



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 23.05.1995
COM(95) 199 τελικό

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

Ανακοίνωση

για μια κοινή πολιτική σχετικά με την οργάνωση της αγοράς
εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τη λήψη συνοδευτικών μέτρων

Πρόταση
ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τους όρους ναύλωσης και διαμόρφωσης των τιμών στον
τομέα των εθνικών και διεθνών εσωτερικών πλωτών μεταφορών
εμπορευμάτων στην Κοινότητα

Πρόταση
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 του Συμβουλίου
σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας

Πρόταση
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 περί ενισχύσεων που
χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών

(υποβάλλονται από την Επιτροπή)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΓΙΑ ΜΙΑ ΚΟΙΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΤΗ ΛΗΨΗ ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ:

1. Κατά την έκδοση από το Συμβούλιο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3921/91 του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για τον καθορισμό των όρων αποδοχής των μεταφορέων των μη εγκατεστημένων σε κράτος μέλος στις εθνικές εσωτερικές πλωτές του μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων (cabotage)¹, η Επιτροπή ανέλαβε την υποχρέωση, ύστερα από αίτημα του Συμβουλίου να μελετήσει από την άποψη του κοινοτικού δικαίου την κατάσταση των συστημάτων ναύλωσης εκ περιτροπής και των κρατικά καθορισμένων τιμών που ισχύουν στο Βέλγιο, τη Γαλλία και την Ολλανδία και να υποβάλει σχετική έκθεση στο Συμβούλιο. Πριν προβεί στην ανάλυση αυτή, η Επιτροπή προτίμησε να αναμείνει τις αποφάσεις του Δικαστηρίου για το καθεστώς διαμόρφωσης των τιμών στις οδικές μεταφορές στη Γερμανία, οι οποίες εκδόθηκαν στις 17 Νοεμβρίου 1993².

2. Βάσει αυτών των αποφάσεων του Δικαστηρίου, η Επιτροπή επιβεβαίωσε στην έκθεσή της προς το Συμβούλιο σχετικά με την "οργάνωση της αγοράς εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των συστημάτων της ναύλωσης εκ περιτροπής"³ την ασυμβατότητα της εκ περιτροπής ναύλωσης που οργανώνεται από τον κλάδο. Ωστόσο, στην περίπτωση συστημάτων εκ περιτροπής ναύλωσης, τα οποία ρυθμίζονται από τα κράτη, οι εθνικές αρχές έχουν τη δυνατότητα, υπό την επιφύλαξη της τήρησης ορισμένων όρων, να επιβάλλουν τιμές και συνθήκες λειτουργίας βάσει των διατάξεων που ισχύουν για τη ρύθμιση της αγοράς.

3. Το θέμα της εκ περιτροπής ναύλωσης δεν πρέπει ωστόσο να εξετάζεται μόνο από την άποψη του δικαίου περί ανταγωνισμού αλλά και από την γενική άποψη της αγοράς εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Η ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας επιτρέπει αρχικά στους μεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης ελεύθερη πρόσβαση σε όλη την αγορά (γενίκευση του cabotage από 1η Ιανουαρίου 1995), υπό τον όρο όμως ότι τηρούνται οι ισχύουσες εθνικές διατάξεις, συμπεριλαμβανομένου και του συστήματος της εκ περιτροπής ναύλωσης. Σε μία δεύτερη φάση, θα πρέπει συνεπώς να καταβληθεί προσπάθεια για πληρέστερη εναρμόνιση. Πράγματι, μακροπρόθεσμα είναι απαράδεκτο να υποχρεώνονται ορισμένοι ναυλωτές, ανάλογα με τον τόπο στον οποίο έχουν την έδρα τους, να συνάπτουν συμβάσεις μεταφορών εκ περιτροπής ενώ άλλοι ναυλωτές να έχουν τη δυνατότητα να επωφελούνται μίας αγοράς η οποία χαρακτηρίζεται από ελεύθερη διαμόρφωση τιμών και ναύλωσης και αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς.

4. Η προαναφερθείσα έκθεση προτείνει συνολική λύση που συνίσταται στη θέσπιση κοινού καθεστώτος για όλη την αγορά εσωτερικής ναυσιπλοΐας με σταδιακή κατάργηση των συστημάτων εκ περιτροπής με σκοπό να βελτιωθεί η λειτουργία της αγοράς, η οποία θα συνοδεύεται ταυτόχρονα από ένα πρόγραμμα μέτρων με αντικείμενο να μειωθούν οι διαρθρωτικές αδυναμίες του τομέα. Από την άλλη πλευρά, αυτή η ελευθέρωση πρέπει να καταστήσει ελκυστικότερη την εσωτερική ναυσιπλοΐα σε σύγκριση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς και, κατά συνέπεια, να αυξήσει τον όγκο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω των εσωτερικών πλωτών οδών. Είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι ο τομέας αυτός ενδιαφέρει το σύνολο των κρατών μελών που ενέχονται στις εξαγωγές ή τις εισαγωγές δια μέσου των περιοχών της Βορειοδυτικής Ευρώπης. Η εσωτερική ναυσιπλοΐα εξυπηρετεί πράγματι μεγάλο μέρος της ενδοχώρας των θαλάσσιων λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδιαίτερα όσον αφορά τις μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια υπό διαμετακόμιση από το Ρήνο και τους άλλους άξονες Βορρά- Νότου. Στο πλαίσιο αυτό η εσωτερική ναυσιπλοΐα συμμετέχει στην αποσυμφόρηση του οδικού συστήματος στο κέντρο της Ευρώπης, γεγονός που είναι για όλους επωφελές. Είναι σκόπιμο να υπενθυμιστεί ότι άνω του ενός τρίτου (36%) των

¹ ΕΕ L 373, 31.12.91, σ. 29.

² Αποφάσεις Ohra, Meng και Reiff.

³ αριθ. SEC(94) 921 τελικό της 09.06.1994.

ενδοκοινοτικών μεταφορών, δηλαδή των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών, πραγματοποιούνται μέσω των εσωτερικών πλωτών οδών.

5. Ωστόσο, ο τομέας της εσωτερικής ναυσιπλοΐας αντιμετωπίζει σήμερα σοβαρά κοινωνικοοικονομικά προβλήματα. Πράγματι, η διαρθρωτική πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα και οι συνέπειες από την κατάργηση των υποχρεωτικών ναύλων στη Γερμανία στις 1 Ιανουαρίου 1994 έχουν οδηγήσει σε πτώση των τιμών μεταφοράς. Ως εκ τούτου, στην έκθεσή της, η Κοινότητα προτείνει μία κοινή σφαιρική προσέγγιση που συνίσταται:

- σε σταδιακή ελευθέρωση της αγοράς των ποτάμιων μεταφορών που διεξάγονται βάσει του συστήματος της εκ περιτροπής ναύλωσης.
- σε λήψη συνοδευτικών μέτρων τα οποία αποβλέπουν:
 - σε μείωση της πλεονάζουσας διαρθρωτικής μεταφορικής ικανότητας με τη βοήθεια μιας νέας κοινοτικής προσπάθειας διάλυσης πλοίων, διάρκειας τριών ετών (1996-1998), για τη συγχρηματοδότηση της οποίας οι όροι πρόκειται να καθοριστούν και η νομική βάση παρέχεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. του Συμβουλίου⁴,
 - σε προώθηση των επενδύσεων σε ποτάμιους τερματικούς σταθμούς,

6. Το Συμβούλιο έχει αποφανθεί όσον αφορά αυτή την προσέγγιση στο ψήφισμά του της 24ης Οκτωβρίου 1994 όπου υποστηρίζει σε γενικές γραμμές τα μέτρα που προτείνει η Επιτροπή⁵. Επίσης, το Συμβούλιο κρίνει ότι πρέπει να πραγματοποιηθεί νέα εκτεταμένη διαρθρωτική εξυγίανση και καλεί την Επιτροπή να υποβάλει εκτεταμένη σφαιρική πρόταση για την εσωτερική ναυσιπλοΐα, η οποία θα αφορά κυρίως τη μελλοντική οργάνωση της αγοράς και τις δράσεις διάλυσης πλοίων.

II. Η ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ:

7. Συστήματα εκ περιτροπής ναύλωσης εφαρμόζονται σήμερα στο Βέλγιο, τη Γαλλία και την Ολλανδία για τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές ξηρών φορτίων για λογαριασμό τρίτων (οι μεταφορές υγρών εμπορευμάτων δεν καλύπτονται) και για το εμπόριο μεταξύ αυτών των χωρών (εμπόριο "Βορρά-Νότου"). Η έννοια του "συστήματος ναύλωσης εκ περιτροπής" περιλαμβάνει ένα σύνολο μέτρων για τη ρύθμιση της αγοράς, με τα οποία οι ναύλοι καθορίζονται κατά τρόπο συγκεντρωτικό και υποχρεωτικό (συνήθως από την αρμόδια δημόσια αρχή) και τα προς μεταφορά φορτία κατανέμονται μεταξύ των ενδιαφερομένων μεταφορέων βάσει της αρχής, η οποία ορίζει ότι ο μεταφορέας που περιμένει ναύλωση επί μεγαλύτερο χρονικό διάστημα έχει τη δυνατότητα να επιλέξει πρώτος το φορτίο που θα μεταφέρει.

Τα αναφερθέντα συστήματα ναύλωσης εκ περιτροπής περιγράφονται λεπτομερέστερα στην έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο της 9ης Ιουνίου 1994 που αναφέρεται στο σημείο 2.

8. Η έκθεση αυτή περιγράφει τους γενικούς λόγους για τους οποίους πρέπει να καταργηθούν σταδιακά τα συστήματα αυτά. Εξάλλου, η Γαλλία εξέδωσε στις 12 Ιουλίου 1994 ένα νόμο που προβλέπει κατάργηση του εθνικού συστήματος εκ περιτροπής ναύλωσης το έτος 2000. Επίσης, στις 15 Ιουλίου 1994, οι Ολλανδικές αρχές υπέβαλαν στην Επιτροπή σχέδιο νόμου σχετικά με τις εκ περιτροπής ναυλώσεις στις μεταφορές Βορρά-Νότου, το οποίο προβλέπει κατάργηση του συστήματος αυτού την 1η Ιανουαρίου 2000. Όπως και το ολλανδικό σχέδιο νόμου, ο γαλλικός νόμος περιλαμβάνει μέτρα τα οποία, σε μία αρχική φάση, θα καθιστούν περισσότερο ευέλικτη τη λειτουργία των συστημάτων εκ περιτροπής ναύλωσης και κατόπιν θα προετοιμάζουν τους ενδιαφερόμενους μεταφορείς για συνθήκες εργασίας στην ελεύθερη αγορά.

⁴

⁵ ΕΕ C 309, 5.11.1994, σ. 5.

9. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η προθεσμία της 1η Ιανουαρίου 2000 αποτελεί επαρκές μεταβατικό διάστημα ώστε να περατωθεί η ελευθέρωση του τομέα. Ωστόσο, για την καλύτερη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, είναι αναγκαίο να εναρμονιστούν τα μέτρα που λαμβάνονται για την ελευθέρωση του τομέα ως προς το περιεχόμενό τους και να συγχρονιστεί η εφαρμογή τους. Για την επίτευξη αυτού του στόχου επισυνάπτεται στο παράρτημα Ι της παρούσας ανακοίνωσης πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου. Βάσει της αρχής της επικουρικότητας και για να εξασφαλιστεί ομοιογένεια, λαμβάνοντας κατά το δυνατό υπόψη τις εθνικές ιδιαιτερότητες των σχετικών αγορών, κρίνεται ότι η έκδοση οδηγίας αποτελεί το κατάλληλο νομοθετικό μέσο.

