

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(93) 553 endelig udg. - SYN 475

Bruxelles, den 16 november 1993

Rapport fra Kommissionen

om virkningen af den strukturelle sanering inden for indlandsskibsfarten,
jf. Rådets forordning (EØF) nr. 1101/89 af 27. april 1989

Forslag til

RÅDETS FORORDNING (EF)

SYN 475

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

(forelagt af Kommissionen)

Rapport fra Kommissionen
om virkningen af den strukturelle sanering inden for indlandsskibsfarten,
jf. Rådets forordning (EØF) nr. 1101/89 af 27. april 1989

1. Indledning

Med Rådets forordning (EØF) nr. 1101/89 af 27. april 1989⁽¹⁾ indførtes en række foranstaltninger med det formål at fjerne den strukturelle overkapacitet, som har karakteriseret indlandsskibsfarten siden det økonomiske tilbageslag i 1980'erne. Rådsforordningen fastlagde to sæt foranstaltninger: a) udbetaling af ophugningspræmier for at reducere den aktive indlandsflådes kapacitet og b) foranstaltninger til begrænsning af investeringen i nye fartøjer i den periode, hvor den koordinerede ophugningsplan gennemføres. (Hovedelementerne i Rådets forordning nr. 1101/89 beskrives mere detaljeret i punkt 2). De sidstnævnte foranstaltninger - den såkaldte "gammelt for nyt-ordning", indførtes for et tidsrum af fem år fra forordningens ikrafttræden (28.4.1989) med mulighed for forlængelse på maksimalt fem år.

I artikel 8, stk. 5, i Rådets forordning nr. 1101/89 fastslås følgende:

"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"⁽²⁾

Denne rapport forklarer, hvorfor Kommissionen mener, at der er behov for en sådan forlængelse. Det relevante forordningsforslag er vedlagt som bilag 1.

2. Baggrund

Hensigten med Rådets forordning nr. 1101/89 og den tilknyttede kommissionsforordning (EØF) nr. 1102/89 af 27. april 1989⁽³⁾, hvor der fastlægges bestemte foranstaltninger til gennemførelse af Rådets forordning, er at rette op på den strukturelle uligevægt mellem efterspørgsel og udbud inden for indlandsskibsfarten. Hovedelementerne i det, der kort kaldes "EF's ophugningsplan", er følgende:

- a) I de medlemsstater, hvis indre vandveje er forbundet med andre medlemsstaters vandveje, og hvis indlandsflådes tonnage er større end 100 000 tons, er der oprettet nationale ophugningsfonde, hvis virksomhed koordineres på EF-plan. De direkte berørte medlemsstater er Belgien, Tyskland, Frankrig og Nederlandene.

Fartøjer, der er indregistreret i andre medlemsstater (f.eks. Luxembourg), men som benytter de ovennævnte medlemsstaters indre vandveje, skal tilknyttes en af de omtalte ophugningsfonde.

(1) EFT L 116 af 28.4.1989, s. 25, senest ændret ved Rådets forordning (EØF) nr. 3572 af 4. december 1990, se EFT L 353 af 17.12.1990, s. 14.
(2) Det i stk. 1 nævnte tidsrum er tidsrummet fra 28.4.1989 til 27.4.1994, hvor gammelt for nyt-ordningen er gældende.
(3) EFT L 116 af 28.4.1989, s. 30, senest ændret ved Kommissionens forordning (EØF) nr. 3690/92 af 21.12.1992, EFT L 347 af 22.12.1992, s. 22.

- b) Hele den aktive flåde af indlandsfragtskibe og skubbebåde, der benytter dette net, og som er indregistreret i en medlemsstat, er omfattet af ophugningsplanen. Der er anført et begrænset antal undtagelser i forordningen.
- c) Det indledende mål for EF's ophugningsplan var at reducere tørlastflåden med 10% og tankskibsflåden med 15% mellem den 1.1.1990 og den 1.12.1990.
- d) For at modvirke, at indlandsskibsfartens virksomheder opbygger en ny overkapacitet, har man indført det såkaldte "gammelt for nyt"-system, der indebærer, at virksomheder, der vil sætte ny kapacitet i drift, enten
- * skal ophugge en mængde tonnage, der svarer til det nye fartøjs tonnage, dog uden at virksomheden modtager en ophugningspræmie, eller
 - * hvis de beslutter sig til ikke at ophugge tonnage, skal betale et særligt bidrag til ophugningsfonden, der svarer til ophugningspræmien for den type fartøj, der sættes i drift.
- e) Det samlede beløb, der er nødvendigt til udbetaling af ophugningspræmier, er stillet til rådighed for ophugningsfondene af de berørte regeringer i form af rentefri lån. Lånene tilbagebetales af indlandsskibsfartsindustrien over en årrække. Til dette formål betaler skibsejerne årlige bidrag baseret på fartøjernes tonnage og type til fondene.
- f) De schweiziske myndigheder har samtidig indført tilsvarende foranstaltninger for den schweiziske flåde. Driften af den schweiziske fond koordineres med de øvrige fonde.
- g) Der gælder økonomisk solidaritet mellem fondene for at sikre, at refunderingsperioden for de rentefrie lån bliver den samme i alle de berørte stater.

Da dette er en EF-ordning, skal beslutninger om systemets drift tages på EF-plan. Kommissionen er bemyndiget til at tage visse beslutninger om systemets drift. Således har Kommissionen fastlagt bl.a. satserne for ophugningspræmierne for de forskellige typer fartøjer, satserne for de årlige bidrag, der skal betales til fondene, og detaljerede regler for den økonomiske solidaritet.

