηκε προκειμένου να διασφαλισθεί ότι η καθέλκυση νέων σκαφών κατά τη διάρκεια της δράσης διάλυσης δεν εκμηδενίζει τις συνέπειες της τελευταίας. Αυτό συνεπάγεται ότι οι μεταφορείς οι οποίοι επιθυμούν να δημιουργήσουν πρόσθετη μεταφορική ικανότητα πρέπει σήμερα:

⁴ ΕΕ αριθ. L 116 της 28.4.1989, σ. 30.

⁵ ΕΕ αριθ. L 40 της 11.2.1997, σ. 11.

⁶ ΕΕ αριθ. L 304 της 27.11.1996, σ. 12.

- * είτε να διαλύσουν ένα εκτόπισμα ισοδύναμο προς 1,5 του νέου πλοίου χωρίς, ωστόσο, να λάβουν προμείωση διάλυσης·
- * είτε, εάν αποφασίσουν να μην διαλύσουν το εκτόπισμα, να καταβάλουν ειδική εισφορά στο ταμείο διάλυσης, ίση προς 1,5 της προμείωσης διάλυσης για τον τύπο πλοίου που τίθεται σε υπηρεσία.

ε) Το συνολικό ποσό το οποίο απαιτείται για τη χορήγηση των προμειώσεων διάλυσης της δράσης 1990 τέθηκε στη διάθεση των ταμείων διάλυσης από τις εμπλεκόμενες κυβερνήσεις υπό μορφήν απόκων επιστρεπτέων δανείων. Τα δάνεια αυτά επεστράφησαν από τον τομέα με τη μορφή ετησίων εισφορών στα ταμεία, υπολογισμένων σε συνάρτηση με το εκτόπισμα και τον τύπο του πλοίου, από το 1995 ήδη όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια, και θα πρέπει να επιστραφούν το 1997 όσον αφορά τα πλοία ξηρού φορτίου.

Η δράση 1996-1998 συγχρηματοδοτείται από τον κοινοτικό προϋπολογισμό (αποκλειστικά για το 1996), από τις εισφορές του τομέα και από τους προϋπολογισμούς των ενεχόμενων κρατών μελών (το 1996, 1997 και 1998).

στ) Υπάρχει ένα σύστημα χρηματοδοτικής αλληλεγγύης μεταξύ των ταμείων προκειμένου να διασφαλισθεί ότι η περίοδος επιστροφής των απόκων δανείων θα είναι η ίδια σε όλα τα ενεχόμενα κράτη μέλη. Αυτή η χρηματοδοτική αλληλεγγύη αφορά επίσης όλες τις δαπάνες και όλους τους πόρους των ταμείων διάλυσης (κοινοτικός προϋπολογισμός, εισφορές του τομέα και προϋπολογισμοί των ενεχόμενων κρατών μελών).

ζ) Κατά την ίδια περίοδο, οι ελβετικές αρχές υιοθέτησαν ανάλογα μέτρα για το στόλο τους. Η λειτουργία του ελβετικού ταμείου συντονίζεται με τη λειτουργία των άλλων ταμείων σε κοινοτικό επίπεδο.

Δεδομένου ότι η δράση διάλυσης ρυθμίζεται σε κοινοτικό επίπεδο, όλες οι αποφάσεις σχετικά με τη λειτουργία της λαμβάνονται σε κοινοτικό επίπεδο δυνάμει του κανονισμού αριθ. 1101/89 και η Επιτροπή είναι αρμόδια για τον ορισμό των πρακτικών ρυθμίσεων: επίπεδο των προμειώσεων διάλυσης για τους διάφορους τύπους πλοίων, επίπεδο των ετησίων εισφορών που καταβάλλονται στα ταμεία, λεπτομερείς κανόνες του μηχανισμού χρηματοδοτικής αλληλεγγύης, κλπ.

Εξάλλου, η Επιτροπή οργανώνει σε τακτική βάση συνεδριάσεις συντονισμού με τους αντιπροσώπους των ενεχομένων χωρών και των αρχών των ταμείων διάλυσης, με σκοπό τη διασφάλιση της ενιαίας εφαρμογής των κανόνων. Στο πλαίσιο αυτό, διεξάγονται επίσης διαβουλεύσεις σε τακτική βάση με τους παράγοντες της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

3. Αποτελέσματα των δράσεων διάλυσης από το 1990

Μετά τους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 του Συμβουλίου, (ΕΟΚ) αριθ. 3690/92 της Επιτροπής της 21ης Δεκεμβρίου 1992⁷, (ΕΚ) αριθ. 3039/94 της Επιτροπής της 14ης Δεκεμβρίου 1994⁸, (ΕΚ) αριθ. 2819/95 του Συμβουλίου της 5ης Δεκεμβρίου 1995⁹, (ΕΚ) αριθ. 2839/95 της Επιτροπής της 8ης Δεκεμβρίου 1995¹⁰, (ΕΚ) αριθ. 2254/96 του

⁷ ΕΕ αριθ. L 374 της 22.12.1992, σ. 22.

⁸ ΕΕ αριθ. L 322 της 15.12.1994, σ. 11.

⁹ ΕΕ αριθ. L 292 της 7.12.1995, σ. 7.

¹⁰ ΕΕ αριθ. L 296 της 9.12.1995, σ. 4.

Συμβουλίου της 19ης Νοεμβρίου 1996¹¹ και (ΕΚ) αριθ. 2326/96 της Επιτροπής της 4ης Δεκεμβρίου 1996¹², το σύνολο των δράσεων διάλυσης παρουσιάζει τα ακόλουθα αποτελέσματα:

Πίνακας 1: Συνοπτική παρουσίαση του συνόλου των δράσεων διάλυσης από 1.1.1990 έως 31.12.1996

	αριθμός	εκτόπισμα	kW	μέσο εκτόπισμα	kW
σκάφη ξηρού φορτίου	2.406	1.498.769		623	
δεξαμενόπλοια	471	442.091		939	
ωστικά ρυμουλκά	97		72.404		746
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	2.974	1.940.860	72.404	675	

Τα στοιχεία αυτά πρέπει να συγκριθούν με το σύνολο των πλοίων τα οποία υπέκειντο σε ετήσια εισφορά στις 01.01.97 σε σχέση με τον συνολικό αριθμό πλοίων στις 01.01.90.

Πίνακας 2: συγκριτική κατάσταση του στόλου στις 01.01.1990 και στις 01.01.1997

	αριθμός	εκτόπισμα	kW	μέσο εκτόπισμα	/kW
πλοία ξηρού φορτίου	12.421 <u>10.109</u>	10.429.729 <u>9.518.446</u>		839 <u>941</u>	
δεξαμενόπλοια	1.881 <u>1.366</u>	2.046.965 <u>1.775.421</u>		1.088 <u>1.300</u>	
ωστικά ρυμουλκά	507 <u>455</u>		384.183 <u>354.476</u>		757 <u>779</u>
ΣΥΝΟΛΟ 01.01.90	14.555	12.476.694	384.183	872	
<u>ΣΥΝΟΛΟ 01.01.97</u>	<u>11.930</u>	<u>11.293.867</u>	<u>354.476</u>	<u>947</u>	

¹¹ ΕΕ αριθ. L 304 της 27.11.1996, σ. 1.

¹² ΕΕ αριθ. L 316 της 5.12.1996, σ. 13.

Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτει ότι η μείωση της ικανότητας συνοδεύεται από αύξηση της μέσης ικανότητας του στόλου, δηλαδή με βελτίωση της παραγωγικότητας ιδιαίτερα όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια.