10. Για να εξασφαλιστεί ότι θα επιτευχθεί ελευθέρωση, οι μεταφορές που σήμερα εξαιρούνται από το σύστημα της εκ περιτροπής ναύλωσης πρέπει να εξακολουθήσουν να εξαιρούνται, καθώς και αυτές που δεν διεξάγονται αποτελεσματικά με το σύστημα αυτό. Όσον αφορά τις παραδοσιακές ροές μεταφορών για τις οποίες θα εξακολουθήσουν να ισχύουν οι υποχρεωτικοί ναύλοι και η κατανομή των φορτίων έως την 1η Ιανουαρίου 2000, πρέπει να εξευρεθεί τρόπος λειτουργίας που να ανταποκρίνεται στις επιθυμίες των ναυλωτών όσον αφορά θέματα διοικητικής οργάνωσης.

11. Για να προχωρήσει η ελευθέρωση επαρκώς σε όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη κατά τη μεταβατική περίοδο θα ήταν σκόπιμο να γίνει ένας πρώτος απολογισμός δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας. Μετά την ημερομηνία αυτή θα πρέπει να είναι δυνατές οι ναυλώσεις όχι μόνο για ένα απλό ή πολλαπλό ταξίδι (για το οποίο οι ναύλοι και οι συνθήκες καθορίζονται από την αρμόδια δημόσια αρχή) αλλά και για άλλου είδους συμβάσεις όπως οι ναυλώσεις ορισμένου χρόνου ή συναρτήσεως του φορτίου. Οι όροι για αυτού του είδους τις συμβάσεις πρέπει να προκύπτουν από ελεύθερες διαπραγματεύσεις μεταξύ μεταφορέων και ναυλωτών.

12. Είναι αναγκαίο να υπάρχει ένας μηχανισμός αντιμετώπισης των κρίσεων ώστε σε περίπτωση σοβαρών διαταραχών της αγοράς (ανατροπή της ισορροπίας προσφοράς-ζήτησης) να είναι δυνατή η παρέμβαση. Για το λόγο αυτό προβλέπεται ένα σύστημα παρακολούθησης της αγοράς ώστε να εντοπίζονται εγκαίρως οι δυσκολίες που ενδέχεται να ανακύψουν. Επειδή είναι δύσκολη η παρέμβαση στη ζήτηση του τομέα των μεταφορών θα πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια, σε περίπτωση σοβαρού πλεονάσματος μεταφορικής ικανότητας, να περιοριστεί η προσφερόμενη μεταφορική ικανότητα. Τα μέτρα που έχει ήδη λάβει το Συμβούλιο με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 της 27ης Απριλίου 1989 σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας θα είναι δυνατόν είτε να συνεχιστούν είτε να διευρυνθούν (βλ. σημεία 13 έως 22). Στην περίπτωση αυτή ίσως αποδειχθεί αναγκαία η λήψη κοινωνικών συνοδευτικών μέτρων σε εθνικό επίπεδο.

III. ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΠΛΕΟΝΑΣΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

13. Κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, η προσφερόμενη μεταφορική ικανότητα υπερέβη επανειλημμένα και επί μακρά χρονικά διαστήματα τη ζήτηση. Οι πρώτες εξυγιαντικές παρεμβάσεις πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο εθνικών προγραμμάτων για τη διάλυση πλοίων. Τον Απρίλιο του 1989 το Συμβούλιο θέσπισε μία κοινοτική προσέγγιση βασιζόμενη στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 και από τότε η προσπάθεια μείωσης της πλεονασματικής μεταφορικής ικανότητας με εθνική χρηματοδότηση για τη διάλυση πλοίων τοποθετείται σε κοινοτικό πλαίσιο. Στους πλοιοκτήτες που παραδίδουν προς διάλυση ένα πλοίο τους καταβάλλονται πριμοδοτήσεις. Η εκμετάλλευση νέας μεταφορικής ικανότητας εξαρτάται από τον αριθμό παλαιών πλοίων ορισμένης συνολικής χωρητικότητας προς διάλυση (χωρίς στην περίπτωση αυτή να καταβάλλεται σχετική πριμοδότηση). Για τη χρηματοδότηση αυτού του προγράμματος οι πλοιοκτήτες καταβάλλουν στο εθνικό ταμείο διάλυσης πλοίων ετήσιες εισφορές ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο των πλοίων τους. Προσφάτως έχουν τεθεί στη διάθεση των ταμείων για τη διάλυση πλοίων πόροι από τους εθνικούς προϋπολογισμούς των ενδιαφερομένων κρατών μελών (βλ. σημείο 16), η οποία αποτελεί πρόσθετη χρηματοδοτική πηγή. Η Ελβετία έλαβε το 1989 παρόμοια μέτρα για τον ενεργό στόλο της στην κοινοτική αγορά ναυσιπλοΐας του Ρήνου.

14. Κατά την περίοδο μεταξύ της Ιανουαρίου 1990 και της Ιουλίου 1994, διαλύθηκαν πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.457.667 τόννων. Επίσης τέθηκαν σε κυκλοφορία νέα πλοία 486.911 τόννων με τελικό αποτέλεσμα να μειωθεί η συνολική χωρητικότητα του στόλου από 13.188.343 τόννους σε 12.217.587 τόννους, δηλαδή πτώση 8%. Η Επιτροπή, όντας είναι επιφορτισμένη με το συντονισμό του αναφερθέντος προγράμματος, συντάσσει εκθέσεις κάθε έξη μήνες, οι οποίες αποστέλλονται στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και τις διεθνείς επαγγελματικές ενώσεις. Για περισσότερες λεπτομέρειες γύρω από αυτή τη δράση θα υπάρξουν αναφορές σε αυτές τις εκθέσεις όπου χρειάζεται. Θα υπάρξουν επίσης αναφορές στην έκθεση SEC(92)1284 της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με "τις επιπτώσεις των μέτρων διαρθρωτικής εξυγίανσης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας", της 15ης Ιουλίου 1992. Στην έκθεση αυτή διαπιστώνεται ότι ο συνολικός όγκος που μεταφέρθηκε από το στόλο της εσωτερικής ναυσιπλοΐας παρέμεινε ουσιαστικά σταθερός κατά την περίοδο 1990-1995 (περίπου 420 εκατ. τόννοι ανά έτος). Πρόκειται συνεπώς για σαφή βελτίωση της παραγωγικότητας, στο μέτρο όπου η ζήτηση μεταφορών ικανοποιείται με συνεχώς λιγότερα πλοία

15. Πρέπει να αναμένεται ότι η εξέλιξη αυτή θα εξακολουθήσει επί μία αρκετά μεγάλη χρονική περίοδο. Πράγματι, οι αυξήσεις κλίμακας και η βελτίωση της παραγωγικότητας παρατηρούνται στο σύνολο του τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Χρειάζονται νέα ειδικευμένα πλοία για αποτελεσματική αντιμετώπιση των νέων τάσεων στις μεταφορές, όπως για παράδειγμα τα εμπορευματοκιβώτια ή τα χημικά προϊόντα. Στον παραδοσιακό τομέα των χύδην φορτίων (άνθρακας, χάλυβας, γεωργικά προϊόντα, άμμος, χαλίκι, πετρελαιοειδή) είναι αδιανόητη η διαρθρωτική αύξηση. Η συνεχής βελτίωση της παραγωγικότητας σε μία αγορά που βρίσκεται σε στασιμότητα πρέπει να αντισταθμίζεται με την απόσυρση μεγάλου αριθμού παλαιών πλοίων που συνήθως έχουν μικρή χωρητικότητα. Η επιχειρούμενη ελευθέρωση της αγοράς θα επιταχύνει αυτή τη διαδικασία.

16. Το κοινοτικό εξυγιαντικό πρόγραμμα που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) του Συμβουλίου αριθ. 1101/89 βασίζεται στην αρχή της αυτοχρηματοδότησης εκ μέρους του κλάδου σε συνδυασμό με μία άτοκη προχρηματοδότηση εκ μέρους των ενδιαφερομένων κρατών μελών (105 εκατ. ECU), την οποία ο κλάδος οφείλει να επιστρέψει καθ' ολοκληρία. Με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3690/92 της Επιτροπής της 21ης Δεκεμβρίου 1992⁶ έγινε δυνατή η διάλυση ενός πρόσθετου αριθμού πλοίων. Η διάλυση των πλοίων αυτών εγκρίνεται με βάση τις χρηματοδοτικές δυνατότητες που οφείλονται στις ειδικές εισφορές που καταβλήθηκαν στο ταμείο για τη διάλυση πλοίων από την 1η Ιανουαρίου 1993 "Παλιό έναντι νέου" ("Vieux pour Neuf"). Το 1994 επανεμφανίστηκε ένα μεγάλο πλεόνασμα χωρητικότητας, το οποίο οφειλόταν κυρίως στη συγκυριακή ύφεση της δεκαετίας του 1990. Δημιουργήθηκε ένας κατάλογος που περιλάμβανε πολλές εκατοντάδες πλοίων για τα οποία είχε ζητηθεί πριμοδότηση, χωρίς όμως τα ταμεία διάλυσης να διαθέτουν τα αναγκαία οικονομικά μέσα για να ανταποκριθούν. Ο ίδιος ο κλάδος δεν ήταν πλέον ικανός να προσφέρει επαρκή μέσα, δεδομένου ότι η αποπληρωμή του δανείου του 1990 δεν είχε ακόμη περατωθεί. Στο δεύτερο ήμισυ του 1994, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη γνωστοποίησαν στην Επιτροπή ότι θα χρηματοδοτήσουν από τους εθνικούς τους προϋπολογισμούς όλες τις αιτήσεις διάλυσης πλοίων (περίπου 350), οι οποίες περιλαμβάνονταν στον κατάλογο αναμονής έως τις 30 Ιουνίου 1994.

Οι τρόποι διεξαγωγής αυτής της δράσης θεσπίστηκαν από την Επιτροπή με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3039/94 της 14ης Δεκεμβρίου 1994 (ΕΕ αριθ. L 322, σ. 11, της 15ης Δεκεμβρίου 1994). Ο συνολικός προϋπολογισμός ανέρχεται σε 26.716.000 ECU. Η δράση άρχισε την 1η Ιανουαρίου 1995 και θα περατωθεί πριν το τέλος του έτους.

17. Ωστόσο, η διαδικασία εξυγίανσης δεν έχει ακόμη περατωθεί και ακόμη και μετά τις 30 Ιουνίου 1994 μεγάλος αριθμός αιτήσεων πριμοδότησης για διάλυση πλοίων συνέχισε να υποβάλλεται στο ταμείο. Στο δεύτερο ήμισυ του 1994, υποβλήθηκαν 156 αιτήσεις διάλυσης πλοίων, εκ των οποίων 136 για πλοία ξηρού φορτίου και 20 για δεξαμενόπλοια. Το ύψος των αναγκαίων πριμοδοτήσεων για τη διάλυση αυτών των πλοίων ανήλθε εκ νέου σε 15 εκατ. ECU.

⁶ ΕΕ των ΕΚ L 374, 22.12.1992, σ. 22

18. Σε αυτό το γενικό πλαίσιο έχει εγγραφεί στον προϋπολογισμό του 1995 πίστωση 5 εκατ. ECU με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Ωστόσο, κατά τη συζήτηση του προϋπολογισμού, όπως και στην προαναφερθείσα έκθεσή της προς το Συμβούλιο στις 9 Ιουνίου 1994, η Επιτροπή υπογράμμισε σταθερά την αναγκαιότητα ενός εκτεταμένου πολυετούς προγράμματος εξυγίανσης υπό μορφή συνοδευτικών μέτρων στο πλαίσιο της διαδικασίας ελευθέρωσης του τομέα. Στο ψήφισμά του της 24ης Οκτωβρίου 1994, το Συμβούλιο υποστήριξε αυτή τη θέση.