Herudover organiserer Kommissionen regelmæssigt koordineringsmøder med repræsentanterne for de berørte stater og de myndigheder, der er ansvarlige for ophugningsfondene, for at sikre en ensartet brug af reglerne. Som et led i denne proces rådspørges repræsentanter for indlandsskibsfarten jævnlige.

3. Oversigt over resultaterne af EF's ophugningsplan

Kommissionen fremlagde sin første rapport om resultatet af den fælles ophugningsplan den 15. juli 1992⁽⁴⁾. I det følgende gives et kort resumé af rapportens hovedelementer suppleret med oplysninger fra ophugningsfondene og andre kilder om den efterfølgende periode.

Skibsejerne havde mulighed for at indsende ansøgninger om ophugningspræmie mellem 1. januar 1990 og 1. maj 1990. I løbet af 1990 imødekom fondene 1615 ansøgninger om ophugningspræmier. En oversigt over resultaterne for forskellige fartøjstyper ses nedenfor.

Tabel 1 : Ophugningsansøgninger, der er imødekommet af fondene i B, D, F, NL, og CH

	Imødekomne ophugningsansøgninger		Tonnage eller kw i gennemsn.
	antal	tonnage eller kw	
Tørlast	1.318	799.200	606t
tankskibe	260	264.398	1.017t
skubbebåde	37	30.407	822kw

For at kunne foretage en sammenligning mellem den samlede kapacitet af de fartøjer, der er taget ud af drift, og den resterende aktive flådes kapacitet må man tage hensyn til forskellene i de forskellige typer fartøjers produktivitet (f.eks. fartøjer med egen maskinkraft, pramme, der skubbes og pramme, der slæbes). I Kommissionens forordning (EØF) nr. 1102/89 er der derfor fastlagt udnyttelseskoefficienter, som gør det muligt at udtrykke alle fartøjers kapacitet i "tilsvarende tonnage" beregnet i forhold til fartøjer med egen maskinkraft på over 650 tons.

Tabel 2: Kapacitetsreduktion som følge af den fælles ophugningsplan

	Aktiv flåde 1991 B + D + F + NL + CH (a)	Imødekomne ophugnings- ansøgninger (b)	% (b:a)
Tørlast	7.819.964 eq.t	613.357 eq.t	7,84
tankskibe	1.710.625 eq.t	222.663 eq.t	13,02
skubbebåde	330.171 kw	30.407 kw	9,21

(4) Rapport fra Kommissionen om virkningen af den strukturelle sanering inden for indlandsskibsfarten, jf Rådets forordning (EØF) nr. 1101/89 af 27. april 1989. SEK (92) endelig udg. af 15.7.1992.

Af tabel 2 ses det, at ca. 8% af tørlastkapaciteten og 13% af tankskibskapaciteten er taget ud af drift som led i EF's ophugningsplan for 1990.

4. Supplerende ophugningsforanstaltninger

Som følge af Tysklands forening den 3. oktober 1990 blev der iværksat en supplerende ophugningsforanstaltning for indlandsflåden i det tidligere DDR. Resultaterne af denne begrænsede foranstaltning skal føjes til de ovennævnte tal.

På den tyske regerings anmodning fastlagde Kommissionen ved forordning (EØF) nr. 317/91⁽⁵⁾ betingelserne for denne supplerende foranstaltning. I alt blev 196 ansøgninger, der repræsenterede en samlet lasteevne på 98 589 tons, imødekommet i 1991. Resultatet er, at 14,25% af det tidligere DDR's flåde er taget ud af drift. Den resterende del af flåden er nu fuldstændig integreret i EF's ophugningsplan.

Endvidere må den franske regerings foranstaltninger på grundlag af Rådets forordning nr. 1101/89, artikel 2, stk. 3, nævnes. Ifølge denne artikel kan medlemsstaterne udelukke fartøjer på mindre end 450 tons fra forordningens anvendelsesområde, hvis de økonomiske og sociale forhold i denne sektor gør det påkrævet. I så fald skal den berørte medlemsstat udarbejde en alternativ plan. Frankrig har udnyttet denne mulighed og har forelagt Kommissionen en national saneringsplan i henhold til reglerne om statsstøtte. Formålet med denne plan ("Plan Economique et Social") er at tage en betydelig del (omkring 20%) af flåden af små fartøjer ud af drift over en vis årrække. Planen omfatter ophugningspræmier og sociale ledsageforanstaltninger. Desuden er der indbygget garantier mod konkurrenceforvridning. Dette indebærer, at fartøjer, der er omfattet af den franske nationale plan, også skal betale årlige bidrag til deres nationale ophugningsfond efter satser, der svarer til dem, der gælder i EF's ophugningsplan.

Da den franske "Plan Economique et Social" trådte i kraft den 1.1.1990 var 2153 tørlastfartøjer med en samlet lasteevne på 980.288 tons omfattet af ordningen. Fra den 1.1.1990 til den 1.1.1993 blev der imødekommet 569 ansøgninger om ophugning, svarende til en lasteevne på 203.287 tons. Dette svarer til 20,7% af den oprindelige flådes kapacitet. De franske myndigheder regner med at stoppe ordningen med udgangen af 1994.