Εάν ληφθούν υπόψη οι συντελεστές αποτίμησης, η μείωση της ικανότητας ως αποτέλεσμα των κοινοτικών δράσεων διάλυσης, κατά την περίοδο από 1.1.1990 έως 31.12.1996, σε ισοδύναμο εκτόπισμα, είναι η ακόλουθη:

Πίνακας 3 : επιτευχθείσα μείωση της ικανότητας από 1.1.90 έως 31.12.96 (σε ισοδύναμους τόνους t.eq):

	Ενεργός στόλος 91 (α)	Διάλυση (β)	%		Ενεργός στόλος στις 31.12.1996* (γ)
			(β:α) (β:γ)		
σκάφη ξηρού φορτίου	7.819.964 t.eq	1.116.746 t.eq	14,3	15,2	7.338.125 t.eq
δεξαμενόπλοια	1.710.625 t.eq	372.284 t.eq	21,8	23,1	1.611.059 t.eq
ρυμουλκά	330.171 kW	72.404 kW	22	20,4	354.476 kW

* συμπεριλαμβανομένου του αυστριακού στόλου και των νεότευκτων πλοίων, μη συμπεριλαμβανομένου του ελβετικού στόλου.

Εντούτοις, πρέπει να σημειωθεί ότι στους παραπάνω πίνακες οι διάφοροι τύποι πλοίων δεν ταξινομούνται σύμφωνα με τη θεωρητική παραγωγικότητά τους. Πράγματι, η νέα ικανότητα η οποία τέθηκε στην αγορά κατά την περίοδο αυτή (άνω των 530.000 τόνων πλοίων ξηρού φορτίου και άνω των 200.000 τόνων δεξαμενοπλοίων) έχει θεωρητικά σαφώς ανώτερη παραγωγικότητα σε σύγκριση με την παλαιότερη ικανότητα, λόγω του σύγχρονου εξοπλισμού της. Συνεπώς, προκύπτει ότι η επίδραση επί της προσφοράς νέου εκτοπίσματος δεν είναι ίδια με αυτή ενός παλαιού διαλυθέντος εκτοπίσματος και ότι, για το λόγο αυτό, τα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν μέχρι σήμερα πρέπει να σχετικοποιηθούν.

Εξάλλου, πρέπει να αναφερθούν τα μέτρα που έλαβε η γαλλική κυβέρνηση σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 3 του κανονισμού αριθ. 1101/89 του Συμβουλίου. Το άρθρο αυτό επιτρέπει στα κράτη μέλη να εξαιρέσουν από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού σκάφη νεκρού βάρους κάτω των 450 τόνων εάν τούτο επιβάλλεται από την οικονομική και κοινωνική κατάσταση του συγκεκριμένου αυτού τομέα. Στην περίπτωση αυτή, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος πρέπει να καταρτίσει ένα άλλο σχέδιο. Η Γαλλία κάνει χρήση της δυνατότητας αυτής και κοινοποίησε στην Επιτροπή ένα εθνικό σχέδιο εξυγίανσης σύμφωνα με τις διαδικασίες κρατικών ενισχύσεων που προβλέπονται στα άρθρα 92 και 94 της Συνθήκης. Το "οικονομικό και κοινωνικό σχέδιο" της Γαλλίας σκοπό έχει να αποκλεισθεί από την αγορά ένα σημαντικό τμήμα του στόλου μικρών πλοίων. Το σχέδιο προβλέπει προμείωση διάλυσης και κοινωνικά συνοδευτικά μέτρα για τους πλοιοκτήτες που εγκαταλείπουν την αγορά των εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Ενσωματώθηκαν διατάξεις προκειμένου να αποτραπούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού με πλοιοκτήτες οι οποίοι υπόκεινται στο κοινοτικό σχέδιο διάλυσης. Αυτό συνεπάγεται ότι οι πλοιοκτήτες οι οποίοι διέπονται από το γαλλικό "οικονομικό και κοινωνικό σχέδιο" οφείλουν και αυτοί να καταβάλουν ετήσιες εισφορές επιπέδου ίσου εκείνων που εφαρμόζονται σύμφωνα με το κοινοτικό σχέδιο.

Στις 31.12.1996, το γαλλικό οικονομικό και κοινωνικό σχέδιο κάλυπτε 1.773 πλοία νεκρού φορτίου 804.685 τόνων. Μεταξύ των εν λόγω πλοίων, 1.604 είχαν νεκρό φορτίο

κάτω των 450 τόνων (πλοία ξηρού φορτίου αποκλειστικά) με συνολικό νεκρό φορτίο 563.926 τόνους. Από της ενάρξεως του οικονομικού και κοινωνικού σχεδίου, έγιναν δεκτές 946 αιτήσεις διάλυσης για ένα συνολικό εκτόπισμα 398.890 τόνων.

4. Χρηματοδότηση των δράσεων διάλυσης

- α) Το σύνολο των δαπανών των ταμείων για την καταβολή των προμηθευτήσεων διάλυσης στο πλαίσιο της κοινής δράσης διάλυσης του 1990 (συμπεριλαμβανομένου του στόλου της πρώην ΛΔΓ) ανήλθε σε 104.401.576 ECU από τα οποία 66.041.893 ECU αφορούσαν πλοία ξηρού φορτίου και ωστικά ρυμουλκά, ενώ 38.359.683 ECU αφορούσαν δεξαμενόπλοια.

Τα ποσά αυτά τέθηκαν στη διάθεση των ταμείων διάλυσης από τις κυβερνήσεις των άμεσα ενεχομένων κρατών μελών με τη μορφή ατόκων δανείων. Οι μεταφορείς της εσωτερικής ναυσιπλοΐας επιστρέφουν τα ποσά αυτά καταβάλλοντας ετήσιες εισφορές οι οποίες υπολογίζονται σύμφωνα με το εκτόπισμα και τον τύπο του πλοίου. Οι ειδικές εισφορές που καταβάλλονται από τους μεταφορείς της εσωτερικής ναυσιπλοΐας οι οποίοι θέτουν σε υπηρεσία νέα σκάφη, χωρίς να διαλύουν εκτόπισμα παλαιού πλοίου (κανόνας του καθεστώτος "παλιό για νέο" που αναφέρεται στο σημείο 6), αποτελούν δεύτερη πηγή εσόδων για την επιστροφή των δανείων.

Το σύνολο των εισπραχθέντων εσόδων που προορίζονται για την επιστροφή των ποσών τα οποία προχρηματοδοτήθηκαν από τα 5 ταμεία από της ενάρξεως της κοινοτικής δράσης διαλύσεως, το 1990, κατανέμεται ως εξής:

Πίνακας 4:

Έσοδα (ECU)	Πλοία ξηρού φορτίου	Δεξαμενόπλοια
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	κλεισμένος λογαριασμός
1996	8.086.813	-
Σύνολο	61.749.410	39.025.324**

* Τα έσοδα από τις ειδικές εισφορές διατίθενται από την 1.1.1993 στις νέες αιτήσεις προμηθευτήσεων διάλυσης σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 3690/92.

** Το ποσό το οποίο ελήφθη σε ECU είναι οριακά υψηλότερο από το προχρηματοδοτημένο ποσό (38.359.683 ECU) για να καταστεί δυνατή η πλήρης επιστροφή σε εθνικό νόμισμα.