19. Η Επιτροπή υπέβαλε πρόσφατα στο Συμβούλιο πρόταση τροποποίησης του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89, η οποία αποβλέπει κυρίως στη δημιουργία σαφούς νομικής βάσης για τη διάθεση των προαναφερθέντων 5 εκατ. ECU. Η πρόταση αυτή προσφέρει, κατ' αρχήν, τη δυνατότητα μιας πολυετούς συνεισφοράς της Κοινότητας υπό μορφή χρηματοδοτήσεων που θα καλύπτουν την περίοδο 1996-1998. Κατά την άποψη της Επιτροπής, αυτή η συγχρηματοδότηση θα πρέπει να συνοδεύεται από την προβλεπόμενη ελευθέρωση της αγοράς. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η ανάπτυξη αυτής της αρχής επισυνάπτεται στην παρούσα έκθεση ως χωριστή πρόταση (βλ. παράρτημα II).

20. Οι επαγγελματικοί οργανισμοί των μεταφορέων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε κοινοτικό επίπεδο εκτιμούν σήμερα σε 15% το διαρθρωτικό πλεόνασμα μεταφορικής ικανότητας στον τομέα του ξηρού φορτίου. Για τον τομέα αυτόν πρέπει να αναμένεται ότι η ανάκαμψη της οικονομίας θα οδηγήσει σε αύξηση της ζήτησης κατά τα επόμενα έτη αλλά η αύξηση αυτή θα απορροφηθεί - τουλάχιστον εν μέρει - από τη συνεχή αύξηση της παραγωγικότητας, η οποία θα επιταχυνθεί χάρη στην ελευθέρωση της αγοράς. Η κατάργηση της εκ περιτροπής ναύλωσης θα οδηγήσει στην απόσυρση από αυτό το τμήμα της αγοράς πολυάριθμων πλοίων, τα οποία δεν θα είναι ικανά να προσαρμοστούν στις συνθήκες της ελεύθερης αγοράς.

Στον τομέα των δεξαμενοπλοίων, οι επαγγελματικές οργανώσεις έχουν εκτιμήσει την πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα σε 20% περίπου. Ωστόσο η τιμή αυτή φαίνεται ότι είναι εξαιρετικά υψηλή. Πράγματι, μολονότι το επίπεδο των ναύλων ήταν ακόμη πολύ χαμηλό στις αρχές του 1995, το ποσοστό χρησιμοποίησης του στόλου των δεξαμενοπλοίων ήταν αρκετά υψηλό. Στο βαθμό λοιπόν που ο στόλος των δεξαμενοπλοίων δεν θα θιγεί από τα μέτρα ελευθέρωσης της αγοράς (ο στόλος των δεξαμενοπλοίων λειτουργεί σε μία πλήρως ελεύθερη αγορά, εκτός συστημάτων της επιτροπής ναύλωσης) δεν υπάρχει λόγος να υποθεθεί ότι η ανάγκη να μειωθεί η μεταφορική ικανότητα σε αυτόν τον τομέα είναι αναλογικά υψηλότερη από ό,τι στον τομέα ξηρού φορτίου.

Συνοψίζοντας, είναι δυνατόν να λεχθεί ότι στους δύο τομείς, το πλεόνασμα μεταφορικής ικανότητας θα διατηρηθεί σε επίπεδο περίπου 15% εάν δεν εφαρμοσθεί κανένα εξυγιαντικό μέτρο. Δεδομένου ότι ο στόλος περιλαμβάνει πλοία ξηρού φορτίου συνολικής χωρητικότητας περίπου 10 εκατ. τόννων και δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 2 εκατ. τόννων, η ανάγκη μείωσης της χωρητικότητας ανέρχεται αντίστοιχα σε 1,5 και 0,3 εκατ. τόννους.

21. Με βάση τα ανωτέρω, είναι δυνατόν να υπολογιστεί η αναγκαία χρηματοδότηση για το πρόγραμμα 1996-1998. Δεν πρέπει να λησμονείται επίσης ότι το ποσό των πριμοδοτήσεων για τη διάλυση πλοίων, το οποίο καθορίστηκε το 1989, πρέπει να υποστεί ορισμένες διορθώσεις (κατά μέσο όρο πρέπει να αυξηθεί κατά 15% περίπου) λόγω του αποπληθωρισμού και της υποτίμησης του ECU σε σχέση με τα νομίσματα των χωρών που διαθέτουν εσωτερική ναυσιπλοΐα. Το 1990 καταβλήθηκαν 66,04 εκατ. ECU για τη μείωση της χωρητικότητας του στόλου ξηρού φορτίου κατά 8% και 38,36 εκατ. ECU για την αντίστοιχη μείωση της χωρητικότητας των δεξαμενοπλοίων. Για τη μείωση της χωρητικότητας κατά 15% κατά τη διάρκεια της περιόδου 1996-1998 απαιτούνται συνεπώς αντίστοιχα 142 εκατ. και 50 εκατ. ECU, δηλαδή συνολικά 192 εκατ. ECU.

22. Λόγω του σημαντικού ύψους των χρηματοδοτικών αναγκών, απαιτείται κοινή προσπάθεια όλων των ενδιαφερομένων μερών (των επιχειρήσεων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, των κρατών μελών και της Κοινότητας). Όσον αφορά τη χρηματοδότηση δράσεων για την εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, το Συμβούλιο στον κανονισμό του αριθ. 1101/89, επέλεξε ως αρχή ότι η χρηματοδότηση βαρύνει κατά πρώτο λόγο τις επιχειρήσεις του τομέα. Η Επιτροπή έκρινε ότι η αρχή αυτή πρέπει να τηρηθεί κατά το δυνατόν. Οι ετήσιες συνεισφορές της Κοινότητας στο πρόγραμμα 1996-1998 πρέπει συνεπώς να είναι ανάλογες προς τις χρηματοδοτικές προσπάθειες του κλάδου.

Η ετήσια συνεισφορά του κλάδου ανήλθε στις 31.12.1994 σε περίπου 13.370.000 ECU. Για τα επόμενα έτη, οι συνεισφορές είναι δυνατόν να σταθεροποιηθούν γύρω στα 14 εκατ. ECU ετησίως, δηλαδή σε 42 εκατ. ECU για την περίοδο 1996-1998. Ωστόσο, από το ποσό αυτό πρέπει να αφαιρεθούν περίπου 12 εκατ. ECU, τα οποία θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν για την επιστροφή των ποσών που έχουν προκαταβληθεί από τα κράτη μέλη για τη δράση του 1990. Ως εκ τούτου, παραμένουν 30 εκατ. ECU, τα οποία είναι διαθέσιμα για τη νέα δράση. Αν η Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θέσουν στη διάθεση των ταμείων διάλυσης πλοίων το ήμισυ του υπόλοιπου ποσού, δηλαδή 81 εκατ. ECU η κάθε πλευρά κατανεμημένα σε 3 έτη, θα έχει εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση του προγράμματος.

Λαμβάνοντας υπόψη τα σημερινά διαθέσιμα του προϋπολογισμού η Κοινότητα είναι ήδη σε θέση να διαθέσει ποσό 40 εκατ. ECU κατανεμημένο σε τρία έτη (20 εκατ. ECU το 1996 και 10 εκατ. ECU το 1997 και το 1998). Το υπόλοιπο του ποσού που απαιτείται για τη χρηματοδότηση του προγράμματος διάλυσης των πλοίων, τουλάχιστον το ήμισυ, δηλαδή 81 εκατ. ECU και κατά μέγιστο όριο 122 εκατ. ECU, πρέπει να προέλθει από τον προϋπολογισμό των ενδιαφερομένων μερών και ο υπολογισμός πρέπει να γίνει ανάλογα με το στόλο του καθενός από αυτά.

Οπωσδήποτε, η σχέση μεταξύ των ετήσιων συνεισφορών που καταβάλλονται από τον κλάδο και της ετήσιας συνεισφοράς της Κοινότητας πρέπει να είναι 2:1.

23. Το πρόγραμμα διάλυσης των πλοίων από το 1996 έως το 1998 πρέπει να αξιολογείται σε ετήσια βάση από την Επιτροπή ώστε να είναι σε θέση να προβεί σε ενδεχόμενες τροποποιήσεις ανάλογα με την εξέλιξη της αγοράς και των μέτρων που εφαρμόζονται για την ελευθέρωσή της. Η Επιτροπή θα καθορίζει στις αρχές κάθε έτους, ανάλογα με τα διαθέσιμα ποσά του προϋπολογισμού, τους πρακτικούς όρους διεξαγωγής του προγράμματος διάλυσης των πλοίων κατά το εκάστοτε τρέχον έτος.

IV. Η ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

24. Οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές παρουσιάζουν πολλαπλά πλεονεκτήματα για την κοινωνία: σέβονται το περιβάλλον, διαθέτουν υψηλό βαθμό ασφάλειας, καταναλώνουν λιγότερη ενέργεια και συμβάλλουν στην αποσυμφόρηση του υπερβεβαρυμένου οδικού δικτύου της Βορειοδυτικής Ευρώπης. Ωστόσο, αυτά τα γενικά πλεονεκτήματα δεν βαρύνουν πολύ όταν ένας ναυλωτής επιλέγει το μέσο μεταφοράς. Πράγματι η συμπεριφορά των χρηστών (των επιχειρήσεων των ναυλωτών) καθορίζεται κατά κύριο λόγο από οικονομικούς και χρηματοδοτικούς παράγοντες.

25. Κατά τα τελευταία έτη σε πολλά κράτη μέλη έχουν ιδρυθεί οργανισμοί για την προώθηση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Οι οργανισμοί αυτοί έχουν ως στόχο την ενημέρωση τόσο των ναυλωτών όσο και του κοινού σχετικά με τις δυνατότητες και τα πλεονεκτήματα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Παρά ορισμένες επιτυχίες τους, φαίνεται δύσκολο να πεισθούν οι ναυλωτές να χρησιμοποιούν τις πλωτές οδούς, κυρίως όταν δεν διαθέτουν πείρα στη χρήση αυτού του μέσου. Οπωσδήποτε, το κόστος μεταφοράς ανά τονοχιλιόμετρο με πλοίο είναι κατώτερο αλλά το πλεονέκτημα αυτό ενδέχεται να εκμηδενισθεί από τις υψηλότερες δαπάνες μεταφόρτωσης. Εμπόδιο αποτελεί επίσης το σημαντικό ύψος των επενδύσεων που συχνά πρέπει να γίνουν στην εσωτερική οργάνωση της ναυλώτριας επιχείρησης (αποβάθρες, εγκαταστάσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης).

26. Για να πραγματοποιηθούν επενδύσεις κοινωνικά αποδεκτές για την ανάπτυξη του συστήματος εσωτερικών πλωτών μεταφορών πρέπει να δημιουργηθεί ένα σύστημα προσωρινών ενισχύσεων για επενδύσεις σε ποτάμιους τερματικούς σταθμούς. Το προτεινόμενο σύστημα αποτελεί το αντικείμενο της πρότασης κανονισμού που επισυνάπτεται στο παράρτημα ΙΙΙ. Το σύστημα αυτό παρουσιάζει σαφείς αναλογίες με το σύστημα ενίσχυσης των επενδύσεων σε σταθμούς συνδυασμένων μεταφορών, το οποίο έχει ήδη θεσπιστεί από το Συμβούλιο (βλ. άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου σχετικά με τις ενισχύσεις που χορηγούνται στον τομέα των μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3578/92 της 7ης Δεκεμβρίου 1992).