5. Samlet ophugning (1990-1992)

Det samlede resultat af de ovenfor omtalte ophugningsforanstaltninger, som gennemførtes mellem 1.1.1990 og 1.1.1993, ser således ud (afrundede tal):

(5) EFT L 37 af 9.2.1991, s. 27.

- tørラスト: over 2.000 fartøjer med en samlet lasteevne på 1,1 mio. tons blev ophugget,
- tankskibe: 260 fartøjer med en samlet lasteevne på 260.000 tons.

Derudover blev 30.000 kw skubbebådkapacitet taget ud af markedet i samme periode.

6. Økonomiske konsekvenser

De samlede udgifter til ophugningspræmier under EF's ophugningsplan (inkl. flåden i det tidligere DDR) i perioden 1990-1992 beløb sig til 104.401.576 ECU, heraf 66.041.893 ECU til tørラストfartøjer og skubbebåde og 38.359.683 ECU til tankskibe⁽⁶⁾.

Som nævnt ovenfor er disse beløb stillet til rådighed af de direkte berørte medlemsstater i form af rentefrie lån. Disse lån betales nu tilbage af ejerne af indlandsfartøjer via årlige bidrag baseret på fartøjernes tonnage og type (f.eks. 1 ECU per ton pro anno for tørラストfartøjer på over 650 tons).

De særlige bidrag, der betales af indlandsskibsfartsvirksomheder, som sætter nye fartøjer i drift uden af ophugge tilsvarende gammel tonnage, tjener som en sekundær indtægtskilde for ophugningsfondene.

De fem fondes samlede indtægter siden iværksættelsen af EF's ophugningsplan kan opstilles således:

Tabel 3: Årlige indtægter (B + D + F + NL + CH) i ECU

År	Tørラスト (inkl. skubbebåde)	Tankskibe
1990	9.620.185	5.801.845
1991	9.694.580	7.908.491
1992	9.825.993	15.570.928
1990 - 1992	29.140.758	29.281.264

(6) Derudover er der bevilget 15,9 mio. ECU til udbetaling af ophugningspræmier som led i den franske "Plan Economique et Social". Dette beløb finansieres ikke gennem EF's ophugningsplan og gennemgås ikke nærmere i dette afsnit.

I tørlastsektoren var 44% af de rentefrie lån tilbagebetalt med udgangen af 1992. I tankskibssektoren var 76% tilbagebetalt på samme tidspunkt. Forskellen skyldes, at fondene modtog mange særbidrag i henhold til gammelt for nyt-ordningen på grund af bygningen af nye tankskibe i 1991 og 1992.

Af grunde, der uddybes i punkt 7 og 8, fastslås det i Kommissionens forordning nr. 3690/92 af 21. december 1992, at det særlige bidrag, der modtages for nye fartøjer, der er indsat uden ophugning af en tilsvarende tonnage, fra den 1.1.1993 ikke længere skal anvendes til tilbagebetaling af de rentefrie lån, men til udbetaling af ophugningspræmier. Indtægterne for 1993 og de følgende år vil formentlig ligge på ca. 9 mio. ECU for tørlastsektoren og ca. 5 mio. ECU årligt for tankskibssektoren. Lånene i tørlastsektoren vil derfor sandsynligvis være fuldstændig tilbagebetalt omkring slutningen af 1996, medens tankskibssektoren måske når dette mål i 1994.

Da tilbagebetalingsperioden ifølge Rådets forordning nr. 1101/89, artikel 6, stk. 4, ikke må overstige 10 år (fra 1990), kan det konkluderes, at tilbagebetalingen forløber planmæssigt.

7. Den økonomiske virkning af ophugningsplanen

EF's ophugningsplan for 1990 har haft den vigtige socio-økonomiske virkning, at et betragteligt antal private skibsejere har kunnet forlade erhvervet på acceptable økonomiske vilkår.

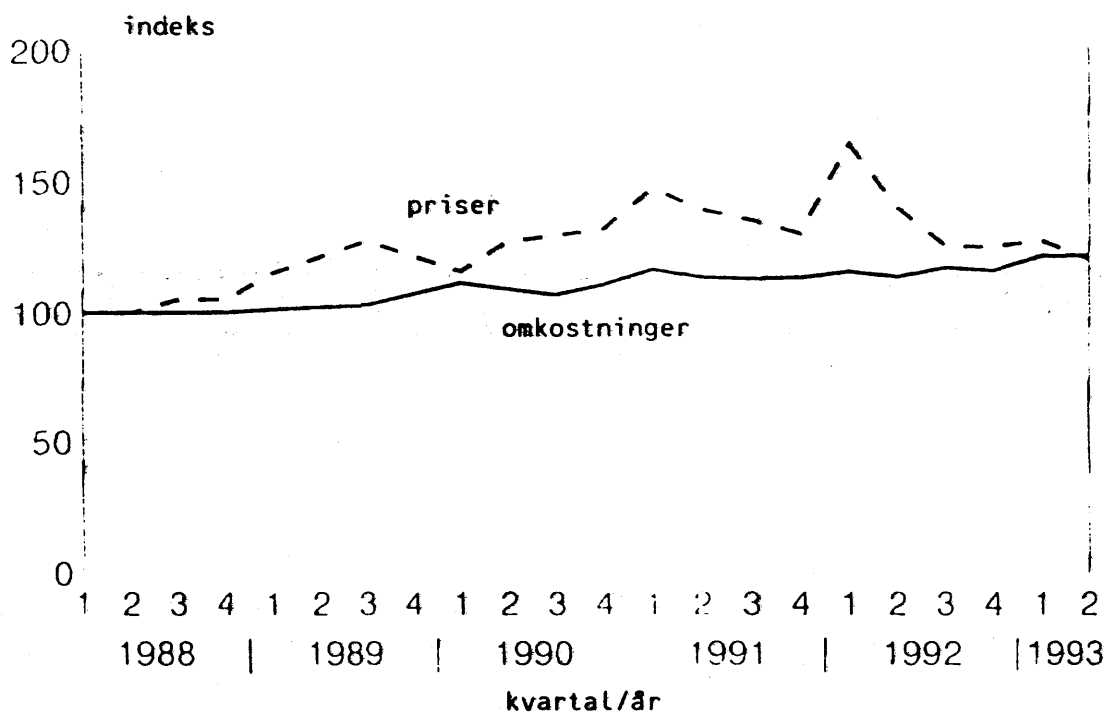
Et andet, måske endnu vigtigere, mål med planen var at forbedre indkomstsituation for dem, der blev i erhvervet.