Από τα στοιχεία προκύπτει ότι στον τομέα των πλοίων ξηρού φορτίου, το 93,5% του συνόλου των δαπανών έχουν ήδη επιστραφεί· όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια, τα ποσά επιστράφηκαν εξ ολοκλήρου στις 31.12.94. Σχετικά με τα πλοία ξηρού φορτίου, η επιστροφή θα πρέπει να ολοκληρωθεί εντός του 1997. Δεδομένου ότι το άρθρο 6, παράγραφος 4 του κανονισμού αριθ. 1101/89 του Συμβουλίου προβλέπει ότι η περίοδος επιστροφής δεν μπορεί να υπερβεί τα δέκα έτη (αρχής γενομένης το 1990), μπορεί να συναχθεί ότι το χρονοδιάγραμμα το οποίο ορίστηκε θα τηρηθεί.

- β) Το 1994, προκειμένου να αντιμετωπίσουν έναν αυξανόμενο αριθμό αιτήσεων προμολόγησης για τη διάλυση πλοίων λόγω των οικονομικών δυσκολιών που αντιμετώπιζε ο κλάδος, τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη έθεσαν στη διάθεση των ταμείων διάλυσης, από κονδύλια των εθνικών προϋπολογισμών τους, τους απαραίτητους οικονομικούς πόρους για τη χορήγηση προμολόγησης διάλυσης στους πλοιοκτήτες οι οποίοι είχαν υποβάλει αίτηση πριν από την 1η Ιουλίου 1994 (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3039/94 της Επιτροπής της 14ης Δεκεμβρίου 1994).

Το 1995, το Συμβούλιο παρενέβη επίσης, συνιστώντας μία νομική βάση για την κοινοτική συγχρηματοδότηση, ύψους 5 εκατομ. ECU από τον κοινοτικό προϋπολογισμό, για τη διάλυση πλοίων μόνο το 1995 (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2819/95).

- γ) Προκειμένου να συνοδεύσει το κοινοτικό πρόγραμμα ελευθέρωσης της αγοράς εσωτερικών πλωτών μεταφορών την 1η Ιανουαρίου 2000, με την κατάργηση των συστημάτων των "εκ περιτροπής" ναυλώσεων και των δεσμευτικών παγίων τιμολογίων τους, το Συμβούλιο ζήτησε τη θέσπιση τριετούς δράσης εξυγίανσης, η οποία καλύπτει τα έτη 1996, 1997 και 1998, με στόχο τη διασφάλιση της βιώσιμης ανταγωνιστικότητας του κλάδου, προκειμένου να επιτευχθεί μείωση κατά 15% περίπου της ικανότητας των στόλων, με προϋπολογισμό συνολικού ύψους 192 εκατομ. ECU. Ο κοινοτικός προϋπολογισμός συμβάλλει με κονδύλιο ύψους 20 εκατομ. ECU μόνο για το έτος 1996. Στο ποσό αυτό προστίθεται η συμβολή των εμπλεκόμενων κρατών μελών, η οποία υπολογίζεται κατ' αναλογία του μεγέθους του ενεργού στόλου κάθε κράτους μέλους, καθώς και η συμμετοχή του κλάδου, διαμέσου των ετησίων εισφορών που καταβάλλονται για κάθε πλοίο του ενεργού στόλου.

Πίνακας 5 : Σωρευτική χρηματοδοτική συμμετοχή κλάδου-Κοινότητας-κρατών μελών στις δράσεις διάλυσης από το 1990 έως το 1996 σε ECU (πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια)

	1990	1993	1994	1995	1996	ΣΥΝΟΛΟ
κλάδος	66.041.893 <u>38.359.683</u>	188.193 <u>2.770.289</u>	422.066 <u>1.296.385</u>	1.213.943 <u>3.516.302</u>	72.778 <u>7.050.061</u>	67.938.873 <u>52.992.720</u>
ΕΚ				3.650.000 <u>1.350.000</u>	13.592.000 <u>6.408.000</u>	17.242.000 <u>7.758.000</u>
κράτη μέλη			16.636.377 <u>3.076.978</u>		27.863.600 <u>13.136.400</u>	44.499.977 <u>16.213.378</u>
σύνολο	66.041.893 <u>38.359.683</u>	188.193 <u>2.770.289</u>	17.058.443 <u>4.373.363</u>	4.863.943 <u>4.866.302</u>	41.528.378 <u>26.594.461</u>	129.680.850 <u>76.964.098</u>
ΣΥΝΟΛΟ	104.401.576	2.958.482	21.431.806	9.730.245	68.122.839	206.644.948

5. Η οικονομική επίδραση της δράσης διάλυσης

Κατά την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 1990 έως 31ης Δεκεμβρίου 1996, διαλύθηκαν 1.940.860 τόνοι ικανότητας και 72.404 kW ωστικών ρυμουλκών. Εξάλλου, στην αγορά εσωτερικών πλωτών μεταφορών τέθηκε νέα ικανότητα 736.620 τόνων (στις 31.12.96) με συνέπεια να μειωθεί η συνολική μεταφορική ικανότητα από 12.476.694 τόνους την 1.1.1990, σε 11.483.072 τόνους στις 31.12.1996. Η μείωση αυτή αντιστοιχεί σε 9,2% του

συνόλου¹³. Κατά την ίδια περίοδο, το σύνολο των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν από τον στόλο της εσωτερικής ναυσιπλοΐας παρέμεινε αισθητά σταθερό (420 εκατομμύρια τόνοι περίπου ετησίως).

Συνεπώς, πρόκειται σαφώς για βελτίωση της παραγωγικότητας, στον βαθμό στον οποίο η ζήτηση για μεταφορές μπορεί να ικανοποιηθεί με λιγότερα πλοία. Τα πλοία είναι μεγαλύτερα, καλύτερα εξοπλισμένα και καλύτερα προσαρμοσμένα στις ανάγκες της ζήτησης για μεταφορές (ορθογώνια κύπη, ταχύτερη περιστροφή, ναυσιπλοΐα χωρίς ενδιάμεσες στάσεις, κλπ.). Συμπεριλαμβανομένων όλων των τύπων, το μέσο κοινοτικό πλοίο (βλ. πίνακα 2) ανήλθε από 872 τόνους σε 947, δηλαδή σημειώθηκε αύξηση 9%, μολονότι επέδρασε και η ένταξη στο γερμανικό στόλο πολλών εκατοντάδων μονάδων μικρών διαστάσεων (κάτω των 400 τόνων), από την πρώην Ανατολική Γερμανία. Εντούτοις, η αύξηση αυτή δεν είναι ομοιόμορφη. Πράγματι, η μεγαλύτερη αύξηση σημειώθηκε στα δεξαμενόπλοια τα οποία σήμερα έχουν μέσο εκτόπισμα 1.330 τόνων, ενώ το 75% του στόλου έχει μέσο εκτόπισμα 1.652 τόνων.

Εξάλλου, τα νέα ειδικά πλοία κατέστησαν αναγκαία για την αποτελεσματική εξυπηρέτηση νέων εμπορευματικών ροών όπως, π.χ., τα εμπορευματοκιβώτια ή τα χημικά προϊόντα, που έδωσαν το έναυσμα για τη ναυπήγηση νέων σκαφών. Στον παραδοσιακό τομέα των χύδην μεταφορών (άνθρακας, χάλυβας, γεωργικά προϊόντα, άμμος, αμμοχάλικο, πετρελαϊκά προϊόντα), δεν σημειώθηκε διαρθρωτική αύξηση. Το συμπέρασμα πάντως είναι ότι η συνεχής βελτίωση της παραγωγικότητας σε μία λιμνάζουσα αγορά πρέπει να αντισταθμιστεί με τη διάλυση παλαιών πλοίων και ότι η ελευθέρωση της αγοράς που βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη πρόκειται να επιταχύνει περισσότερο τη διαδικασία αυτή.