27. Το προτεινόμενο σύστημα είναι γενικού χαρακτήρα και αφορά τόσο τους δημόσιους όσο και τους ιδιωτικούς τερματικούς σταθμούς. Σε όλες τις περιπτώσεις, οι αιτήσεις για ενίσχυση των επενδύσεων πρέπει να συνοδεύονται από πρόβλεψη εκτίμησης του όγκου των φορτίων που θα μεταφέρονται μέσω των εσωτερικών πλωτών μεταφορών χάρη στην επένδυση. Για να προωθηθεί μία υπεύθυνη πολιτική επενδύσεων, οι αποδέκτες των ενισχύσεων θα υποχρεώνονται να τις επιστρέψουν στην περίπτωση που δεν πραγματοποιηθεί η αύξηση των φορτίων που μεταφέρονται μέσω των πλωτών οδών. Για τον ίδιο λόγο το ύψος της ενίσχυσης δεν θα υπερβαίνει σε καμία περίπτωση το 50% της αντίστοιχης επένδυσης. Προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στις επενδύσεις που προσελκύουν το μεγαλύτερο δυνατό όγκο φορτίων στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Τα κράτη μέλη καλούνται να υποβάλλουν σε τακτά χρονικά διαστήματα εκθέσεις στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή και τα αποτελέσματα αυτού του συστήματος ώστε αυτό να αποτελέσει τη βάση ανάπτυξης νέων πρωτοβουλιών.

V. ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ:

28. Για να αναλυθεί με κριτήριο την επικουρικότητα η κοινοτική δράση που προβλέπεται στην πρόταση οδηγίας σχετικά με τους όρους ναύλωσης και τη διαμόρφωση των ναύλων στον τομέα των εθνικών και διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων μέσω των πλωτών οδών στην Κοινότητα (παράρτημα Ι) πρέπει να απαντηθούν πέντε βασικά ερωτήματα:

(α) Ποιοί είναι οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης σε σχέση με τις υποχρεώσεις που έχει αναλάβει η Κοινότητα;

Η δράση οφείλεται στη διάσταση μεταξύ των εθνικών νομοθεσιών που αφορούν τους όρους εμπορικής εκμετάλλευσης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, η οποία δεν ευνοεί την καλή λειτουργία της ενιαίας αγοράς στον τομέα αυτόν. Πρέπει συνεπώς να θεσπιστούν σε κοινοτικό επίπεδο κοινές διατάξεις για όλη την αγορά εσωτερικής ναυσιπλοΐας ώστε οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις να επωφεληθούν πλήρως από τις δυνατότητες που προσφέρει η εσωτερική αγορά. Η ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς, στην οποία θα εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προϊόντων, υπηρεσιών και κεφαλαίων απαιτεί, στην περίπτωση του τομέα των εμπορευματικών μεταφορών μέσω των πλωτών οδών, προσαρμογή των συστημάτων εκ περιτροπής ναύλωσης ώστε να αποκτήσουν μεγαλύτερη εμπορική ευελιξία για να ελευθερωθούν πλήρως οι συναλλαγές έως την 1η Ιανουαρίου 2000.

(β) Υπόκειται η πρόταση οδηγίας στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας ή υφίσταται συναρμοδιότητα των κρατών μελών;

Η πρόταση υποβάλλεται βάσει του άρθρου 75 της Συνθήκης και συνεπώς υπόκειται στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας.

(γ) Ποιά είναι η κοινωνική διάσταση του προβλήματος;

Τα άμεσα ενδιαφερόμενα από την ελευθέρωση της αγοράς κράτη μέλη είναι : η Γαλλία, το Βέλγιο και η Ολλανδία. Στις άλλες χώρες όπου υπάρχουν ποτάμιες μεταφορές οι αγορές είναι ελεύθερες.

(δ) Ποιούς τρόπους δράσης διαθέτει η Κοινότητα:

Η Επιτροπή προτείνει να ελευθερωθεί με μία νομοθετική πρόταση το τμήμα της αγοράς εσωτερικής ναυσιπλοΐας που υπόκειται ακόμη σε ρυθμίσεις.

(ε) Είναι απαραίτητος ένας ενιαίος κανονισμός ή αρκεί μία οδηγία:

Η δημιουργία ενός ενιαίου καθεστώτος, το οποίο δεν θα εισάγει διακρίσεις, απαιτεί τη λήψη μέτρων για να εξασφαλιστεί ότι σε όλα τα κράτη μέλη θα ακολουθηθεί εναρμονισμένη προσέγγιση. Ωστόσο, μία οδηγία, η οποία καθορίζει το γενικό πλαίσιο και τα διάφορα στάδια για την επίτευξη πλήρως ελεύθερης αγοράς, αφήνοντας στα κράτη μέλη την επιλογή των μέσων, κρίνεται ότι είναι το πλέον κατάλληλο νομοθετικό μέσο για να επιτευχθεί ο στόχος.

Πρόταση
ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

95/0121(SYN)

σχετικά με τους όρους ναύλωσης και διαμόρφωσης των τιμών
στον τομέα των εθνικών και διεθνών εσωτερικών πλωτών μεταφορών
εμπορευμάτων στην Κοινότητα.

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ;

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75,

την πρόταση της Επιτροπής¹,

σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο²,

Έχοντας υπόψη:

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής³,

Εκτιμώντας:

ότι τα αυξανόμενα προβλήματα που σχετίζονται με τον κορεσμό των οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων, την ασφάλεια των μεταφορών, το περιβάλλον, την εξοικονόμηση ενέργειας και την ποιότητα ζωής του πολίτη απαιτούν προς το δημόσιο συμφέρον περαιτέρω ανάπτυξη και καλύτερη εκμετάλλευση των δυνατοτήτων των πλωτών μεταφορών με βελτίωση ιδίως της ανταγωνιστικότητάς τους·

ότι η ποικιλομορφία των εθνικών νομοθεσιών για τους τρόπους εμπορικής εκμετάλλευσης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας δεν ευνοεί την ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς στον εν λόγω τομέα· ότι επομένως ενδείκνυται να θεσπιστούν σε κοινοτική κλίμακα κοινές διατάξεις για όλη την αγορά της εσωτερικής ναυσιπλοΐας όπως προτείνεται στην έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο της 9ης Ιουνίου 1994 σχετικά με την οργάνωση της αγοράς εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τα συστήματα ναύλωσης εκ περιτροπής, της οποίας την προσέγγιση ενέκρινε το Συμβούλιο στο ψήφισμά του της 24ης Οκτωβρίου 1994⁴.

ότι η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, στην οποία εξασφαλίζεται ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων, απαιτεί στον τομέα των πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων να καταστεί η οργάνωση των συστημάτων ναύλωσης εκ περιτροπής περισσότερο ευέλικτη εμπορικά προκειμένου να επιτευχθεί καθεστώς ελεύθερων συναλλαγών·

ότι, λόγω των κοινωνικοοικονομικών χαρακτηριστικών του επαγγέλματος στον εν λόγω κλάδο, αρμόζει να προβλεφθεί μεταβατική περίοδος κατά την οποία θα περιοριστεί προοδευτικά το πεδίο εφαρμογής της εκ περιτροπής ναύλωσης, πριν επιτευχθεί καθεστώς ελεύθερης ναύλωσης και διαμόρφωσης των τιμών μεταφοράς·

1

2

3

4 ΕΕ C 309, 5.11.1994, σ. 5.

ότι η μεταβατική περίοδος είναι αναγκαία ούτως ώστε να επιτραπεί στους μεταφορείς να προσαρμοστούν στις συνθήκες της ελεύθερης αγοράς και να προβούν, ενδεχομένως, στη διαμόρφωση εμπορικών ομίλων, οι οποίοι είναι περισσότερο προσαρμοσμένοι στις οργανωτικές ανάγκες των ναυλωτών.

ότι, με βάση τους στόχους που περιγράφονται ανωτέρω, είναι ταυτόχρονα αναγκαίο και επαρκές να καθοριστεί σε κοινοτική κλίμακα ενιαίο χρονοδιάγραμμα για την προοδευτική ελευθέρωση της αγοράς και να έχουν ταυτόχρονα τα κράτη μέλη την ευθύνη εφαρμογής της ελευθέρωσης αυτής· ότι κατά τον τρόπο αυτό τηρούνται οι διατάξεις του άρθρου 3B τρίτο εδάφιο της Συνθήκης·

ότι είναι σκόπιμο να θεσπισθούν διατάξεις που θα επιτρέπουν παρέμβαση στην αγορά των οικείων μεταφορών σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής· ότι, προς το σκοπό αυτό, αρμόζει να δοθεί στην Επιτροπή η αρμοδιότητα λήψης των κατάλληλων μέτρων στο πλαίσιο μιας συμβουλευτικής επιτροπής·

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ

Άρθρο 1

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοείται:

α) ως "σύστημα ναύλωσης εκ περιτροπής" το σύστημα το οποίο συνίσταται στην κατανομή σε ένα χρηματιστήριο ναύλωσης, με προκαθορισμένες τιμές και σύμφωνα με προαναγγελθέντες όρους, των αιτήσεων μεταφοράς που υποβάλλει η πελατεία σύμφωνα με τη σειρά με την οποία τα πλοία είναι διαθέσιμα μετά την εκφόρτωσή τους. Οι μεταφορείς καλούνται, σύμφωνα με τη σειρά εγγραφής τους στην εκ περιτροπής ναύλωση, να επιλέξουν διαδοχικά μία μεταφορά από αυτές που προσφέρονται. Όσοι δεν επιλέγουν διατηρούν ωστόσο τη σειρά εγγραφής τους·

β) ως "μεταφορέας":

- νοείται ο χειριστής φορηγίδας, ιδιοκτήτης ενός ή περισσότερων πλοίων, τριών κατ'ανώτατο όριο, εσωτερικής ναυσιπλοΐας·

- ένας εφοπλιστής πλοιοκτήτης περισσότερων των τριών πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας·

- ένας όμιλος ή ένας συνεταιρισμός χειριστών φορηγίδων, πλοιοκτητών εσωτερικής ναυσιπλοΐας·

γ) ως "αρμόδια αρχή" : η αρχή που είναι επιφορτισμένη από το κράτος μέλος να διαχειρίζεται και να οργανώνει το σύστημα ναύλωσης εκ περιτροπής·

δ) ως "σοβαρή διαταραχή της αγοράς" : η εμφάνιση στο δεδομένο τομέα προβλημάτων, ιδιαίτερων της αγοράς αυτής, τα οποία μπορούν να επιφέρουν σοβαρό πλεόνασμα προσφοράς έναντι της ζήτησης το οποίο ενδέχεται να διατηρηθεί, με αποτέλεσμα να απειληθεί σοβαρά η οικονομική ισορροπία και η επιβίωση σημαντικού αριθμού επιχειρήσεων μεταφοράς εμπορευμάτων δια της πλωτής οδού, με την προϋπόθεση ότι οι βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες προβλέψεις στη δεδομένη αγορά δεν δείχνουν ουσιαστικές και βιώσιμες βελτιώσεις.

Άρθρο 2

Στον τομέα των εθνικών και διεθνών εσωτερικών πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων στην Κοινότητα, οι συμβάσεις συνάπτονται ελεύθερα μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών και η διαπραγμάτευση των τιμών πραγματοποιείται ελεύθερα, ενδεχομένως στο πλαίσιο χρηματιστηρίων ναύλωσης.

Άρθρο 3

Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 2, τα κράτη μέλη μπορούν, για περιορισμένη περίοδο έως την 1η Ιανουαρίου 2000, να διατηρήσουν ένα καθεστώς ελάχιστων υποχρεωτικών ναύλων, καθώς και συστήματα ναύλωσης εκ περιτροπής υπό τον όρο ότι:

- θα τηρούνται οι προϋποθέσεις των άρθρων 4 έως 7·
- τα συστήματα εκ περιτροπής και οι επιβαλλόμενες τιμές ισχύουν ελεύθερα υπό τους ίδιους όρους για όλους τους μεταφορείς των κρατών μελών.