Pris- og omkostudviklingen på bestemte delmarkeder for transport ad indre vandveje overvåges permanent som led i Kommissionens markedstilsynsordning. Rhin-markedet er det vigtigste af disse delmarkeder. Det står for mere end halvdelen af al transport ad indre vandveje i EF.

Tørlast

Den følgende grafiske fremstilling viser udviklingen i omkostnings- og prisindekser for tørlasttransport på Rhinen siden ophugningsforanstaltningens start. 1988 er valgt som udgangspunkt, fordi det er året før Rådets forordning nr. 1101/89 trådte i kraft. Priser og omkostninger fra begyndelsen af 1988 er således sat til "100". Dette skal dog ikke tages som tegn på, at priser og omkostninger var lige store. Priserne i 1988 var tværtimod ekstremt lave og langt fra at dække omkostningerne fuldt ud.

RHIN-MARKEDET FOR TØRLAST
omkostnings- og prisindeks (1988 = 100)



Som grafen viser, steg priserne mere end omkostningerne i årene 1989, 1990, 1991 og begyndelsen af 1992 (En detaljeret oversigt over omkostnings- og prisindekser bringes i tabel 4 på næste side).

Denne udvikling var resultatet af en reduktion af overkapaciteten kombineret med en stabil efterspørgsel. Statistiske data fra Kommissionens markedstilsynsordning tegner følgende billede af den samlede mængde tørlast transporteret ad indre vandveje i EUR-5 (B, D, F, L, NL):

1988 = 344,6 mio t.; 1989 = 343,9 mio t.; 1990 = 347,8 mio t. og 1991 = 349,2⁽⁷⁾ mio t.

Statistiske data for for 1992 og 1993 foreligger ikke endnu. Det er dog den almindelige opfattelse, at det generelle økonomiske klima pludselig forværredes i løbet af 1992. Vigtige sektorer inden for indlandsskibsfartsindustrien såsom bygningssektoren, kul- og stålindustrien og den kemiske industri meldte om bratte fald i produktionen. Dette fik øjeblikkelig indflydelse på priserne på indlandsskibsfartsmarkedet. Medens prisindekset for tørlasttransport på Rhinen nåede helt op på 164 i første kvartal af 1992, faldt det til 124 ved udgangen af 1992 og sank yderligere til 119 i andet kvartal af 1993.

(7) preliminary figure.

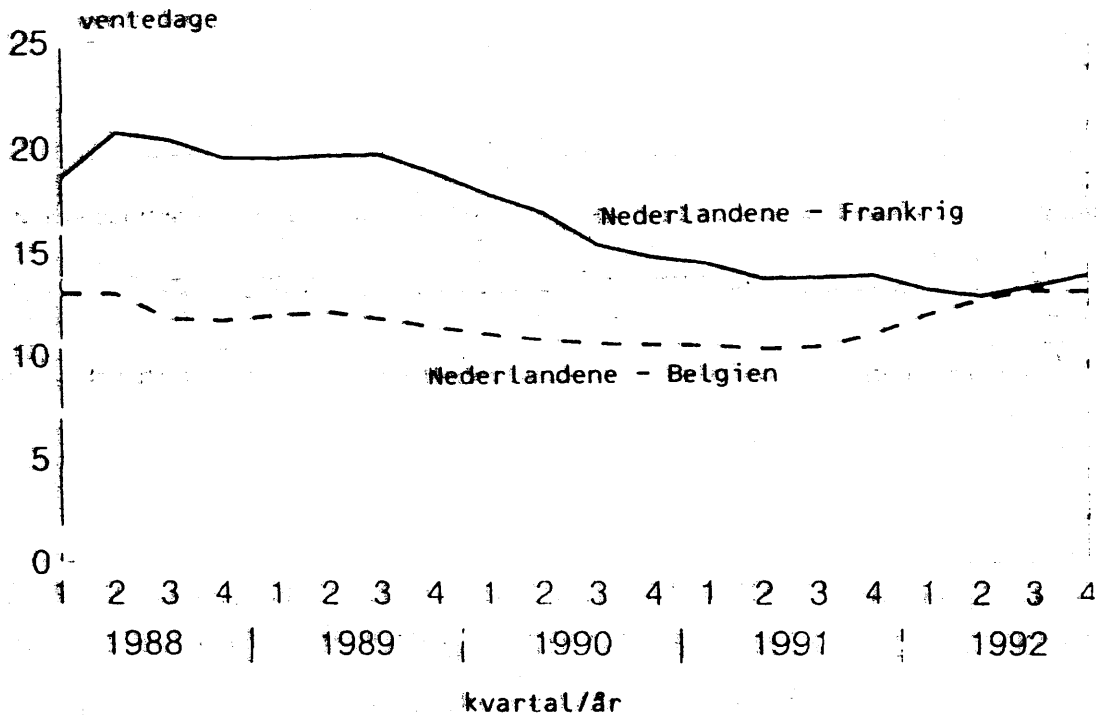
Tabel 4: Omkostnings- og prisindekser i Rhin-trafikken (1988 = 100)