Η κοινοτική δράση διάλυσης είχε σημαντικές κοινωνικο-οικονομικές συνέπειες στο βαθμό στον οποίο δόθηκε η ευκαιρία σε ένα σημαντικό αριθμό πλοιοκτητών να εγκαταλείψει την επαγγελματική αυτή δραστηριότητα υπό αποδεκτές οικονομικές συνθήκες. Εξάλλου, όσοι συνεχίζουν τη δραστηριότητά τους βελτίωσαν την οικονομική τους κατάσταση, είτε αντικαθιστώντας το σκάφος τους και λαμβάνοντας προιμοδότηση διάλυσης, είτε χάρη στην αύξηση των ναύλων επί πολλά έτη σε μία αγορά η οποία διέρχεται ιδιαίτερη ύφεση.

Πράγματι, στο πλαίσιο του συστήματος παρατήρησης της αγοράς που εφαρμόζει η Επιτροπή, η εξέλιξη του κόστους και των ναύλων στους διαφόρους τομείς της αγοράς της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ελέγχεται σε τριμηνιαία βάση (τριμηνιαία μελέτη της NIEL Transport research and training: "Market observation system inland navigation - cost, price and waiting time" για λογαριασμό της Επιτροπής) με ιδιαίτερη έμφαση στην αγορά του Ρήνου που αποτελεί το σημαντικότερο τμήμα της αγοράς, δεδομένου ότι καλύπτει το ήμισυ των εσωτερικών πλωτών μεταφορών στην Κοινότητα. Πάντως, η εμπειρία δείχνει ότι υπάρχει ισχυρή αλληλεπίδραση των διαφόρων υπο-αγορών, με την έννοια ότι όταν εμφανίζεται πτώση στη ζήτηση σε μία συγκεκριμένη υπο-αγορά, με συνέπεια την πτώση των τιμών, ορισμένοι μεταφορείς οι οποίοι απασχολούνται στην αγορά αυτή καταφεύγουν σε άλλες υπο-αγορές όπου τα έσοδα είναι υψηλότερα. Οι εν λόγω υπο-αγορές λειτουργούν κατά κάποιο τρόπο ως συγκοινωνούντα δοχεία, με τάση να απαλείφουν τις διαφορές όσον αφορά την οικονομική επίδοση.

Προκειμένου να σχηματισθεί μία ιδέα σχετικά με τα αποτελέσματα των μέτρων διάλυσης, πρέπει να εξετασθεί η εξέλιξη του κόστους και των τιμών κατά τη διάρκεια των τελευταίων αυτών ετών (από το 1989 έως το 1996), τόσο στην ελεύθερη αγορά του Ρήνου όσο και στις διασυνδέσεις Βορρά-Νότου (ελεύθερες ή πλαισιωμένες από

¹³ Στους 736.620 τόνους της νέας ικανότητας πρέπει να προστεθούν τα πλοία της πρώην ΛΔΓ και της Αυστρίας.

συστήματα εκ περιτροπής ναυλώσεων) όσον αφορά τα πλοία ξηρού φορτίου και τα δεξαμενόπλοια, με έτος αναφοράς το 1989 (πίνακες 6 και 7).

Πίνακας 6 : Εξέλιξη των δεικτών κόστους (σε ECU, 1-1-1989 = 100)

Ημερο- μηνία	Ρήνος ανάντη		Ρήνος καπάντη		Ελεύθερη αγορά Βορρά-Νότου		Αγορά Βορρά- Νότου "εκ περιτροπής" ξηρό φορτίο
	ξηρό φορτίο	δεξαμενό- πλοια	ξηρό φορτίο	δεξαμενό- πλοια	ξηρό φορτίο	δεξαμενό- πλοια	
01.01.89	100	100	100	100	100	100	100
01.07.89	102	102	101	102	102	102	101
01.01.90	110	110	109	109	110	108	108
01.07.90	105	106	106	106	107	107	107
01.01.91	115	114	115	113	113	112	114
01.07.91	111	112	112	112	111	112	111
01.01.92	113	114	114	114	113	114	115
01.07.92	115	115	116	115	115	114	116
01.01.93	119	119	120	119	119	119	121
01.07.93	122	121	123	121	122	121	125
01.01.94	124	123	125	123	124	123	128
01.07.94	128	123	129	124	125	123	129
01.01.95	129	126	130	126	127	125	130
01.01.96	131	130	132	127	127	125	130
01.07.96	133	128	133	128	126	126	131
01.01.97	137	130	135	128	126	126	132

Πίνακας 7 : Εξέλιξη των δεικτών τιμών (σε ECU, 1-1-1989 = 100)

Ημερο- μηνία	Ρήνος ανάντη		Ρήνος καπάντη		Ελεύθερη αγορά Βορρά-Νότου		Αγορά Βορρά- Νότου "εκ περιτροπής" ξηρό φορτίο
	ξηρό φορτίο	δεξαμενό- πλοια	ξηρό φορτίο	δεξαμενό- πλοια	ξηρό φορτίο	δεξαμενό- πλοια	
01.01.89	100	100	100	100	100	100	100
01.07.89	114	172	105	147	101	110	101
01.01.90	108	283	89	169	105	125	105
01.07.90	119	210	102	198	104	137	105
01.01.91	142	241	108	202	109	189	106
01.07.91	127	341	103	262	108	182	107
01.01.92	151	312	130	263	111	206	110
01.07.92	113	170	102	148	110	127	110
01.01.93	111	155	108	153	118	125	119
01.07.93	109	105	91	87	117	114	124
01.01.94	106	124	93	89	109	155	125
01.07.94	103	126	91	89	114	122	126
01.01.95	129	139	110	98	118	141	129
01.01.96	131	160	116	100	116	144	131
01.07.96	132	181	122	101	113	146	132
01.01.97	138	110	124	95	120	159	130

- Ανάλυση του κλάδου μεταφορών ξηρού φορτίου:

Όπως προκύπτει από τους πίνακες 6 και 7, οι τιμές αυξήθηκαν γενικά περισσότερο από το κόστος (τουλάχιστον στην πλειοψηφία των σημαντικότερων υπο-αγορών όπως, π.χ., η αγορά του Ρήνου ο οποίος σταθμίστηκε με τις άλλες υπο-αγορές) κατά τη διάρκεια των ετών 1989, 1990, 1991 (ιδίως χάρη στην κυκλοφορία ανάντη στο Ρήνο) και το πρώτο εξάμηνο του 1992. Στη συνέχεια, από το δεύτερο εξάμηνο του 1992, το οικονομικό κλίμα επιδεινώθηκε απότομα σε όλους τους τομείς της ευρωπαϊκής οικονομίας και ιδιαίτερα το 1993 και 1994 (οι κλάδοι των κατασκευών, του άνθρακα, του χάλυβα, ακόμα και η βιομηχανία χημικών, παρουσίασαν σημαντική πτώση της παραγωγής). Ως συνέπεια τούτων, οι δείκτες τιμών του κλάδου μεταφορών ξηρού φορτίου πλησίασαν τα επίπεδα των δεικτών του 1989, εκτός όσον αφορά την οργανωμένη αγορά με το εκ περιτροπής σύστημα και τις σταθερές τιμές, ενώ το κόστος παρέμεινε κατά 20% έως 30% ανώτερο από το αντίστοιχο του 1989. Εντούτοις, είναι προφανές ότι, εάν δεν είχε αναληφθεί καμία κοινοτική δράση διάλυσης, η οικονομική κατάσταση των παραγόντων των εσωτερικών πλωτών μεταφορών θα είχε επιδεινωθεί ακόμη περισσότερο. Από το 1995 και μετά μόνο άρχισε να αντιστρέφεται η τάση και επιτεύχθηκε ισορροπία, χωρίς ακόμη να υπάρχει πραγματική δυνατότητα βελτίωσης από πλευράς εσόδων. Αντιθέτως, το δεύτερο εξάμηνο του 1996 καθώς και οι διαφαινόμενες οικονομικές προοπτικές των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 1997-98 υποδεικνύουν βελτίωση της κατάστασης, η οποία θα επιταθεί χάρη στη νέα δράση διάλυσης που προβλέπεται για τα συγκεκριμένα έτη.