Άρθρο 4

Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου που αναφέρεται στο άρθρο 3, το πεδίο εφαρμογής των συστημάτων ναύλωσης εκ περιτροπής περιορίζεται στα γενικής φύσεως εμπορεύματα. Δεν υπόκεινται στα συστήματα αυτά οι μεταφορές υδρογονανθράκων, υγρών και κονιορτοποιημένων εμπορευμάτων χύδην, οι ειδικές μετακινήσεις βαρέων και αδιαίρετων όγκων, οι μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων, οι μεταφορές μέσα στους ίδιους τους λιμένες, οι πάσης φύσεως μεταφορές για ίδιο λογαριασμό, καθώς και κάθε είδος μεταφοράς, της οποίας η διαχείριση πραγματοποιείται ήδη εκτός του συστήματος εκ περιτροπής.

Άρθρο 5

Στα συστήματα ναύλωσης εκ περιτροπής δεν υπόκεινται οι μεταφορές, των οποίων η διαχείριση δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί αποτελεσματικά μέσω των συστημάτων αυτών, ιδίως:

- οι μεταφορές που απαιτούν τη χρήση υλικού εξοπλισμένου με μέσα φορτο-εκφόρτωσης·
- οι συνδυασμένες μεταφορές, ήτοι τα πολλαπλά μέσα μεταφοράς, των οποίων οι διαδρομές πραγματοποιούνται κυρίως μέσω πλωτών οδών και οι αρχικές ή/και τερματικές διαδρομές, οι κατά το δυνατόν βραχύτερες, πραγματοποιούνται οδικώς ή σιδηροδρομικώς·
- οι μεταφορές νέου τύπου που δεν καλύπτονται από το άρθρο 4 ή από την πρώτη και δεύτερη περίπτωση, στις οποίες οι ναυλωτές κατά τη διάρκεια μιας δοκιμαστικής περιόδου 24 μηνών κατ' ανώτατο όριο θα έχουν τη δυνατότητα να επιλέγουν εάν θα ενταχθούν ή όχι στο σύστημα εκ περιτροπής.

Άρθρο 6

Κατά τη μεταβατική περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 3, τα κράτη μέλη πράττουν ό,τι είναι αναγκαίο για να καταστήσουν τα συστήματα ναύλωσης εκ περιτροπής όσο το δυνατόν πιο ευέλικτα, ιδίως:

- προβλέποντας για τους ναυλωτές τη δυνατότητα να συνάπτουν συμβάσεις πολλαπλών ταξιδίων, δηλαδή μία σειρά διαδοχικών ταξιδίων πραγματοποιούμενων με το ίδιο πλοίο·
- προβλέποντας ότι τα απλά ή πολλαπλά ταξίδια, τα οποία έχουν προταθεί διαδοχικά δύο φορές στο σύστημα εκ περιτροπής χωρίς όμως να βρούν ναυλωτή, θα εξέρχονται από το σύστημα εκ περιτροπής και η διαπραγμάτευσή τους θα πραγματοποιείται ελεύθερα·

Άρθρο 7

Εντός προθεσμίας δύο ετών από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα μέτρα που είναι αναγκαία ώστε οι ναυλωτές να έχουν ελεύθερη επιλογή μεταξύ τριών τύπων συμβάσεων:

- συμβάσεις κατά χρόνον (χρονοναυλώσεις), περιλαμβανομένων και συμβάσεων μισθώσεων, με τις οποίες ο μεταφορέας θέτει ένα ή περισσότερα πλοία και το πλήρωμά τους στην αποκλειστική διάθεση ενός εντολέα για καθορισμένη περίοδο με σκοπό να μεταφερθούν τα εμπορεύματα που αυτός παραδίδει έναντι καταβολής καθορισμένης ημερήσιας αποζημίωσης. Η σύμβαση συνάπτεται ελεύθερα μεταξύ των μερών·

- συμβάσεις κατά φορτίο, με τις οποίες ο μεταφορέας δεσμεύεται να μεταφέρει, για μία περίοδο καθορισμένη στη σύμβαση, ένα συγκεκριμένο φορτίο έναντι καταβολής ναύλου ανά τόνο. Η σύμβαση συνάπτεται ελεύθερα μεταξύ των μερών και αφορά υποχρεωτικά σημαντικούς όγκους εμπορευμάτων·

- συμβάσεις απλών ή πολλαπλών ταξιδίων πραγματοποιούμενων με το σύστημα ναύλωσης εκ περιτροπής.

Άρθρο 8

1. Σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής της αγοράς των ποτάμιων μεταφορών, η Επιτροπή μπορεί να λάβει, με δική της πρωτοβουλία ή εφόσον της το ζητήσει ένα κράτος μέλος, ενδεδειγμένα μέτρα, ιδίως μέτρα που αποβλέπουν κατά οιασδήποτε νέας αύξησης της προσφερόμενης στη συγκεκριμένη αγορά μεταφορικής ικανότητας. Η απόφαση λαμβάνεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9, παράγραφος 2.

2. Σε περίπτωση που ένα κράτος μέλος ζητήσει μέτρα, η απόφαση λαμβάνεται εντός προθεσμίας τριών μηνών από την παραλαβή της αίτησης.

3. Η αίτηση ενός κράτους μέλους για τη λήψη ενδεδειγμένων μέτρων πρέπει να συνοδεύεται από όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για να είναι δυνατόν να εκτιμηθεί η οικονομική κατάσταση του συγκεκριμένου τομέα, με ιδίως:

- το μέσο κόστος και τις τιμές των διαφόρων τύπων μεταφοράς,
- το ποσοστό χρησιμοποίησης της χωρητικότητας,
- προβλέψεις σχετικά με τη εξέλιξη της ζήτησης.

Οι προαναφερθείσες πληροφορίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο για στατιστικούς σκοπούς. Απαγορεύεται η χρήση τους για φορολογικούς σκοπούς, καθώς και η κοινοποίησή τους σε τρίτους.

4. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο κοινοποιούνται αμελλητί στα κράτη μέλη.

Άρθρο 9

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή, η οποία έχει συσταθεί δυνάμει της οδηγίας 91/672/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁵.

2. Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην εν λόγω επιτροπή, σχέδιο των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν. Η συμβουλευτική επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της για το σχέδιο αυτό, μέσα σε προθεσμία που μπορεί να ορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος και, αν χρειασθεί προβαίνει σε ψηφοφορία.

⁵ ΕΕ L 373, 31.12.1991, σ. 29.

Η γνώμη καταχωρείται στα πρακτικά. Επιπλέον κάθε κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να ζητήσει να καταχωρηθεί η θέση του στα πρακτικά.

Η Επιτροπή λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη της τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής και την ενημερώνει για τον τρόπο με τον οποίο έλαβε υπόψη τη γνώμη αυτή.

Άρθρο 10

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από την 1η Ιανουαρίου 1996. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στους τομείς που διέπονται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 11

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Άρθρο 12

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

Πρόταση
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

95/0122(SYN)

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 σχετικά με τη διαρθρωτική
εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας^(*)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ;

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,

σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο⁽²⁾,

Έχοντας υπόψη:

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 του Συμβουλίου⁽⁴⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. /95⁽⁵⁾, έχει θεσπίσει ένα καθεστώς διαρθρωτικής εξυγίανσης του τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας· ότι ο κανονισμός αυτός σκοπό έχει να μειώσει την πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα των στόλων εσωτερικής ναυσιπλοΐας προβλέποντας συντονισμένες δράσεις διάλυσης πλοίων σε κοινοτική κλίμακα·

ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 προβλέπει τη δυνατότητα κοινοτικής χρηματοδότησης για την περίοδο 1995 έως 1998 και ότι εναπομένουν να καθοριστούν οι τρόποι χρηματοδότησης για τα έτη 1996 έως 1998·

ότι το ισχύον σήμερα σύστημα διαρθρωτικής εξυγίανσης θέτει ως αρχή η χρηματοδότησή του να πραγματοποιείται κατ'αρχήν από τους παράγοντες του συγκεκριμένου τομέα με ετήσιες εισφορές·

ότι οι εισφορές του δημοσίου πρέπει να χορηγούνται ετησίως συναρτήσει των εισφορών του κλάδου στο συγκεκριμένο τομέα· ότι η δράση προβλέπεται να είναι διάρκειας τριών ετών, από το 1996 έως το 1998, και ότι πρέπει να αποτελεί το αντικείμενο ετήσιας αξιολόγησης·

(*) Η παρούσα πρόταση εκπονείται λαμβανομένης υπόψη της πρότασης τροποποίησης του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 που υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις ... (εγγρ....).

(1)

(2)

(3)

(4) ΕΕ L 116, 28.4.1989, σ. 25

(5)

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στο άρθρο 4α του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 προστίθενται οι κάτωθι παράγραφοι:

"4. Το ποσό των χρηματοδοτικών εισφορών της Κοινότητας για τα έτη 1996-1997-1998 δεν μπορεί να υπερβεί το διπλάσιο των εισφορών του κλάδου.

5. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θέτουν από κοινού στη διάθεση των ταμείων τους ποσά παρεμφερή εκείνων της Κοινότητας κατά τη διάρκεια των ετών που αναφέρονται στην παράγραφο 4. Το μερίδιο κάθε ενδιαφερόμενου κράτους μέλους υπολογίζεται κατ'αναλογία του μεγέθους του ενεργού στόλου του ως προς εκείνο των στόλων των κρατών μελών. Τα ποσά αυτά καθορίζονται από την Επιτροπή σε συνεργασία με τις αρχές των διαφόρων ταμείων διάλυσης.

6. Στην αρχή κάθε έτους, κατά τη διάρκεια της δράσης διάλυσης από το 1996 έως το 1998, η Επιτροπή καθορίζει στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού τον τρόπο διεξαγωγής της δράσης διάλυσης για το τρέχον έτος, συναρτήσει ταυτόχρονα των οικονομικών δυνατοτήτων, της εξέλιξης της αγοράς και των μέτρων ελευθέρωσης που έχουν τεθεί σε εφαρμογή."

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Ο παρών κανονισμός είναι υποχρεωτικός ως προς όλα τα μέρη του και εφαρμόζεται άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

Πρόταση
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

95/0123(SYN)

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ;

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,

σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο⁽²⁾,

Έχοντας υπόψη:

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου⁽⁴⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) ...⁽⁵⁾, και ιδίως το άρθρο 3 σημείο 1, προβλέπει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν ενισχύσεις με σκοπό να διευκολύνουν την ανάπτυξη μορφών και τεχνικών μεταφοράς οικονομικότερων για το κοινωνικό σύνολο και την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών·

ότι τα αυξανόμενα προβλήματα που σχετίζονται με τον κορεσμό των οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων, με την ασφάλεια των μεταφορών, το περιβάλλον, την εξοικονόμηση ενέργειας και την ποιότητα ζωής του πολίτη απαιτούν προς το δημόσιο συμφέρον περαιτέρω ανάπτυξη και καλύτερη εκμετάλλευση των δυνατοτήτων των πλωτών μεταφορών με βελτίωση ιδίως της ανταγωνιστικότητάς τους·

ότι το κόστος μεταφόρτωσης αποτελεί σημαντικότερο μέρος του συνολικού κόστους των πλωτών μεταφορών· ότι είναι ουσιαστικό για την ανάπτυξη των ποτάμιων μεταφορών να πραγματοποιηθούν σημαντικές επενδύσεις με σκοπό να καταστούν οι εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης αποτελεσματικότερες και πιο προσαρμοσμένες στις παρούσες τεχνικοοικονομικές απαιτήσεις, ώστε να συμβάλουν κατά τον τρόπο αυτό στην επιθυμούμενη ανάπτυξη της εσωτερικής ναυσιπλοΐας·

ότι, προς το σκοπό αυτό, αρμόζει να ευνοηθούν οι επενδύσεις στους εξοπλισμούς υποδομών ή/και τον τεχνικό εξοπλισμό των ποτάμιων τερματικών σταθμών, οι οποίοι επιτρέπουν να δημιουργηθεί ή να αυξηθεί η κυκλοφορία στις πλωτές οδούς· ότι, κατά συνέπεια, κρίνεται σκόπιμο να χορηγηθούν ενισχύσεις από τα κράτη μέλη ή να διατεθούν κρατικοί πόροι προς τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις·

ότι αρμόζει να θεσπιστούν εναρμονισμένοι όροι για τη χορήγηση των ενισχύσεων αυτών υπέρ της ανάπτυξης των εσωτερικών πλωτών μεταφορών και κρίνεται σκόπιμο οι επιπτώσεις τους να αξιολογούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα·

(1)

(2)

(3)

(4) ΕΕ L 130, 15.6.1970, σ. 1.

