

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στην Ναυτιλία

**Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ
ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Λεωνίδας Σταμάτης ΑΕΜ 2133

Ημ. Έναρξης ΠΜΣ 4^{ος} κύκλος

ΕΠΟΠΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ :

Σωτήριος Θεοδωρόπουλος

Ιούνιος 2009

Εκπονηθείσα πτυχιακή εργασία απαραίτητη για την κτήση του μεταπτυχιακού διπλώματος

Περίληψη στα ελληνικά

Η Ε.Ε. θεωρείται ως η ισχυρότερη ένωση κρατών μέχρι σήμερα στην παγκόσμια ιστορία, με οικονομικό, πολιτικό, κοινωνικό και πολιτιστικό περιεχόμενο. Ένας από του πρωταρχικούς στόχους της ήταν η κατάργηση των δασμών μεταξύ των κρατών – μελών, καθώς και η δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς. Ωστόσο, για την επίτευξη αυτών των στόχων τους θα έπρεπε να ληφθούν, και εν συνεχεία να εφαρμοστούν, κοινές πολιτικές με άξονα την ευημερία των κατοίκων της Ε.Ε..

Στην πορεία προς την ολοκλήρωση της, η Ε.Ε. συνάντησε αρκετές δυσκολίες. Παρόλα αυτά, άλλες μπόρεσε να τις ξεπεράσει, λαμβάνοντας τολμηρές αποφάσεις, και άλλες προσπαθεί ακόμα και σήμερα να τις αντιμετωπίσει.

Η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους ευαίσθητους τομείς που η Ε.Ε. δίνει μεγάλη σημασία για την προώθηση της γενικότερης οικονομικής πολιτικής της. Αποτελεί δε βασικό πυλώνα της οικονομίας της Ε.Ε., προσφέροντας πόρους, συμβάλλοντας στην απασχόληση και την περιφερειακή συνοχή, αναβαθμίζοντας το βιοτικό επίπεδο των πολιτών με την αύξηση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ λόγω της εισροής σημαντικών κεφαλαίων, ενισχύοντας την ισχύ και το κύρος της διεθνώς.

Παρόλα αυτά, η ναυτιλία της Ε.Ε. αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα προερχόμενα από χώρες με ναυτιλιακή παράδοση εκτός των συνόρων της. Ο ανταγωνισμός είναι ένας από αυτά που πρέπει να αντιμετωπιστεί με κατάλληλα μέτρα. Η διατήρηση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών μελών καθίσταται μία από τις σημαντικότερες πολιτικές της Ε.Ε.. Ένας από τους βασικούς πυλώνες της πολιτικής ανταγωνισμού είναι ο έλεγχος των κρατικών ενισχύσεων.

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση της πολιτικής της Ε.Ε. για τις κρατικές ενισχύσεις, ιδιαίτερα στο τομέα της ναυτιλίας. Το Κεφάλαιο 2 της παρούσας πτυχιακής αναλύει την φιλοσοφία της ενιαίας εσωτερικής αγοράς και τον ρόλο της ναυτιλίας σ' αυτήν. Στο Κεφάλαιο 3 παρατίθενται τα γενικά θεωρητικά στοιχεία για την καλύτερη κατανόηση της κοινής πολιτικής ανταγωνισμού και του ρόλου του στις κρατικές ενισχύσεις.

Στο Κεφάλαιο 4 αναλύεται το τι είναι κρατικές ενισχύσεις και οι προϋποθέσεις με τις οποίες χορηγούνται στους εκάστοτε τομείς και ασχολείται επίσης πιο διεξοδικά με τις κρατικές ενισχύσεις στην ναυτιλία. Στο Κεφάλαιο 5 παρατίθενται κάποια χαρακτηριστικά παραδείγματα κρατικών ενισχύσεων στην ναυτιλία. Στο Κεφάλαιο 6 παρατίθενται τα αποτελέσματα και η επιπτώσεις της ανταγωνιστικότητας στην ευρωπαϊκή ένωση. Τέλος, στο Κεφάλαιο 7 εξάγονται συμπεράσματα, καθώς επίσης γίνονται κάποιες προτάσεις, που κρίνεται ότι θα έπρεπε να ληφθούν σοβαρά υπόψη για την χορήγηση των κρατικών ενισχύσεων στην Ε.Ε..

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Executive summary

For Europe, shipping has been one of the key stepping stones to economic growth and prosperity throughout its history. Maritime transport services are essential in helping the European economy and European companies to compete globally. Moreover, shipping and all related maritime industries are an important source of revenues and jobs in Europe.

80% of world trade is carried by sea whilst short-sea shipping carries 40% of intra-European freight. With more than 400 million sea passengers passing through European ports each year, maritime transport has also a direct impact on the quality of life of citizens, both as tourists and inhabitants of islands and peripheral regions.

In the course of years, it is generally accepted that the EU has met lots of difficulties concerning the common policies which should have been received in order to be applied for a better future. Nevertheless, some of them have been faced by receiving important decisions, whereas some others are being faced until now.