- Ανάλυση του κλάδου μεταφορών υγρού φορτίου:

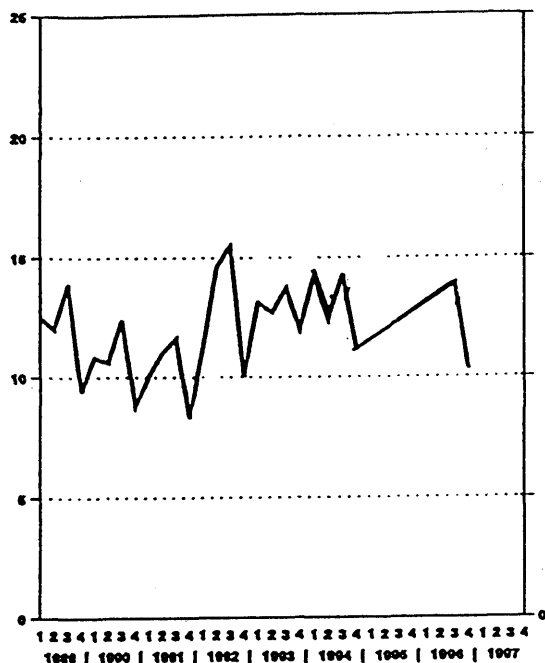
Από τον πίνακα 7 προκύπτει ότι οι τιμές μεταφορών υγρού φορτίου στον Ρήνο, όπως και στις άλλες υπο-αγορές, άρχισαν να αυξάνονται το 1989, φθάνοντας σε νέο ρεκόρ το πρώτο εξάμηνο του 1991 και σε τιμές σαφώς υψηλότερες από το κόστος μέχρι τα τέλη του πρώτου εξαμήνου του 1993. Η ανάκαμψη αυτή οφειλόταν σε ένα συνδυασμό παραγόντων, όπως η κρίση του Περσικού Κόλπου (οι τιμές των πετρελαϊκών προϊόντων αυξήθηκαν σημαντικά), μία μακρά περίοδο πτώσης της στάθμης του Ρήνου (πρώτο εξάμηνο 1990 και θέρος 1991) και μία σημαντική μείωση της ικανότητας του στόλου, ενώ η ζήτηση παρέμενε ουσιαστικά αμετάβλητη (70 εκατομ. τόνοι περίπου). Η κατάσταση αυτή έδωσε τη δυνατότητα στους φορείς εκμετάλλευσης των δεξαμενοπλοίων να επανισορροπήσουν την οικονομική τους κατάσταση και σε ορισμένους από αυτούς ακόμη και να παραγγείλουν νέα σκάφη, παρά τον κανόνα "παλιό για νέο", καθώς οι προοπτικές στον τομέα των μεταφορών χημικών προϊόντων και επικίνδυνων υλών διαμέσου των εσωτερικών πλωτών οδών φαίνονταν ιδιαίτερα ευνοϊκές.

Εντούτοις, με την οικονομική κρίση των ετών 1993-1994, οι τιμές μειώθηκαν σημαντικά, σε σημείο ώστε η σχέση κόστους/τιμών τον Ιούλιο του 1993 να μειωθεί σε σύγκριση με το αντίστοιχο του 1989. Εξάλλου, η κρίση αυτή επιδεινώθηκε ως αποτέλεσμα της δρομολόγησης των νέων πλοίων τα οποία είχαν παραγγελθεί το προηγούμενο έτος λόγω της βελτίωσης των τιμών της αγοράς. Η Επιτροπή, σε συνεννόηση με τις επαγγελματικές οργανώσεις και τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη, αύξησε την αναλογία "παλιό για νέο" (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2812/94 της 18ης Νοεμβρίου 1994) για να αντισταθμίσει την υπερεπενδυτική αυτή τάση και να διαθέσει περισσότερους πόρους στον τριμηνιαίο μηχανισμό διάλυσης, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί ένα μέγιστο επίπεδο αντισταθμιστικής διάλυσης (βλέπε σημείο 6 παρακάτω).

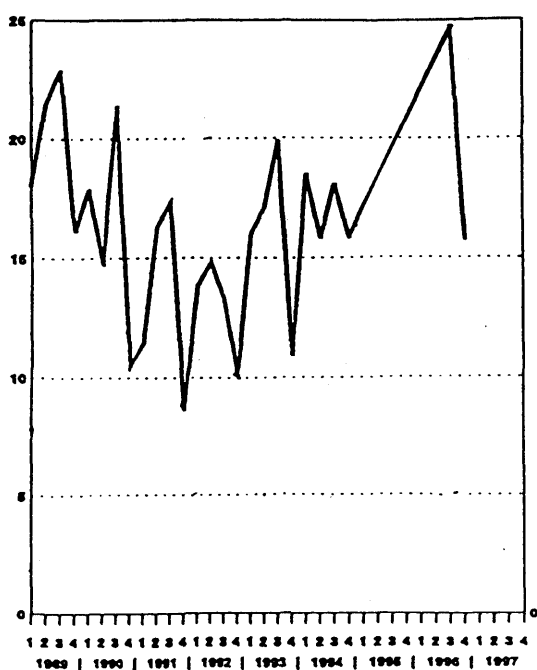
Όπως και για τις μεταφορές ξηρού φορτίου, η τάση άρχισε να αναστρέφεται ήδη από τις αρχές του 1995 και θα πρέπει να ενταθεί με τις προβλέψεις μίας καλύτερης οικονομικής κατάστασης το 1997-1998 και τούτο σε συνδυασμό με τη νέα δράση διάλυσης τα έτη 1996, 1997, και 1998.