(5)

ότι οι ενισχύσεις αυτές πρέπει να χορηγούνται επί μία περίοδο αρκετά μακρά ούτως ώστε οι εν λόγω επενδύσεις εξοπλισμών να έχουν το χρόνο να προσελκύσουν πιστή πελατεία και να επιφέρουν νέα κυκλοφορία στις εσωτερικές πλωτές οδούς· ότι κρίνεται σκόπιμο να διατηρηθεί μέχρι της 31 Δεκεμβρίου 1999 το ισχύον καθεστώς ενισχύσεων και ότι αρμόζει το Συμβούλιο να αποφανθεί, υπό τους όρους που προβλέπει η συνθήκη, σχετικά με το καθεστώς που πρέπει να εφαρμοστεί αργότερα ή, ενδεχομένως, επί των όρων υπό τους οποίους θα λήξει το καθεστώς αυτό·

ότι αποδεικνύεται αναγκαία η αναπροσαρμογή των κοινοτικών διατάξεων σχετικά με τις ενισχύσεις και ότι συνεπώς πρέπει να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στο άρθρο 3 σημείο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 προστίθεται το κάτωθι στοιχείο:

"στ) έως τις 31 Δεκεμβρίου 1999, εφόσον οι ενισχύσεις χορηγούνται προσωρινά, με σκοπό να διευκολύνουν την ανάπτυξη των πλωτών μεταφορών, οι ενισχύσεις αυτές πρέπει να αφορούν:

- είτε επενδύσεις στην υποδομή των ποτάμιων τερματικών σταθμών,
- είτε επενδύσεις στους σταθερούς και κινητούς εξοπλισμούς που είναι αναγκαίοι για τη μεταφόρτωση από και προς την πλωτή οδό.

Οι χορηγούμενες ενισχύσεις δεν μπορούν να υπερβαίνουν το 50% του συνολικού ποσού της επένδυσης. Οι δικαιούχοι των ενισχύσεων αυτών πρέπει να δεσμεύονται ότι θα πραγματοποιούν μεταφορές νέων ή πρόσθετων φορτίων δια της πλωτής οδού σε ποσότητες το μέγεθος των οποίων πρόκειται να καθορίζεται με τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών για διάρκεια πέντε ετών. Σε περίπτωση που η εν λόγω δέσμευση δεν τηρηθεί, η ενίσχυση επιστρέφεται στην αρμόδια αρχή.

Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ανά διετία έκθεση σχετικά με τον απολογισμό εφαρμογής των μέτρων αυτών, διευκρινίζοντας ιδίως κατά ποιά τρόπο χρησιμοποιήθηκαν οι ενισχύσεις, το ύψος τους και τις επιπτώσεις τους στις πλωτές μεταφορές. Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για τη σύνταξη της έκθεσης αυτής.

Το αργότερο έως τις 31 Ιουλίου 1999, το Συμβούλιο αποφαινεται, μετά από πρόταση της Επιτροπής, υπό τους όρους που προβλέπει η συνθήκη, σχετικά με το καθεστώς που πρόκειται να εφαρμοστεί αργότερα ή, ενδεχομένως, σχετικά με τους τρόπους με τους οποίους πρόκειται να λήξει το καθεστώς αυτό".

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 20ή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Ο παρών κανονισμός είναι υποχρεωτικός ως προς όλα τα μέρη του και εφαρμόζεται άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

Δημοσιονομικό δελτίο

Άρθρο Β2-708: Δράσεις διαρθρωτικής εξυγίανσης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

1. ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ

Δράσεις διαρθρωτικής εξυγίανσης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

2. ΣΧΕΤΙΚΟ ΚΟΝΔΥΛΙ ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

Κονδύλι Β-2708

3. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

Άρθρο 75 της Συνθήκης ΕΟΚ.

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 1989 σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΕΕ ΕΟΚ της 28ης Απριλίου 1989), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 844/94 (ΕΕ αριθ. L 98 της 16.4.1994, σ.1).

Τροποποίηση του κανονισμού αριθ. 1101/89 του Συμβουλίου από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. /95 του Συμβουλίου.

4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ:

4.1 Γενικός στόχος της δράσης:

Προσωρινή και πρόσθετη χρηματοδοτική παρέμβαση της Κοινότητας στη δράση διάλυσης των πλοίων με σκοπό να μειωθεί σε ουσιαστικό βαθμό η διαρθρωτική πλεονάζουσα χωρητικότητα, η οποία εκτιμάται σε 15% περίπου στους δύο τομείς (πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια) και να εξιγανθεί κατά τον τρόπο αυτό η δομή της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Η παρέμβαση αυτή δικαιολογείται κατ' αρχήν από την ιδιαίτερα δυσχερή συγκυρία, εξ αιτίας της οποίας δεν είναι καν δυνατό να αυξηθεί το ύψος των προσφορών του κλάδου που τη στιγμή αυτή εξασφαλίζει την ίδια του τη διαρθρωτική εξυγίανση. Πρόκειται όμως κυρίως για μέτρο συνοδευτικό του κοινοτικού προγράμματος προοδευτικής ελευθέρωσης της αγοράς εσωτερικής ναυσιπλοΐας που προβλέπεται για τα προσεχή έτη. Αυτή η εκτεταμένη δράση, η οποία ζητήθηκε από το Συμβούλιο, σκοπό έχει να εγγιχθεί την ανταγωνιστικότητα του τομέα από χρονική άποψη. Προς το σκοπό αυτό, είναι αναγκαίο να διατεθούν επιπλέον χρηματοδοτικά μέσα για μια περίοδο τριών ετών, τα οποία προέρχονται ταυτόχρονα από τον κοινοτικό προϋπολογισμό, τους προϋπολογισμούς των ενδιαφερομένων κρατών μελών και του κλάδου.

4.2 Περίοδος καλυπτόμενη από τη δράση και προβλεπόμενοι τρόποι ανανέωσής της.

3 έτη: 1996-1997-1998. Μία ενδεχόμενη παράταση της δράσης μετά το 1998 θα χρηματοδοτηθεί μόνο από τον ενδιαφερόμενο επαγγελματικό χώρο.

5. ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΤΗΣ ΛΑΠΑΝΗΣ/ΕΣΟΛΟΥ

5.1 ΜΥΔ

5.2 ΛΔ

5.3 *Είδος των σχετικών εσόδων: ουδέν.*

6. ΤΥΠΟΣ ΛΑΠΑΝΗΣ/ΕΣΟΛΟΥ

- *Επιχορήγηση για την από κοινού χρηματοδότηση με άλλους πόρους του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα.*
- *Σε περίπτωση οικονομικής επιτυχίας της δράσης, προβλέπεται μερική ή ολική επιστροφή της κοινοτικής χρηματοδοτικής ενίσχυσης; ΟΧΙ.*
- *Η προτεινόμενη δράση συνεπάγεται τροποποίηση του ύψους των εσόδων; ΟΧΙ.*

7. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

7.1 Το ετήσιο ποσό που απαιτείται για τη διαρθρωτική εξυγίανση της χωρητικότητας (15% της συνολικής πλεονάζουσας χωρητικότητας, ήτοι, 1.500.000 τόννοι για τα πλοία ξηρού φορτίου και 300 000 τόννοι για τα δεξαμενόπλοια) εκτιμάται σε 64 εκατ. Ecu/έτος επί μία τριετία, από το 1996 έως το 1998, ήτοι 192 εκατ. Ecu, που κατανέμονται σε 142 εκατ. Ecu για τα πλοία ξηρού φορτίου και 50 εκατ. Ecu για τα δεξαμενόπλοια.

Στον υπολογισμό αυτό, πρέπει ταυτόχρονα να ενσωματωθεί η δέσμευση για την ελευθέρωση της αγοράς εσωτερικής ναυσιπλοΐας με την οποία θα εξαιρεθούν από το σύστημα ναύλωσης εκ περιτροπής πολυάριθμα πλοία που δεν είναι δυνατόν να προσαρμοστούν στο πλαίσιο της ελεύθερης αγοράς, η προσχώρηση της Λιουαρίας με την ενσωμάτωση του στόλου της στην Κοινότητα, καθώς και η αύξηση των πριμοδοτήσεων διάλυσης πλοίων που δεν έχουν τροποποιηθεί από το 1990 (κρίνεται εν γένει αναγκαία μια αύξηση 15%, με διακαιμόνες ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου).

Η συμμετοχή του κλάδου με ετήσιες εισφορές ανέρχεται για τα 3 έτη 1996-1997-1998 σε 14 εκατ. Ecu περίπου ανά έτος, ήτοι 42 εκατ. Ecu για τη δεδομένη περίοδο. Ωστόσο, 12 εκατ. Ecu από το ποσό αυτό πρέπει να χρησιμοποιηθούν για την επιστροφή των ποσών που έχουν προκαταβάλει τα κράτη μέλη για τη δράση του 1990 και επομένως για τη νέα δράση απομένουν μόνον 30 εκατ. Ecu.

Προτείνεται λοιπόν η διαφορά, ήτοι , $192 - 30 = 162$ εκατ. Ecu, να χρηματοδοτηθεί από τον κοινοτικό προϋπολογισμό, καθώς και από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και να κατανεμηθεί σε μία τριετία (1996-1997 και το 1998). Με βάση τα διαθέσιμα σήμερα και τα προβλεπόμενα ποσά του προϋπολογισμού, η Κοινότητα είναι σε θέση να παρέμβει με ποσό ύψους έως 40 εκατ. Ecu για 3 έτη (20 εκατ. Ecu για το 1996 και 10 εκατ. Ecu το 1997 και 1998). Η Επιτροπή δεσμεύεται πάντως να εξετάσει αργότερα τη δυνατότητα κινητοποίησης περαιτέρω πόρων συναρτήσει της πραγματικής εξέλιξης της κατάστασης του προϋπολογισμού.

Το εναπομένον μέρος της χρηματοδότησης της δράσης διάλυσης, τουλάχιστον το ήμισυ, δηλαδή 81 εκατ. Ecu και κατ'ανώτατο όριο 122 εκατ. Ecu, θα προέλθει από τον προϋπολογισμό των ενδιαφερομένων κρατών μελών, ο δε υπολογισμός θα γίνει κατ'αναλογία του μεγέθους του αντίστοιχου στόλου τους. Παραδείγματος χάριν, η Γερμανία, της οποίας ο στόλος αντιπροσωπεύει το 30% του κοινοτικού στόλου, πρέπει συνεπώς να συμμετάσχει στη χρηματοδότηση κατ'ανώτατο όριο (σύμφωνα με τους πόρους που έχει διαθέσει η Κοινότητα το 1997 και 1998) με ποσό 36,6 εκατ. Ecu (122 x 30 : 100), δηλαδή, 12,2 εκατ. Ecu/έτος, ποσό που αντιπροσωπεύει περίπου 22 εκατ. DM/έτος. Σε ό,τι αφορά τη Γερμανία, οι πόροι αυτοί υπάρχουν ήδη εν μέρει στο γερμανικό προϋπολογισμό, ο οποίος έχει προβλέψει 60 εκατ. DM καταναμημένα σε 3 έτη για μία δράση διάλυσης του τύπου αυτού.