		Tørラスト		Flydende last	
		Omkostn.- indeks	Prisindeks	Omkostn.- indeks	Prisindeks
1988	I	100	100	100	100
	II	100	100	100	100
	III	100	105	100	85
	IV	100	105	100	85
1989	I	101	115	100	81
	II				
	III	103	127	102	132
	IV				
1990	I	111	115	110	197
	II		127		153
	III	106	129	106	167
	IV	110	132	108	204
1991	I	116	147	114	184
	II	113	139	113	281
	III	112	135	112	254
	IV	113	129	112	185
1992	I	115	164	114	239
	II	113	139	113	165
	III	116	125	115	132
	IV	115	124	114	128
1993	I	121	126	119	125
	II	121	119	119	116

Eftersom omkostningsindekset var steget til næsten samme niveau (121 i samme kvartal), må man konkludere, at forholdet mellem omkostninger og priser i første halvdel af 1993 omtrent var det samme som i begyndelsen af 1988.

Omkostnings- og prisindekser for det frie Rhin-marked er en god generel indikator for markedssituationen for virksomheder med større skibe i drift. For de mindre både kan antallet af ventedage mellem to ture registreret på fragtbørserne imidlertid være en anden nyttig indikator. Den følgende graf viser udviklingen med hensyn til ventedage for transporten mellem Nederlandene-Belgien og Nederlandene-Frankrig.

Nord-syd-markedet
ventedage, glidende gennemsnit

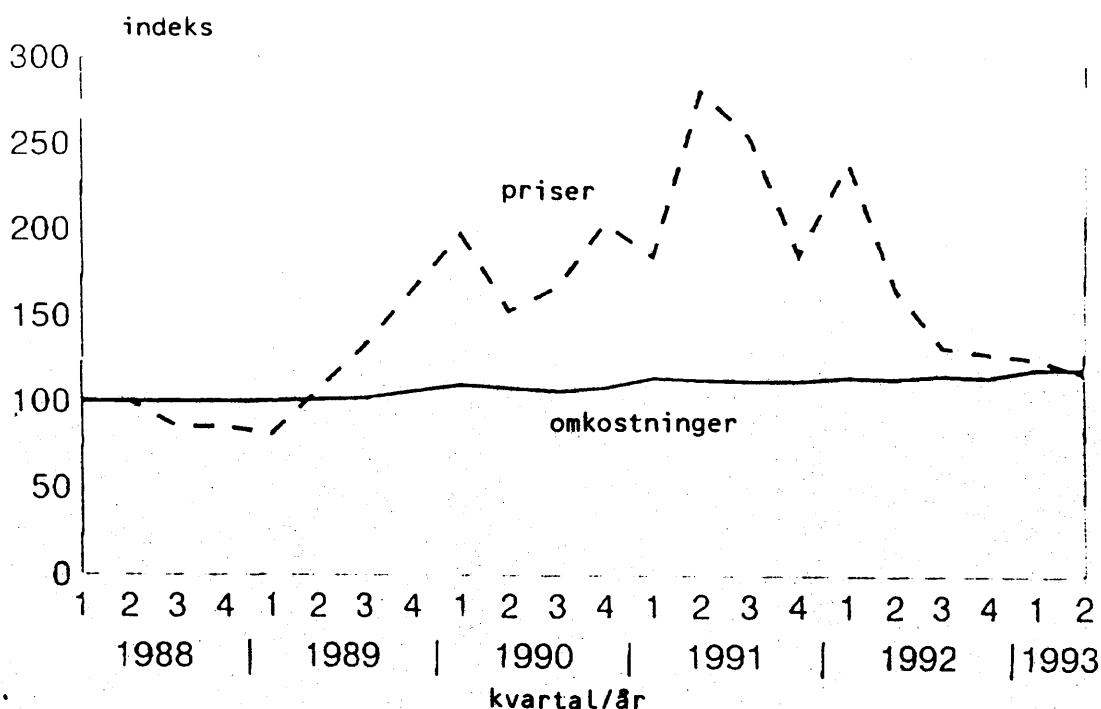


Den lange ventetid (10 - 20 dage), der er registreret på fragtbørserne viser klart, at der er en betydelig overkapacitet på dette marked. Ventedagene for forbindelsen Nederlandene-Frankrig faldt gradvis i perioden 1989-1991. Årsagen var ophugningen af et betydeligt antal små både i Belgien, Frankrig og Nederlandene, og virkningen var positiv for de resterende bådes ekspeditionstid. Denne virkning er knap så tydelig i forbindelsen Nederlandene-Belgien, da små både spiller en mindre rolle i denne trafik. Virkningen af den gradvist faldende efterspørgsel på fragtbørserne opvejedes således af ophugningsforanstaltningen. Denne udvikling fik dog en ende og vendte endog i 1992 som følge af yderligere fald i efterspørgslen. Nord-syd-transportvirksomhedernes strejker og demonstrationer i Nederlandene og Belgien i sommeren 1993 overflødiggør yderligere statistisk bevis for, at disse virksomheders økonomiske situation igen er kritisk.