In recent years, growth in the world economy and international merchandise trade has fuelled demand for maritime transport services. However, at the end of 2008, the impact of the financial crisis on the real economy is also felt in the shipping sector. An appropriate policy approach is needed in order to ensure the continuous performance of the EU maritime transport system and its contribution to the recovery of the world economy. Beyond the current conjuncture, this policy approach should ensure that Europe retains a core human and technological know-how serving the sustainability and competitiveness of current and future shipping operations.

State aids are considered one of the ways that EU shipping can be developed and ensured. The aim of this dissertation is the investigation of the EU policy concerning the state aids, and more particularly in the sector of shipping. In Chapter 2 of the dissertation it is analysed the philosophy of the common market and the role of the shipping playing in it. In Chapter 3, the general theoretical elements are mentioned in order to be understood the comprehension of the common policy of competition and its role concerning the state aids.

In Chapter 4 it is analyzed what the state aids are and the conditions they are granted in the each sector, and more specifically in the sector of shipping. In Chapter 5 some certain

characteristic examples of state aids concerning the shipping are mentioned. The dissertation continues with Chapter 6 where there is an analysis of the effects of the state aids on competition among the member states of EU. Finally, in Chapter 7 there are some conclusions, and there are also some suggestions which should be considered by the EU in order the state aids to be granted more effectively in the sake of a better future.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Ευχαριστίες

Οφείλω να εκφράσω τις ευχαριστίες μου σε όλους εκείνους που με βοήθησαν, ώστε η πραγματοποίηση της διπλωματικής μου εργασίας να έχει το επιθυμητό αποτέλεσμα και να εκπληρώσει το σκοπό για τον οποίο εκπονήθηκε.

Πιο συγκεκριμένα, επιθυμώ να ευχαριστήσω τον καθηγητή κ. Σωτήριο Θεοδωρόπουλο για την καθοδήγηση και την υποστήριξή του, καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης αυτής της διπλωματικής εργασίας, χωρίς την οποία η εκπόνηση της εργασίας δεν θα είχε ποτέ ολοκληρωθεί.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους φίλους και γνωστούς μου για την ηθική υποστήριξή τους κατά τη διάρκεια αυτής της διπλωματικής μου εργασίας. Τέλος, θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στους γονείς μου για τη βοήθεια, την υπομονή και την κατανόηση τους κατά τη διάρκεια των σπουδών μου.

Πίνακας Περιεχομένων

Περίληψη στα ελληνικά	ii
Executive summary	iv
Ευχαριστίες	vi
Πίνακας Περιεχομένων.....	vii
Κατάλογος Πινάκων.....	x
1. Εισαγωγή	1
1.1. Γενικά.....	1
2. Το πλαίσιο λειτουργίας της Ενιαίας Αγοράς στο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.....	5
2.1. Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς	6
2.2. Η πολιτική μεταφορών	11
2.2.1. Νομικό και οικονομικό πλαίσιο.....	13
2.2.2. Ειδικά χαρακτηριστικά των μεταφορών.....	14
2.2.3. Το πλαίσιο λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς των μεταφορών.....	16
2.2.4. Οι θαλάσσιες μεταφορές στην Ε.Ε.-Ιστορική αναδρομή.....	19
2.2.5. Η Δυναμικότητα της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας.....	24
2.2.6. Οι Αναγκαίες Διατήρησης Ισχυρής Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας	28
2.2.6.1. Ο Στρατηγικός χαρακτήρας της Ναυτιλίας.....	28
2.2.6.2. Η Επιπτώσεις της ναυτιλίας και ο ρόλος της στην Οικονομία	30
3. Ανταγωνιστικότητα και Κοινή Πολιτική Ανταγωνισμού της Ε.Ε.....	33
3.1. Πολιτικές Ανταγωνισμού	34
3.1.1. Τομείς πολιτικής ανταγωνισμού	36
3.2 Η σημασία της Ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής σημαίας	38
4. Κρατικές Ενισχύσεις στην Ναυτιλία.....	41
4.1. Γενικό νομοθετικό πλαίσιο κρατικών ενισχύσεων.....	41
4.2. Σχέδιο δράσης των κρατικών ενισχύσεων 2005 – 2009	48
4.3. Κρατικές Ενισχύσεις στην Ναυτιλία.....	52
4.4. Ενισχύσεις στην ναυτιλία από το 1989 ως και το 1997.....	53
4.5. Επιπτώσεις των μέτρων σε σύγκριση με τους γενικούς στόχους των αναθεωρημένων κατευθυντηρίων γραμμών του 1997	56
4.5.1. Τάσεις του στόλου υπό κοινοτική σημαία – ανταγωνιστικότητα του στόλου	56
4.5.2. Εξέλιξη της απασχόλησης	57
4.5.3. Συμβολή στο σύνολο της οικονομικής δραστηριότητας.....	57