7.2 Κατανομή ανά στοιχεία της δράσης

ΕΚ σε εκατ. ECU

Κατανομή	Προϋπολογισμός 95	Προσχέδιο Προϋπολογισμού 96	97	98
ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΓΙΑ ΤΗ ΔΡΑΣΗ ΔΙΑΛΥΣΗΣ	5,0	20,0	10,0	10,0
ΣΥΝΟΛΟ	5,0	20,0	10,0	10,0

7.3 Εφαρμοστέο χρονοδιάγραμμα για τις πολυετείς δράσεις συνοδευόμενες από τα αναγκαία εκτιμώμενα ποσά (εγγραφόμενο στην βασική πράξη).

ΕΚ σε εκατ. ECU

Σωρευθείσα κατάσταση κατά τα τέλη του 1994	Προϋπόλογισμός 1995	Προσχέδιο προϋπολογισμού 1996	Ενδεικτικός προγραμματισμός				
			1997	1998	1999	2000	ΣΥΝΟΛΟ
0	5,0	20,0	10,0	10,0			45,0

8. ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΤΗΣ (ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥΣ)

Η διαχείριση θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 του Συμβουλίου αριθ. 1102/89 της Επιτροπής και βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ... που τροποποιεί τον κανονισμό αριθ. 1101/89. Η διαχείριση κάθε εθνικού ταμείου διάλυσης εξασφαλίζεται από τις αρμόδιες αρχές του ενδιαφερομένου κράτους μέλους. Η Επιτροπή προβαίνει, σε συνεργασία με τις αρχές των ταμείων, στην αρχή κάθε έτους, σε συμφωνισμό των λογαριασμών και θέτει σε λειτουργία την χρηματοοικονομική αλληλεγγύη μεταξύ των διαφόρων εθνικών ταμείων διάλυσης.

9. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ/ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ

9.1 Ειδικοί στόχοι εκφραζόμενοι ποσοτικά, αποδεκτές

- *Ειδικοί στόχοι:* με βάση την διαρθρωτική αδυναμία του τομέα της εσωτερικής ναυτιλοΐας, το συμφέρον που παρουσιάζει η αντιμετώπιση των πλεονεκτημάτων αυτού του τρόπου μεταφοράς, στόχος της δεδομένης δράσης είναι να βελτιωθεί η δομή της αγοράς εσωτερικών πλωτών μεταφορών παράλληλα με την προοδευτική ελευθέρωσή της με ταυτόχρονη καταπολέμηση της πλεονασματικής διαρθρωτικής καινότητας, η οποία κρίνεται περίπου σε 15%.
- *Αποδέκτες:* μεταφορείς της εσωτερικής ναυτιλοΐας.

9.2 Αιτιολόγηση της δράσης

Η συνεχής χρηματοδότηση της έμφυτης κλιμακωτής ανάπτυξης λόγω της ελευθέρωσης της αγοράς εσωτερικής ναυτιλοΐας, η οποία πρέπει να συνοδεύεται από μέτρα αναδιάρθρωσης του τομέα. Η αναδιάρθρωση αυτή σημαίνει μείωση του μεγέθους του στόλου χάρις σε αυτή την πρόσθετη προσωρινή χρηματοδότηση από την Κοινότητα. Εξάλλου, το Συμβούλιο, στο ψήφισμά του της 24.10.1994 (που δημοσιεύτηκε στην ΕΕ αριθ. C309/5 της 05.11.1994), επανέλαβε ότι για να εξασφαλισθεί βιώσιμη χρονικά ανταγωνιστικότητα του τομέα πρέπει να υπάρξει νέα εκτεταμένη διαρθρωτική εξιγάνση. Εφόσον αποδειχθούν αναγκαία και άλλα μέτρα μετά το 1998, αυτά θα προέλθουν μόνο από τον ίδιο τον κλάδο.

- *Επιλογές των τρόπων παρέμβασης*
 - * Πριμοδοτήσεις διάλυσης
 - * Λειτουργία του σχεδίου διαρθρωτικής εξιγάνωσης στην εσωτερική ναυτιλοΐα, όπως ορίζουν οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 1102/89 και αριθ. 3690/92 της Επιτροπής. Η διαχείριση των ταμείων διάλυσης αποτελεί ευθύνη κάθε ενδιαφερομένου κράτους μέλους. Η Επιτροπή είναι επιφορτισμένη, με βάση το άρθρο του κανονισμού αριθ. 1101/89 και ιδίως της παραγράφου 5 του εν λόγω άρθρου, να καθορίσει τους όρους χορήγησης αυτών των πριμοδοτήσεων διάλυσης.

9.3 Παρακολούθηση και αξιολόγηση της δράσης

- *Δείκτες επιδόσεων*
 - * Αποδεκτές αιτήσεις πριμοδοτήσεων διάλυσης.
Η πριμοδότηση διάλυσης πρέπει να καταβάλλεται από τις αρχές των ταμείων εντός προθεσμίας ενός μηνός από την ημερομηνία κατά την οποία ο πλοιοκτήτης προσκόμισε αποδεικτικά στοιχεία για τη διάλυση του πλοίου του. Οι αρχές των ταμείων πρέπει να κοινοποιούν κάθε μήνα στην Επιτροπή τον πίνακα καταβολής των πριμοδοτήσεων διάλυσης ούτως ώστε η Επιτροπή να είναι σε θέση να ελέγχει την πρόοδο της δράσης.
 - * Πραγματικά διαλυθείσα χωρητικότητα και κύτος υποβληθέν σε εισφορά στα διάφορα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

- Προβλεπόμενος τρόπος και περιοδικότητα της αξιολόγησης

Εξαμηνιαίες εκθέσεις και τελική έκθεση κατά τα τέλη του 1998, τις οποίες θα εκπονήσουν οι υπηρεσίες της Επιτροπής για να τις αποστείλουν στα κράτη μέλη, καθώς και στις ευρωπαϊκές επαγγελματικές οργανώσεις.

Όντως, η παράγραφος 2 του άρθρου 10 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 1989, προβλέπει ότι τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή ανά εξάμηνο όλες τις χρήσιμες πληροφορίες για την εξέλιξη της τρέχουσας δράσης. Οι πληροφορίες αυτές αφορούν πύο συγκεκριμένα την οικονομική κατάσταση των ταμείων, τον αριθμό των αιτήσεων προμολότηης διάλυσης που έχουν υποβληθεί και την όντως διαλυθείσα χωρητικότητα.

Από την ημερομηνία αυτή, οι υπηρεσίες της Επιτροπής συντάσσουν εξαμηνιαία έκδοση. Η δέκατη έκθεση (για την περίοδο από 01.07.1994 έως 31.12.1994) διαβιβάστηκε στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και στις επαγγελματικές οργανώσεις στις 15 Μαρτίου 1995. Άλλωστε, το άρθρο 6 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3690/92 που προβλέπει ότι τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή στο τέλος κάθε τριμήνου, ενόψει της συνεδρίασης που πραγματοποιείται ανά τρίμηνο στις Βρυξέλλες, κατάλογο των αιτήσεων προμολότηης διάλυσης, καθώς και πλήρη πίνακα των διαθέσιμων οικονομικών πόρων.

10. ΛΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΛΑΠΑΝΕΣ (ΜΕΡΟΣ Α ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ)

Η πραγματική κινητοποίηση των αναγκαίων διοικητικών πόρων θα προκύψει από την ετήσια απόφαση της Επιτροπής σχετικά με την χορήγηση πόρων, με βάση ιδίως το δυναμικό και τα πρόσθετα ποσά που θα έχουν χορηγηθεί από την αρμόδια επί του προϋπολογισμού Αρχή.

- 10.1 Η δράση συνεπάγεται την πρόσληψη ενός πρόσθετου μονίμου υπαλλήλου Α για την εφαρμογή όλης της δέσμης μέτρων ελευθέρωσης της αγοράς της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (προβλέπεται ήδη στο πλαίσιο των πόρων 1995).
- 10.2 Οι υπόλοιπες δαπάνες λειτουργίας και προσωπικού που δημιουργούνται εξαιτίας της δράσης καλύπτονται από τις φυσιολογικές παροχές της ΓΛ και δεν πρόκειται να αυξηθούν σημαντικά, δεδομένου ότι η δράση εγγράφεται στην παράταση προηγούμενων δράσεων (ιδίως ο συντονισμός των εθνικών ταμείων διάλυσης).

ΔΕΛΤΙΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ, ΣΤΙΣ ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (ΜΜΕ)

Τίτλοι των προτάσεων:

- Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τον τρόπο ναύλαξης και διαμόρφωσης των τιμών στον τομέα των εθνικών και διεθνών εσωτερικών πλωτών μεταφορών στην Κοινότητα.
- Πρόταση οδηγίας του κανονισμού (ΕΚ) του Συμβουλίου που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 του Συμβουλίου σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- Πρόταση κανονισμού (ΕΚ) του Συμβουλίου που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 σχετικά με τις ενισχύσεις που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών οδικών και πλωτών μεταφορών.

Οι Προτάσεις

1. Δεδομένης της αρχής της επικουρικότητας (βλ. κεφάλαιο V της ανακοίνωσης προς το Συμβούλιο), για ποιο λόγο χρειάζεται κοινοτική νομοθεσία στον τομέα αυτό και ποιοί είναι οι κύριοι στόχοι;

Η ποικιλομορφία των εθνικών νομοθεσιών σχετικά με τους τρόπους εμπορικής εκμετάλλευσης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας δεν ευνοεί την καλή λειτουργία της ενιαίας αγοράς στον εν λόγω τομέα. Η ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς απαιτεί πληρέστερη εναρμόνιση των διαφόρων καθεστώτων που υπάρχουν στα διάφορα τμήματα της αγοράς εσωτερικών πλωτών μεταφορών στην Ένωση. Πράγματι, από την πλευρά των ναυλωτών κατανοείται δύσκολα το γεγονός ότι ορισμένοι από αυτούς είναι υποχρεωμένοι να υπόκεινται σε ένα σύστημα εκ περιτροπής ναύλαξης (κατανομή των αιτήσεων μεταφοράς με προκαθορισμένες τιμές και σύμφωνα με προαναγγελθέντες όρους ανάλογα τη σειρά με την οποία διατίθενται τα πλοία μετά την εκφόρτωσή τους) λόγω της γεωγραφικής τους εγκατάστασης ενώ άλλοι δρουν σε μία ελεύθερη αγορά.

Με την προοπτική προώθησης των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, κρίνεται σκόπιμο να καταργηθούν οι υπάρχουσες κανονιστικές ρυθμίσεις που μπορούν να τροχοπεδήσουν την ανάπτυξή τους και να εφαρμοσθεί προοδευτικά ένα καθεστώς ελεύθερης ναύλαξης και διαμόρφωσης των τιμών μεταφοράς (1η πρόταση).

Για να εξασφαλιστεί η απαιτούμενη ομοιομορφία και διαφάνεια, κρίνεται σκόπιμο να καθοριστεί σε κοινοτική κλίμακα ένα χρονοδιάγραμμα για την εν λόγω προοδευτική ελευθέρωση της αγοράς, ούτως ώστε τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη να είναι σε θέση να δράσουν συγχρονισμένα.