Flydende last

I 1988 var indlandsskibsfartens tankskibsmarked endnu mere trykket end tørlastmarkedet. Der blev derfor opstillet det mål at ophugge 15% af tankskibsflåden over for 10% af tørlastflåden. Som nævnt ovenfor resulterede det i, at 13% af kapaciteten blev taget ud af drift. Som den følgende graf viser, begyndte priserne for transport af flydende last på Rhinen at rette sig i løbet af 1989 og nåede et højdepunkt i første halvdel af 1991.

Rhin-markedet, flydende last
omkostnings- og prisindekser (1988 = 100)



Dette opsving skyldtes en kombination af faktorer som midlertidig høj efterspørgsel (perioder med lav vandstand på Rhinen, Golf-krisen), men især den væsentlige reduktion af flådekapaciteten. Den stærke genopretning af priserne er bemærkelsesværdig, eftersom den strukturelle tendens for efterspørgslen efter flydende last nærmere var nedadgående end opadgående, hvilket følgende tal viser (EUR-5):

1988 = 74,7 mio t.; 1989 = 70,0 mio t.; 1990 = 69,0 mio t. og 1991 = 69,8(8) mio t.

(8) Foreløbige tal.

Tankskibsmarkedet var ligesom tørlastmarkedet præget af optimisme indtil første halvdel af 1992. Da det generelle økonomiske klima ændredes, faldt priserne så brat, at omkostnings/pris-forholdet nu i midten af 1993 svarer til forholdet i 1988.

Generel vurdering

Det fremgår klart af denne beskrivelse, at rehabiliteringsforanstaltningerne, som Rådet påbegyndte i 1989, effektivt har bremset den igangværende krise. Analysen viser imidlertid også, at sektoren fortsat er meget sårbar over for udsving i efterspørgslen, og at den i øjeblikket er alvorligt ramt af den økonomiske recession.

8. Gammelt for nyt-ordningen

Gammelt for nyt-ordningen indførtes for at modvirke den konstaterede tendens til overinvestering. Er det lykkedes?

For det første må man være opmærksom på, at det aldrig har været meningen at reglen skulle bremse al investering i ny kapacitet. I modsætning til et tonnagestop skulle en gammel for nyt-ordning ikke lægge sig hindrende i vejen for den nødvendige modernisering af flåden. Selvom markedet som helhed ikke bliver større, vil der stadig være behov for at udvide og modernisere visse delmarkeder. I den periode, ordningen har været gældende, har dette især været tilfældet for delmarkedet for containertransport og transport af kemiske produkter. Det har vist sig i praksis, at et tilstrækkeligt antal nye skibe af denne type er sat i drift i de seneste år. Desuden er der taget en del nye skubbebåde i anvendelse. Det kan derfor i første omgang konkluderes, at investeringsbegrænsningen ikke er blevet håndhævet for strengt.

Et andet spørgsmål er, om ordningen måske har været for løs til at være effektiv. Tabel 5 (se næste side) giver en oversigt over alle de aktiviteter, der har været omfattet af gammel for nyt-ordningen. Tabellen er baseret på oplysninger fra de fem samarbejdende ophugningsfonde. Ved gennemgangen af disse tal må man skelne mellem tørlastsektoren og tankskibsmarkedet.

I tørlastsektoren steg flådens kapacitet med 177.431 tons i perioden 28.4.1989 til 1.1.1993. Det svarer til en gennemsnitlig stigning på 50.000 tons om året, eller til 0,5% om året af den samlede flådekapacitet (10 mio. tons). Det er et relativt lavt tal. Det kan til sammenligning nævnes, at EF's tørlastflåde på de indre vandveje alene i året 1988 øgede sin kapacitet med 210.117 tons.

Den nye kapacitet blev desuden i vidt omfang (67%) opvejet af ophugning af 118.689 tons gammel kapacitet til gengæld for bygningen af nye skibe. For den nye tonnage, der ikke modsvarede af ophugning, blev der indbetalt særlige bidrag til ophugningsfondene på ialt 4,036 mio. ECU. Dette beløb anvendtes til delvis tilbagebetaling af de rentefrie lån.

Tabel 5: Anvendelse af gammel for nyt-ordningen i perioden 28.4.1989 - 1.1.1993

Gammel for nyt-ordningen : Særlige bidrag og kompenserende ophugget tonnage (kompensationstonnage)

(Periode: 28.4.1989 - 01.01.1993)

Skibstype	Nybyggede skibe		Forlængede skibe		Særlige bidrag (ECU)		Kompensationstonnage	
	Antal	Tonnage	Antal	Tonnage	Særlige bidrag i alt	Heraf reelt indbetalt	I alt	Heraf reelt ophugget
Tørløst								
Fragtskibe med egen maskinkraft	10	22.081	56	9.352	1.600.650	802.814	24.058	24.058
Pramme der skubbes	49	123.626	5	420	2.408.361	2.408.361	94.631	94.631
Pramme der sløbes	9	21.952	-	-	27.117**	27.117	-	-
Total	68	167.659	61	9.772	4.036.128	3.238.292	118.689	118.689
Tankskibe								
Fragtskibe med egen maskinkraft	41	86.630	20	4.871	14.705.908	13.423.012	19.734	19.734
Pramme der skubbes	1	995	1	767	190.804	190.804	4.254	4.254
Pramme der sløbes								
Total	42	87.625	21	5.638	14.896.712	13.613.816	23.988	23.988
Skubbebåde*								
	1	3.960	9	1.803	251.925	194.345	4.784	4.784