Ωστόσο, εάν οι δείκτες κόστους και τιμών αποτελούν αξιόπιστο βαρόμετρο της κατάστασης της αγοράς των επιχειρήσεων μεταφορών που εκμεταλλεύονται τα μεγαλύτερα σκάφη, εντούτοις ο αριθμός των ημερών αναμονής μεταξύ δύο μεταφορών, όπως καταγράφηκε από τα χρηματιστήρια φορτωτών, μπορεί να χρησιμεύσει ως ένδειξη, κυρίως όσον αφορά τα μικρότερα σκάφη (η μεγάλη πλειοψηφία των εκ περιτροπής ναυλώσεων αφορά πλοία κάτω των 650 τόνων). Στα διαγράμματα 1 και 2 που ακολουθούν, εμφανίζεται η εξέλιξη των ημερών αναμονής στην αγορά Βορρά-Νότου για τις μεταφορές μεταξύ Κάτω Χωρών και Βελγίου, όπως επίσης και για τις μεταφορές μεταξύ Κάτω Χωρών και Γαλλίας:

Διάγραμμα 1: Ημέρες αναμονής για τις εκ περιτροπής μεταφορές από τις Κάτω Χώρες προς το Βέλγιο



Διάγραμμα 2: Ημέρες αναμονής για τις εκ περιτροπής μεταφορές από τις Κάτω Χώρες προς τη Γαλλία



Ο μεγάλος χρόνος αναμονής (10 έως 25 ημέρες) σύμφωνα με τα χρηματιστήρια, υπογραμμίζει την ύπαρξη σημαντικής πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας στην αγορά Βορρά-Νότου, η οποία ρυθμίζεται με τα συστήματα εκ περιτροπής ναυλώσεων τα οποία, όταν θα καταργηθούν έως την 1η Ιανουαρίου 2000, θα έχουν ως αποτέλεσμα πολυάριθμα σκάφη στην αγορά να μην μπορούν να επιζήσουν στην ελεύθερη αγορά. Συνεπώς, η δράση διάλυσης επέτρεψε γενικά με τον τρόπο αυτό να αντισταθμισθεί η βαθμιαία μείωση της ζήτησης φορτωτών στα χρηματιστήρια (που δεν αποτελούν πλέον παρά μόνο το 8% του συνόλου της αγοράς των εσωτερικών πλωτών μεταφορών).

6. Ο κανόνας του "παλιό για νέο"

Ο κανόνας "παλιό για νέο" θεσπίστηκε για να αντισταθμιστεί η τάση υπερεπενδύσεων και να αντιμετωπιστούν οι συνέπειες της μείωσης της πλεονάζουσας ικανότητας. Ο μηχανισμός αυτός θεσπίστηκε το 1989 για μία πενταετή περίοδο, με αφετηρία τη θέση σε ισχύ του κανονισμού αριθ. 1101/89 του Συμβουλίου, και με δυνατότητα παράτασης για μία πρόσθετη πενταετή περίοδο κατ' ανώτατο όριο. Η έκθεση της Επιτροπής της 16ης Νοεμβρίου 1993 (COM(93) 553 τελικό) προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κατέδειξε ότι ο μηχανισμός "παλιό για νέο" συνέβαλε αποτελεσματικά στη μείωση της πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας και ανέδειξε, επίσης, τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο τομέας των πλοίων εσωτερικών πλωτών μεταφορών λόγω της γενικής οικονομικής ύφεσης των ετών 1992, 1993, και 1994. Η ύφεση αυτή εντάθηκε με την κατάργηση από τη γερμανική κυβέρνηση της υποχρεωτικής τιμολόγησης από 1ης Ιανουαρίου 1994 στο σύνολο των εσωτερικών πλωτών μεταφορών και των εσωτερικών οδικών μεταφορών. Αυτό εξηγεί γιατί η παράταση του κανόνα "παλιό για νέο" εγκρίθηκε για μία νέα περίοδο έως τις 28 Απριλίου 1999 (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 844/94 του Συμβουλίου της 12ης Απριλίου 1994).

Στη συνέχεια, πρέπει να υπενθυμισθεί ότι ο κανόνας "παλιό για νέο" δεν είχε ποτέ ως στόχο τη συγκράτηση όλων των επενδύσεων για την καθέλκυση νέων πλοίων. Πράγματι, αντίθετα προς ένα πάγωμα των εκπορισμάτων, το σύστημα "παλιό για νέο" δεν εμπόδισε τον απαραίτητο εκσυγχρονισμό του στόλου. Έστω και εάν συνολικά η αγορά δεν αναπτύσσεται, ορισμένες υπο-αγορές απαιτούν πάντως εκσυγχρονισμό για να εξασφαλίσουν την επέκτασή τους, όπως π.χ. ο τομέας των μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων ή χημικών προϊόντων. Στην πράξη, παρατηρήθηκε ότι ένας επαρκής αριθμός νέων πλοίων του είδους αυτού τέθηκε σε υπηρεσία τα τελευταία αιτά έτη (βλέπε πίνακα 8). Για το λόγο αυτό, η μείωση των επενδύσεων ήταν σχετικά περιορισμένη, ιδιαίτερα δεδομένου ότι το άνοιγμα προς τις αγορές των χωρών της Ανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης έδωσε δυνατότητα ναυπήγησης νέων πλοίων με χαμηλές τιμές, γεγονός το οποίο εξάλλου κατέστησε αναγκαία την αύξηση της αναλογίας "παλιό για νέο" (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2812/94 της Επιτροπής της 18ης Νοεμβρίου 1994¹⁴).

Σύμφωνα με τα στοιχεία που διέθεσαν τα έξι ταμεία διάλυσης, στον πίνακα 8 (βλέπε ακόλουθη σελίδα) περιλαμβάνονται όλες οι δραστηριότητες οι οποίες καλύπτονται από τον κανόνα "παλιό για νέο". Κατά την ανάλυση των δεδομένων αυτών, πρέπει για μία ακόμα φορά να γίνει διάκριση μεταξύ τομέα πλοίων ξηρού φορτίου και τομέα δεξαμενοπλοίων:

¹⁴ ΕΕ αριθ. L 298 της 19.11.1994, σ. 22.

Πίνακας 8

Κανόνας "παλιό για νέο": Ειδικές εισφορές και εκτόπισμα αντιστάθμισης το οποίο προσφέρεται για διάλυση

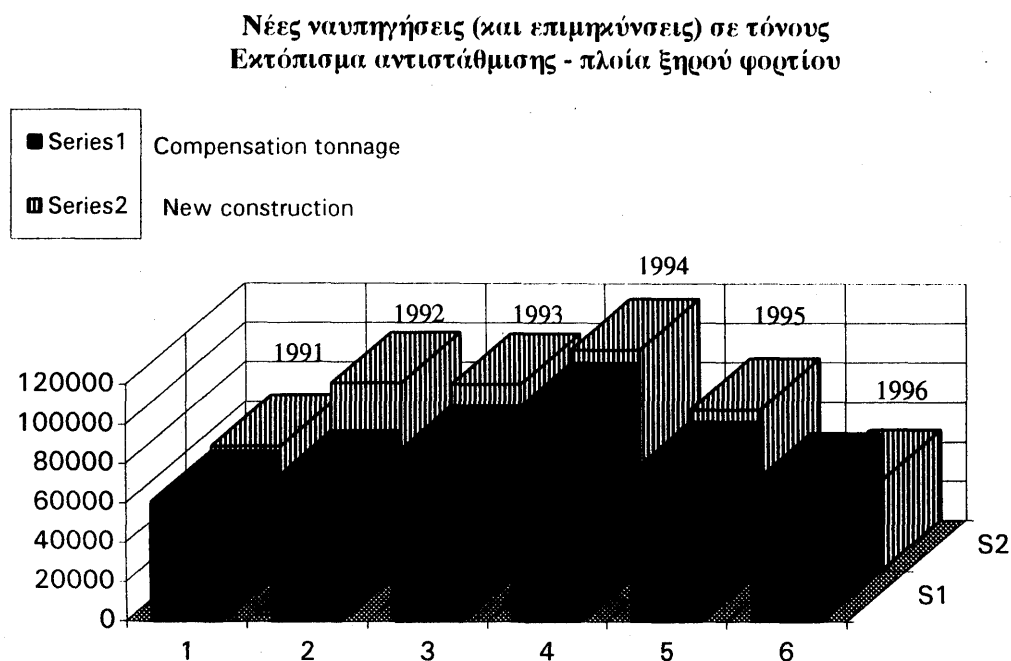
(Περίοδος: 28.04.1989 - 31.12.1996)