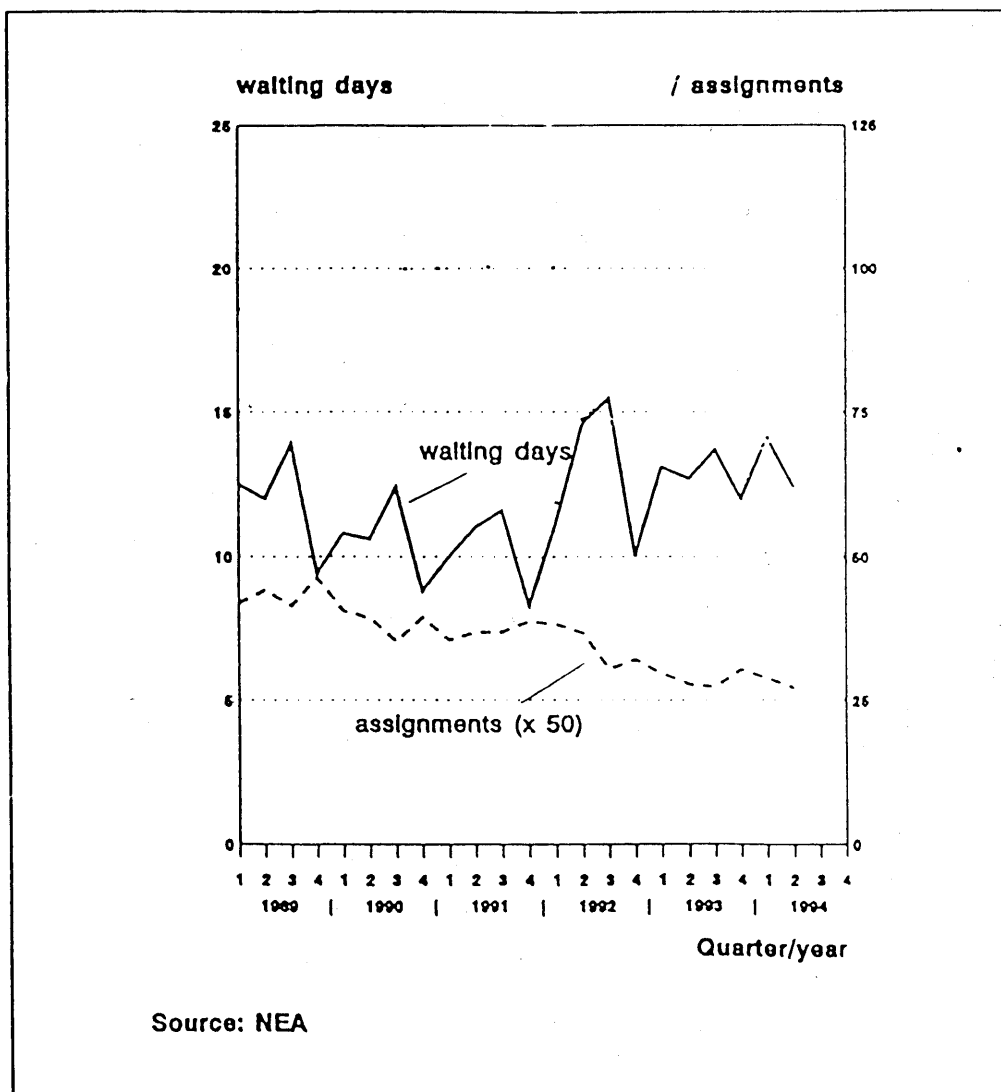
Λόγω των κοινωνικοοικονομικών προβλημάτων του τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των διαρθρωτικών μεταλλαγών στην αγορά των μεταφορών που κατέστησαν αναγκαίες από την προοδευτική ελευθέρωσή τους, πρέπει ως συνοδευτικό μέτρο να υπάρξει νέα εκτεταμένη διαρθρωτική εξυγίανση (βλ. ψήφισμα του Συμβουλίου της 26ης Οκτωβρίου 1994) με σκοπό να εξασφαλιστεί βιώσιμη χρονικά ανταγωνιστικότητα του τομέα (2η πρόταση).

Τέλος, η 3η πρόταση περιλαμβάνει τη δυνατότητα χορήγησης εθνικών ενισχύσεων στις επενδύσεις εξοπλισμών υποδομής ή/και τεχνικού εξοπλισμού για τους τερματικούς ποτάμους σταθμούς, η οποία ακολουθεί το παράδειγμα του υπάρχοντος καθεστώτος ενισχύσεων για τις συνδυασμένες μεταφορές και ευνοεί την προώθηση των εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

Στη δεδομένη αγορά, π.χ. για τις μεταφορές Βορρά-Νότου, μεταξύ Κάτω Χωρών και Βελγίου, ο αριθμός "συμβάσεων ανά ταξίδι" ("αποστολές") είναι σε πτώση επί πολλά έτη (βλ. σελ. 41 της έκθεσης ΝΕΑ της 24.02.1995, σχετικά με την παρακολούθηση της αγοράς εσωτερικής ναυσιπλοΐας) για τον επιπλέον λόγο ότι οι ναυλωτές αντιτίθενται στο σύστημα εκ περιτροπής (πολύ δύσκαμπτο, χωρίς επιλογή για τον ναυλωτή, κλπ) και στρέφονται προς άλλες εναλλακτικές λύσεις.

Για να καταστούν λοιπόν πιο ελαστικές οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές, είναι επομένως αναγκαίο να ληφθούν μέτρα όπως εκείνο μιας προοδευτικής κατάργησης των ρυθμίσεων με συνοδευτικά μέτρα.

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



Επιπτώσεις στις επιχειρήσεις

2. Ποιόν αφορούν οι προτάσεις;

α) Άμεσες επιπτώσεις (δυνατότητες νέων δραστηριοτήτων)

- ναυλωτές στο Βέλγιο, Γαλλία και Κάτω Χώρες
- χειριστές φορτηγίδων
- εφοπλιστές (πλοιοκτήτες άνω των 3 πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας)
- ομίλους ή συνεταιρισμούς χειριστών φορτηγίδων
- λοιπούς παράγοντες (διαχειριστές τερματικών ποτάμιων σταθμών, ποτάμιους λιμένες κλπ.)

Θετικές επιπτώσεις: η ελευθέρωση της αγοράς θα καταστήσει τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές πιο ελκυστικές για τους ναυλωτές και πιο ανταγωνιστικές έναντι των υπολοίπων τρόπων μεταφοράς.

β) έμμεσες επιπτώσεις (προσφορά υπηρεσιών μεταφοράς)

- όλες οι επιχειρήσεις που έχουν συμφέρον να εκτελούνται μεταφορές (ναυλωτές)

Θετικές επιπτώσεις: καλύτερες μεταφορές και οδικοί άξονες με μικρότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση.

3. Ποιά μέτρα πρέπει να λάβουν οι επιχειρήσεις για να συμμορφωθούν προς την πρόταση;

Οι χειριστές φορτηγίδων, εφόσον συμμετέχουν στο σύστημα εκ περιτροπής, θα πρέπει να εγκαταλείψουν προοδευτικά το σύστημα ναύλωσης εκ περιτροπής. Θα πρέπει να αναδιοργανωθούν για να αντιμετωπίσουν την ελεύθερη αγορά είτε συστήνοντας εμπορικούς ομίλους είτε δίδοντας έμφαση στην εμπορικότητά τους και την διοικητική τους οργάνωση. Εκείνοι που θα θελήσουν να εγκαταλείψουν την ενεργό δραστηριότητα θα λάβουν προμηδοτήσεις διάλυσης.

4. Ποιά είναι τα ενδεχόμενα οικονομικά αποτελέσματα των προτάσεων;

Θετικές επιπτώσεις στην αγορά εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Οι βιομηχανίες έρευνας ΝΕΑ και PLANCO αξιολόγησαν, για λογαριασμό της Επιτροπής, το πρόσθετο φορτίο που θα μπορούσε να προεξοφληθεί στην εσωτερική ναυσιπλοΐα σε περίπτωση ελευθέρωσης της αγοράς. Σύμφωνα με τα ιδρύματα αυτά, η αύξηση φορτίου πρέπει να είναι της τάξεως των 6 έως 7 εκατ. τόννων ανά έτος, δηλαδή άνω του 10% του συνολικού όγκου φορτίου που σήμερα μεταφέρεται με τα διάφορα συστήματα ναύλωσης εκ περιτροπής. Ωστόσο, οι ψυχολογικές επιπτώσεις στους ναυλωτές από ένα τέτοιο μέτρο, σε συνδυασμό με τα μέτρα προώθησης που περιγράφονται στο παράρτημα III, είναι δυνατόν να αυξήσουν αισθητά τις εκτιμήσεις αυτές.

Αρνητικές εκτιμήσεις στους λιγότερο αποδοτικούς χειριστές φορτηγίδων που θα αναγκαστούν να εγκαταλείψουν την αγορά λόγω της ισχυρότερης ανταγωνιστικότητας, οι οποίοι όμως παρ'όλα αυτά θα λάβουν ενίσχυση για την αποχώρησή τους υπό μορφή προμηδοτήτων διάλυσης των πλοίων τους.

5. Περιλαμβάνουν οι προτάσεις μέτρα με σκοπό να ληφθεί υπόψη η κατάσταση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ);

Επειδή ακριβώς λαμβάνεται υπόψη η ιδιαίτερη κοινωνικοοικονομική δομή του τομέα (εξατομίκευση του επαγγέλματος με πολύ ισχυρή πλειοψηφία των χειριστών φορτηγίδων τύπου ΜΜΕ), οι προτάσεις προβλέπουν παράλληλα με την ελευθέρωση ένα πρόγραμμα μέτρων με αντικείμενο να μειωθούν οι διαρθρωτικές αδυναμίες του τομέα και να προωθηθούν οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Άλλωστε, η Επιτροπή έχει την αρμοδιότητα να καθορίζει τους συντελεστές προμηδοτήσεων διάλυσης ανάλογα με τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου, πράγμα που επιτρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ούτως ώστε να μην αδικούνται οι πλέον μικρές ΜΜΕ.

Γνωμοδότηση

6. Κατάλογος των οργανώσεων οι οποίες γνωμοδότησαν επί των προτάσεων και εξέθεσαν τα κύρια στοιχεία της πρότασής τους.

OEB/ESO	Ευρωπαϊκή Οργάνωση Ηλοιάρχων
UINF/IBU	Λιθικής Ένωση Ποτάμιας Ναυσιπλοΐας
UNICE	Λιθικής Ένωση Βιομηχάνων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας
FEPI	Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εσωτερικών Λιμένων
CST	Συνδικαλιστική Επιτροπή Μεταφορών
CLECAT	(μεσάζοντες μεταφορών)

- Γενική συμφωνία για την ανάγκη μεταβατικής περιόδου πριν τη συνολική ελευθέρωση της αγοράς εσωτερικών πλωτών μεταφορών εκτός της Ο.Ε.Β., η οποία εξέφρασε φόβους ότι η πρώτη πρόταση ελευθέρωσης της αγοράς δεν θα έχει επιπτώσεις στις τιμές μεταφοράς και προτείνει εξυγίανση προηγουμένως του τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Αντίθετα, η οργάνωση αποδέχεται τη δεύτερη και την τρίτη πρόταση της Επιτροπής.

- Όλες οι οργανώσεις κρίνουν σκόπιμο να βελτιωθεί το σύστημα παρακολούθησης της αγοράς, η δε Ο.Ε.Β. θέτει μάλιστα αυτό ως προϋπόθεση για κάθε μέτρο ελευθέρωσης.

- Κατά γενική ομολογία, ο ποσοτικός στόχος μιας νέας δράσης διάλυσης για το 1996 - 1997 - 1998 περιστρέφεται γύρω στο 15% της πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας, για να ληφθεί όμως υπόψη μια πιθανή βελτίωση της οικονομικής συγκυρίας κρίνεται αναγκαία μία κατανομή 5% ανά έτος επί 3 έτη (5% x 3), με αξιολόγηση στα τέλη κάθε έτους.

- Τα μέτρα υπέρ της προώθησης των εσωτερικών πλωτών μεταφορών έγιναν ευνοϊκά δεκτά από όλες τις οργανώσεις, ιδίως εκείνες που προωθούν μία πολιτική ποτάμιων υποδιαρρέσεων. Αυτού του τύπου η πολιτική υποστηρίχθηκε σθεναρά ιδίως από την UNICE και την CLECAT.

ISSN 0254-1483

COM(95) 199 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-95-229-GR-C

ISBN 92-77-89142-4

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
L-2985 Λουξεμβούργο