*/kw

** Delvis kompensation med ophugning af skubbede pramme i stedet for særlige bidrag.

Det kan generelt konkluderes, at tallene for tørlastsektoren viser et billede, der stort set opfylder de oprindelige mål, som var:

- a) at bringe investeringerne ned på et niveau, der er tilstrækkeligt til, at berettigede krav om modernisering kan imødekommes,
- b) at overtale skibsejerne til at "kompensere" for nybyggeri ved at ophugge gammel tonnage, hvor det er muligt.

Tallene for tankskibssektoren tegner imidlertid et andet billede. I referenceperioden blev driftskapaciteten øget med 93.263 tons, dvs. 25.000 tons om året. Det svarer til en gennemsnitlig årlig stigning på 1,2% i forhold til den samlede tankskibsflådes kapacitet. Kun en lille del (26%) af den nye kapacitet opvejedes af ophugning af gammel tonnage (23.988 tons). De fleste skibsejere foretrak at betale det særlige bidrag frem for at ophugge.

Årsagerne til denne adfærd skal søges i markedssituationen i 1991 og første halvdel af 1992. Da fragtpriiserne på flydende last fortsatte med at stige i 1991, besluttede mange tankskibsvirksomheder at lade nye skibe bygge. De højere priser på brugte tankskibe og de lave byggepriser, som skibsværfter i Østeuropa tilbød, bidrog til beslutningerne om at investere. På grund af de høje priser på brugte fartøjer på netop det tidspunkt, var det billigere at betale det særlige bidrag end at tage skibe ud af drift, hvilket forklarer den lave kompensationsgrad.

Så snart tallene, der viste denne udvikling, forelå, begyndte Kommissionen at analysere og rette op på situationen. Efter samråd med de berørte medlemsstater, ophugningsfondene og erhvervsorganisationerne konkluderede den, at gammelt for nyt-ordningens virkning i en markedssituation, hvor prisen på selv meget gamle brugte skibe midlertidigt lå for højt, kunne forbedres, hvis man reserverede de særlige bidrag, fondene modtog, til udbetaling af ophugningspræmier på et senere tidspunkt. De særlige bidrag skulle således ikke længere anvendes til fremskyndet tilbagebetaling af de rentefrie lån, men til at tage en tilsvarende tonnage ud af drift, så snart priserne på gamle skibe kom ned på det niveau, som ophugningspræmierne lå på.

Den 21. december 1992 vedtog Kommissionen forordning nr. 3690/92, der indeholder de ovenfor omtalte ændringer og fastlægger detaljerede regler for udbetaling af ophugningspræmier i henhold til den nye procedure. Forordningen trådte i kraft den 1.1.1993. Fra denne dato har skibsejerne igen mulighed for at indsende ansøgning om ophugningspræmier. De økonomiske ressourcer er imidlertid begrænsede. De består kun af de særlige bidrag, der modtages efter den 1.1.1993. Velbegrundede ophugningsansøgninger, som ikke kan imødekommes på grund af manglende økonomiske midler, optages på en venteliste, hvis skibsejeren ønsker det.

De første resultater af det nye system er sammenfattet i følgende tabel.

Tabel 6: Ophugningsansøgninger imødekommet mellem 1.1.1993 og 1.7.1993.

	Antal skibe	Ophugget kapacitet	Udbetalte ophugningspræmier
Tørlast	1	2.185 ton	131.000 ECU
Skubbebåde	1	985 kw	236.400 ECU
Tankskibe	23	11.877 ton	1.956.356 ECU

På grund af de begrænsede økonomiske ressourcer var der kun 2 ansøgninger i tørlastsektoren (heraf 1 skubbebåd), der kunne imødekommes. I tankskibssektoren stod et større beløb til rådighed, da nogle nye tankskibe, der var bestilt under højkonjunkturen, blev sat i drift. Det gjorde det muligt at ophugge næsten 12.000 tons overskudskapacitet.

I første halvår af 1993 modtog ophugningsfondene mange flere ansøgninger om ophugningspræmier, end de kunne imødekomme inden for budgetrammerne. Den 1. juli 1993 var der 220 ansøgninger på ventelisten for tørlastsektoren, herunder skubbebåde og 27 ansøgninger for tankskibe.

Konklusioner

Hvad angår gammelt for nyt-ordningen, må man konkludere, at ændringen, der indførtes pr. 1.1.1993, er en forbedring, da den sikrer, at al ny kapacitet, der sættes ind, opvejes af ophugning af tilsvarende tonnage.

De mange ophugningsansøgninger på venteliste viser klart, at der er behov for at videreføre de aktuelle rehabiliteringsforanstaltninger. Spørgsmålet, om gammelt for nyt-ordningen fastlagt i artikel 8 i Rådets forordning nr. 1101/89 skal revideres den 28. april 1994, må besvares positivt på baggrund af den aktuelle markedssituation. I overensstemmelse med artikel 8, stk. 5, i førnævnte rådsforordning fremlægger Kommissionen hermed et forslag for Rådet om forlængelse af gammelt for nyt-ordningen. Forslaget er vedlagt denne rapport.