Είδος πλοίου	Νέες ναυπηγήσεις, κλπ.		Επιμηκύνσεις		Ειδικές εισφορές (ECU)		Εκτόπισμα αντιστάθμισης	
	Αριθμός	Εκτόπισμα	Αριθμός	Εκτόπισμα	Σύνολο οφειλόμενων εισφορών	Εισφορές που έχουν ήδη καταβληθεί στο ταμείο	Σύνολο	Εκτόπισμα που έχει ήδη διαλυθεί
<u>Πλοία Ξηρού φορτίου</u>								
	83	182.569	165	33.285	2.575.741	1.841.221	220.156	220.156
- αυτοκ. πλοία	113	306.491	5	420	3.535.179	3.343.719	236.245	236.245
- φορτηγίδες	23	10.143	1	109	104.754	104.754	477	477
- μαούνες	219	499.203	171	33.814	6.215.674	5.289.694	456.878	456.878
Σύνολο								
<u>Δεξαμενόπλοια</u>								
	83	174.759	41	9.200	23.242.474	21.910.383	82.817	82.817
- αυτοκ. πλοία	9	18.857	2	787	1.108.518	1.108.518	25.613	25.613
- φορτηγίδες	0	0	0	0	0	0	0	0
- μαούνες	92	193.616	43	9.987	24.350.992	23.018.901	108.430	108.430
Σύνολο								
<u>Ωστικά ρυμουλκά*</u>	7	10.813	16	2.779	453.633	294.993	13.649	13.649

*/ kw

- στον τομέα των πλοίων ξηρού φορτίου, προστέθηκαν 533.017 τόνοι νέων ναυπηγήσεων ή επιμηκύνσεων στον στόλο. Αυτό αντιπροσωπεύει μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 60.000 τόνων περίπου, δηλαδή 0,6% ετησίως της συνολικής ικανότητας του στόλου (10 εκατομμύρια τόνοι). Η ποσότητα αυτή είναι σχετικά χαμηλή εάν συγκριθεί με το έτος 1988, κατά το οποίο στο κοινοτικό στόλο προστέθηκαν 210.117 τόνοι. Εξάλλου, η νέα ικανότητα που δρομολογήθηκε, αντισταθμίστηκε σε μεγάλο βαθμό (85%) από τη διάλυση 456.878 τόνων παλαιάς ικανότητας. Όσον αφορά το νέο εκτόπισμα το οποίο δεν αντισταθμίστηκε, καταβλήθηκαν ειδικές εισφορές στα ταμεία, συνολικού ύψους 5.911.734 ECU. Το ποσό αυτό διατέθηκε για την μερική επιστροφή των απόκων δανείων έως την 1.1.1993. Από την ημερομηνία αυτή, όλες οι ειδικές εισφορές διατέθηκαν από τα ταμεία για τη διάλυση (κανονισμός αριθ. 3690/92), γεγονός το οποίο επέτρεψε, από το 1996 να λαμβάνεται με τη διάλυση μία αποζημίωση ανώτερη από 100% των νέων κατασκευών. Ο κανόνας "παλιό για νέο" λειτουργεί πιο αποτελεσματικά ιδίως μετά την αύξηση της αναλογίας (από 1:1 σε 1:1,5) βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2812/94 της Επιτροπής.

Διάγραμμα 3 :



- στον τομέα των δεξαμενοπλοίων, στον στόλο προστέθηκαν 203.603 τόνοι νέων ναυπηγήσεων ή επιμηκύνσεων. Αυτό αντιστοιχεί σε έναν ετήσιο ρυθμό αύξησης 24.000 τόνων, δηλαδή 1,2% ετησίως σε σύγκριση με το συνολικό μέγεθος του στόλου δεξαμενοπλοίων. Η συμπεριφορά αυτή υπαγορεύθηκε από την κατάσταση της αγοράς το 1991 και το πρώτο εξάμηνο του 1992. Όταν η τιμή μεταφοράς υγρού φορτίου δεν έπαυσε να αυξάνει το 1991, πολλές επιχειρήσεις δεξαμενοπλοίων αποφάσισαν τη ναυπήγηση νέων πλοίων. Η αύξηση της τιμής των δεξαμενοπλοίων ευκαιρίας και το χαμηλό επίπεδο των τιμών ναυπήγησης που προσφέρονταν από τα ναυπηγεία της Ανατολικής Ευρώπης συνέβαλαν στην αύξηση των επενδύσεων. Λόγω της υψηλής τιμής των πλοίων ευκαιρίας την εποχή εκείνη, οι μεταφορείς είχαν

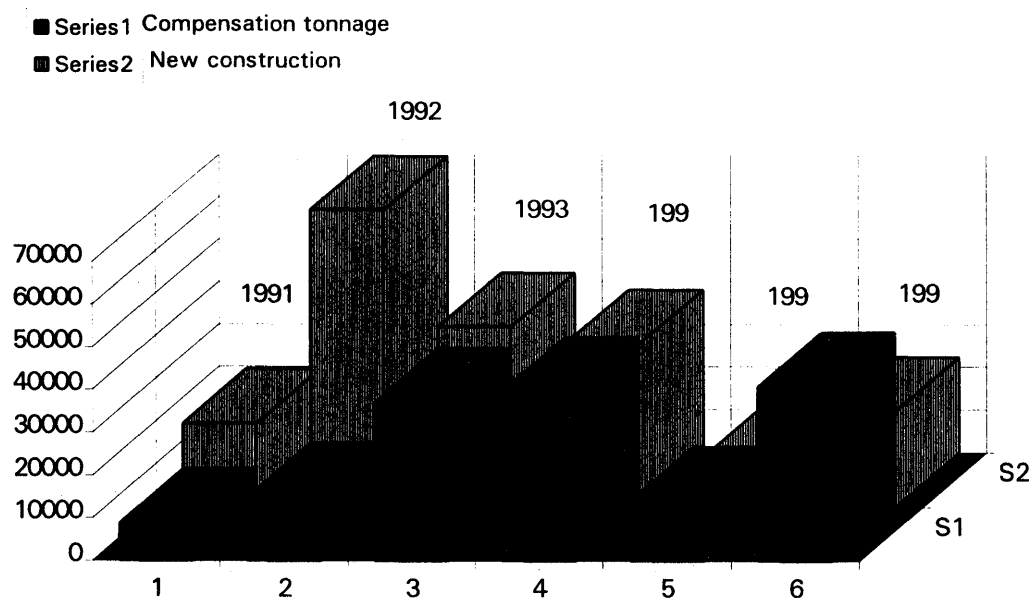
μεγαλύτερο συμφέρον να καταβάλουν την ειδική εισφορά παρά να διαλύσουν πλοία, γεγονός το οποίο εξηγεί το χαμηλό ποσοστό αντιστάθμισης την εν λόγω εποχή.

Από την εποχή κατά την οποία διαθέτει στοιχεία σχετικά με την εξέλιξη που περιγράφεται παραπάνω, η Επιτροπή αποφάσισε, σε συνεννόηση με τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη, τα ταμεία διάλυσης και τις επαγγελματικές οργανώσεις, ότι ο μηχανισμός "παλιό για νέο" θα μπορούσε να βελτιωθεί εάν οι ειδικές εισφορές που καταβάλλονται στα ταμεία διατεθούν για τις προμηθευτικές διάλυσης. Έτσι, η ειδική εισφορά δεν έπρεπε πλέον να διατίθεται αποκλειστικά για την προπληρωμή των τόκων δανείων, αλλά μπορούσε να χρησιμεύσει για την απόσυρση από την αγορά ενός ισοδύναμου εκτοπίσματος. Αυτή η νέα ρύθμιση θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3690/92 και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1993. Από της ημερομηνίας αυτής, οι πλοιοκτήτες ήσαν εκ νέου σε θέση να υποβάλουν αίτηση για προμείωση διάλυσης χάρη στα νέα διαθέσιμα χρηματοδοτικά μέσα που δημιουργήθηκαν ταυτόχρονα με τις ειδικές εισφορές και τις εισφορές των δεξαμενόπλοιων μετά την επιστροφή, που πραγματοποιήθηκε το 1994, των ποσών που προχρηματοδοτήθηκαν το 1990 από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

Οι έγκυρες αιτήσεις διάλυσης, οι οποίες δεν κατέστη δυνατό να γίνουν δεκτές από τα ταμεία λόγω έλλειψης χρηματοδοτικών μέσων, εγγράφηκαν σε κατάλογο αναμονής. Στον τομέα αυτό, η αύξηση της αναλογίας "παλιό για νέο" επέτρεψε μία μέγιστη αποζημίωση (+100%) από το 1994.

Σχεδιάγραμμα 4 :

**Νέες ναυπηγήσεις (και επιμηκύνσεις) σε τόνους
Εκτόπισμα αντιστάθμισης - δεξαμενόπλοια**



Πίνακας 9 : Συνοπτική παρουσίαση της λειτουργίας του κανόνα "παλιό για νέο" από τις αρχές του 1993:

Περίοδος 1993 έως 1996 (συνολικά)	Νέες ναυπηγήσεις και επιμηκύνσεις (εκτόπισμα)	Εκτόπισμα αντιστάθμισης (διάλυση από τον επενδυτή)	Λιάλυση από τα ταμεία 3690/92	% αποζημίωσης το 1996
Πλοία ξηρού φορτίου	333.616	301.472	45.529*	+100%
Δεξαμενόπλοια	112.902	70.232	81.514*	+100%
Ωστικά ρυμουλκά	8.173	8.185	8.259*	+100%

* Τα στοιχεία αυτά δεν λαμβάνουν υπόψη τη δράση διάλυσης το 1996 του κανονισμού αριθ. 2326/96 της Επιτροπής της 4ης Δεκεμβρίου 1996.

Συμπεράσματα:

Όσον αφορά το σύστημα "παλιό για νέο", το οποίο παρατάθηκε έως τις 28 Απριλίου 1999 με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 844/94 του Συμβουλίου της 12ης Απριλίου 1994 στο πλαίσιο των μέτρων διαρθρωτικής εξυγίανσης του τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, μπορούν να συναχθούν τα ακόλουθα συμπεράσματα.

- Το σύστημα ρυθμίζει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο την αγορά χάρη στη συστηματική αντιστάθμιση των νέων πλοίων μέσω της διάλυσης των παλαιών χωρίς, εντούτοις, να ματαιώνει τις απαραίτητες επενδύσεις ειδικότερα στα υγιή τμήματα της αγοράς.
- Το σύστημα έχει την υποστήριξη του συνόλου του κλάδου, ο οποίος επιθυμεί σήμερα την παράτασή του γιατί θεωρεί ότι διασφαλίζει το μέλλον της αγοράς των εσωτερικών πλωτών μεταφορών και ειδικότερα εγγυάται τα οφέλη των μέτρων εξυγίανσης στα οποία ο κλάδος θα έχει επενδύσει άνω των 150 εκατομ. ECU (σωρευτικό άθροισμα έως το 1995). Τελικά, η ξαφνική κατάργηση του κανόνα "παλιό για νέο" θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα, ταυτόχρονα, μία έντονη μείωση της αξίας των υλικών, με σοβαρές συνέπειες στο οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο για τις επιχειρήσεις, και ένα νέο κύμα ναυπηγήσεων το οποίο θα εκμηδένιζε τα αποτελέσματα της εξυγίανσης.
- Ο μηχανισμός αυτός δεν απαιτεί την οικονομική παρέμβαση των ενδιαφερομένων κρατών μελών ή της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, δεδομένου ότι χρηματοδοτείται αποκλειστικά από τους ίδιους τους επαγγελματίες του κλάδου με βάση ειδικές εισφορές. Δηλαδή, ο ίδιος ο κλάδος αναλαμβάνει τη ρύθμιση της αγοράς.
- Με στόχο την ολική ελευθέρωση της αγοράς των εσωτερικών πλωτών μεταφορών έως την 1η Ιανουαρίου 2000, και στον βαθμό στον οποίο το επιτρέπει η οικονομική συγκυρία, πιθανόν να απαιτηθεί, εάν το επιθυμεί ομόφωνα ο κλάδος, να μειωθεί η αναλογία "παλιό για νέο" σε επίπεδο 1:1 έτσι ώστε να αφηθεί ελεύθερη η λειτουργία της αγοράς χωρίς, όμως, να τεθούν σε κίνδυνο τα αποτελέσματα της δράσης εξυγίανσης και να κινητοποιηθούν, με τον τρόπο αυτό, οι δυνάμεις της αγοράς, προκειμένου να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα και η αποδοτικότητα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Στο μέλλον, αυτός ο μηχανισμός ρύθμισης, εάν διατηρηθεί και μετά το 1999, θα πρέπει να θεωρηθεί ως μηχανισμός παρακολούθησης και θα πρέπει να παρουσιάζει ηξημένη ευελιξία, ούτως ώστε να ανταποκρίνεται ταχύτερα στις εξελίξεις της αγοράς καθώς και στους οικονομικούς κύκλους οι οποίοι, σήμερα, είναι ολόένα και βραχύτερης διάρκειας.

Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή προτείνει να εξετάσει το ενδεχόμενο, ύστερα από συνεννόηση με τον κλάδο, τους κοινωνικοοικονομικούς κύκλους και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, να υποβάλει:

- πρόταση κανονισμού της Επιτροπής για τη μείωση της αναλογίας το 1998 (η νέα αναλογία θα προσδιορισθεί σε συνάρτηση με τα αποτελέσματα της ανάλυσης της αγοράς, η οποία θα διενεργηθεί μετά τη δράση διάλυσης του 1997).
- πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου, με σκοπό τη διατήρηση ενός μηχανισμού ρύθμισης του τύπου "παλιό για νέο" μετά τις 28 Απριλίου 1999.

Εξάλλου, η Επιτροπή προβαίνει, από κοινού με τους παράγοντες που δραστηριοποιούνται στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, σε μελέτη για το "μέλλον των εσωτερικών πλωτών μεταφορών μετά την 1η Ιανουαρίου 2000". Εντός του 1999, θα μπορούσε να υποβληθεί σχετική έκθεση.

Το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καλούνται να λάβουν γνώση της παρούσας έκθεσης και να λάβουν θέση σχετικά με την προσέγγιση της Επιτροπής, η οποία περιγράφεται στα συμπεράσματα του παρόντος εγγράφου.

ISSN 0254-1483

COM(97) 555 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07 17 08

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-97-572-GR-C

ISBN 92-78-26317-6

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Λουξεμβούργο