Forslag til

RÅDETS FORORDNING (EF)

SYN 475

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

(forelagt af Kommissionen)

Begrundelse

1. Den 27. april 1989 vedtog Rådet efter forslag fra Kommissionen en række foranstaltninger med det formål at reducere den strukturelle overkapacitet inden for indlandsskibsfarten. Foranstaltningerne er fastlagt i Rådets forordning (EØF) nr. 1101/89⁽¹⁾ og falder i to kategorier:
 - a) udbetaling af ophugningspræmier for at reducere den aktive indlandsflådes kapacitet,
 - b) foranstaltninger til begrænsning af investeringen i nye fartøjer i den periode, hvor den koordinerede ophugningsplan gennemføres - det såkaldte "gammelt for nyt"-system. Ordningen er midlertidig og ophører den 28.4.1994.
2. Ifølge artikel 8, stk. 5, i forordning nr. 1101/89 kan Rådet på grundlag af et forslag fra Kommissionen ledsaget af en begrundet rapport beslutte at forlænge gammelt for nyt-ordningens gyldighedsperiode med maksimalt fem år.

Det fremgår af den vedlagte rapport, at gammelt for nyt-ordningen effektivt bidrager til at reducere overkapaciteten. Rapporten viser imidlertid også, at indlandsskibsfartsindustrien er alvorligt berørt af et nyligt fald i efterspørgslen forårsaget af det generelle økonomiske tilbageslag, som begyndte at blive tydeligt i 1992.

Af disse grunde finder Kommissionen, at der er behov for at forlænge gammelt for nyt-ordningens gyldighedsperiode, så at overkapaciteten kan reduceres yderligere.
3. Under høringer arrangeret af Kommissionens tjenestegrene gav de direkte berørte medlemsstater og indlandsskibsfartsvirksomhedernes organisationer udtryk for det synspunkt, at gammelt for nyt-ordningen bør forlænges midlertidigt af de grunde, der er anført i punkt 2 og uddybet i den vedlagte rapport.
4. Pakken af kapacitetsbegrænsende foranstaltninger, som indførtes med Rådets forordning nr. 1101/89, finansieres af industrien selv. Planen pålægger Fællesskabets virksomheder at betale årlige bidrag til ophugningsfonden i en periode, der overskrider datoen den 28.4.1994. Hvis gammelt for nyt-ordningen ikke forlænges, vil pakkens balance blive ødelagt.
5. Af ovennævnte grunde mener Kommissionen, at gammelt for nyt-ordningen bør videreføres for en ny femårsperiode. På baggrund af den svingende markedssituation vil det dog være hensigtsmæssigt at analysere situationen igen ved udgangen af 1996 og fremlægge supplerende forslag for Rådet om nødvendigt. Det kunne f.eks. være forslag om at lette overgangen ved gradvist at reducere de betingelser, gammelt for nyt-ordningen stiller.

(1) EFT L 116 af 28.4.1989, s. 25, senest ændret ved Rådets forordning (EØF) nr. 3572 af 4.12.1990, se EFT L 353 af 17.12.1990, s. 14.

Forslag til

Rådets forordning (EF) nr. ...
af ...

om ændring af forordning (EØF) nr. 1101/89 om strukturel
sanering af indlandsskibsfarten⁽¹⁾

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁽²⁾

i samarbejde med Europa-Parlamentet⁽³⁾

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁽⁴⁾,
og

ud fra følgende betragtninger:

Rådets forordning (EØF) nr. 1101/89 indførte en række foranstaltninger med
det formål at fjerne den strukturelle overkapacitet inden for
indlandsskibsfarten. En af disse foranstaltninger; som sigter mod en
midlertidig begrænsning af investeringen i ny kapacitet, skulle
oprindeligt gælde for en femårsperiode;

foranstaltningerne har bidraget til en reduktion af den strukturelle
overkapacitet i indlandsskibsfartssektoren; den seneste tids økonomiske
tilbageslag har ført til et fald i efterspørgslen efter transport ad indre
vandveje og følgelig til fornyet overkapacitet, som mærkes i alle sektorer
af dette marked; det er derfor hensigtsmæssigt at opretholde de aktuelle
strukturelle saneringsforanstaltninger i en vis periode;

Ifølge prognoserne er det sandsynligt, at overkapaciteten vil vare ved i
længere tid; der bør derfor foretages en ny analyse af situationen inden
udgangen af 1996 på grundlag af markedssituation til den tid -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

(1) EFT L 116 af 28.4.1989, s. 25

(2)

(3)

(4)

Artikel 1

I forordning (EØF) nr. 1101/89 foretages følgende ændringer.

1. I artikel 8, stk. 1, litra a), første punktum, ændres "fem år" til "ti år".
2. I artikel 10 indsættes som stk. 5:

"5. Kommissionen evaluerer den samlede virkning af de i denne forordning fastlagte foranstaltninger i en rapport, som den eventuelt supplerer med forslag, og som den forelægger Europa-Parlamentet og til Rådet inden den 31. december 1996."

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 28. april 1994.

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

Udfærdiget i Bruxelles,

På Rådets vegne

KOM(93) 553 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07

Katalognummer : CB-CO-93-591-DA-C

ISBN 92-77-60753-X