4.6. Πεδίο και γενικοί στόχοι των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις	59
4.7. Πεδίο εφαρμογής των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις	60
4.8. Γενικοί στόχοι των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις.....	61
4.9. Φορολογικά και κοινωνικά μέτρα για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας.....	62
4.9.1. Φορολογική μεταχείριση των ναυτιλιακών εταιριών.....	62
4.9.2. Μέτρα για το κόστος εργασίας.....	68
4.9.3. Μέτρα αντικατάστασης των πληρωμάτων	70
4.9.4. Μέτρα για επενδυτικές ενισχύσεις.....	71
4.9.5. Περιφερειακές ενισχύσεις	72
4.9.6. Κατάρτιση.....	72
4.9.7. Ενισχύσεις για αναδιάρθρωση.....	73
4.9.8. Υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και συμβάσεις.....	74
4.9.9. Ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων	74
4.9.10. Ανώτατο όριο για τις ενισχύσεις.....	76
5. Μορφές παροχής Κρατικών Ενισχύσεων από την Ε.Ε.....	78
5.1. Η περίπτωση της Ιρλανδίας.....	78
5.1.1. Διαδικασία.....	78
5.1.2. Λεπτομερής περιγραφή του μέτρου ενίσχυσης.....	79
5.1.2.1. Το μέτρο τύπου – 2.....	79
5.1.2.2. Αποδέκτες	80
5.1.2.3. Στόχος.....	80
5.1.3. Πιθανές επιπτώσεις της ενίσχυσης.....	80
5.1.4. Η άποψη της Ιρλανδίας.....	81
5.1.4.1. Σκάφη τύπου – 2.....	81
5.1.5. Δυνατότητα εφαρμογής των κατευθύνσεων στο μέτρο τύπου 2	81
5.1.6. Εκτίμηση του μέτρου	82
5.1.6.1. Νομική βάση της ενίσχυσης.....	82
5.1.6.2. Συμβατότητα των μέτρων.....	83
5.1.6.2.1. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης	83
5.1.6.2.2. Σημείο 3.2 της των κατευθύνσεων.....	83
5.1.6.2.3. Δυνατότητα εφαρμογής του σημείου 3.2 των κατευθυντήριων γραμμών	84
5.2. Η περίπτωση της Γαλλίας.....	86
5.2.1. Διαδικασία.....	86
5.2.2. Αναλυτική περιγραφή της ενίσχυσης	86
5.2.3. Λόγοι που οδήγησαν στην κίνηση της διαδικασίας.....	88
5.2.4. Παρατηρήσεις των ναυτιλιακών εταιριών και των λιμενικών αρχών.....	89
5.2.6. Η άποψη της Γαλλίας	89
5.2.7. Αξιολόγηση της ενίσχυσης.....	90
5.2.8. Συμπεράσματα	94

6. Αποτελέσματα και επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.....	96
6.1. Προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ε.Ε. αναφορικά με τις κρατικές ενισχύσεις στην ναυτιλία και τρόποι αντιμετώπισης τους.....	96
6.2. Αποτελέσματα των εφαρμογών της Γαλλίας και της Ιρλανδίας	100
6.3. Συνέπειες και επιπτώσεις των κρατικών ενισχύσεων στην ευρωπαϊκή ναυτιλία	101
7. Συμπεράσματα και περαιτέρω έρευνα	107
Βιβλιογραφία.....	110

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 2-1: Εμπόριο της Ε.Ε. ανά μέσο μεταφοράς.....	25
Πίνακας 2-2: Δυναμικότητα εμπορικού στόλου χωρών της Ε.Ε. και ΕΟΧ.....	27

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

1. Εισαγωγή

1.1. Γενικά

Είναι γενικά αποδεκτό ότι κατά τη διάρκεια των τελευταίων 30 χρόνων η ιεραρχία των δυνάμεων της παγκόσμιας ναυτιλίας έχει μεταβληθεί σημαντικά, όπως έχει διαφοροποιηθεί και το επιχειρηματικό περιβάλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες είδαν το μερίδιό τους να συρρικνώνεται, νέες ναυτιλιακές χώρες αναπτύχθηκαν σε κυρίαρχες δυνάμεις, νέοι κανονισμοί και κώδικες έχουν διαφοροποιήσει το επιχειρηματικό περιβάλλον, ο ανταγωνισμός σε όλες τις αγορές έχει γίνει έντονος και παράγοντες που στο παρελθόν ήταν χωρίς σημασία έχουν μεταβληθεί σε κρίσιμους για την επιτυχία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) δεν έχει μείνει ανεπηρέαστη. Είναι γεγονός ότι η παγκοσμιοποίηση έχει επηρεάσει σαφώς σε μεγάλο βαθμό την οικονομική ολοκλήρωση της Ε.Ε. και οι αρχές της συνέβαλαν καθοριστικά στη δημιουργία μιας εσωτερικής αγοράς της οποίας το εύρος, το δυναμικό, ο ρόλος και το βάρος στην παγκόσμια οικονομία έχει αυξηθεί σημαντικά. Αποφασιστικά ποιοτικά άλματα όπως η Ενιαία Εσωτερική Αγορά, η Νομισματική Ένωση, η πρόσφατη διεύρυνση σε 27 κράτη – μέλη, οι μεγάλες διαρθρωτικές αλλαγές στις οικονομίες των κρατών – μελών της Ε.Ε., όπου θεσπίζονται νέοι ρόλοι κράτους και αγοράς, οι νέες στρατηγικές ανάπτυξης της, μετά τις αποφάσεις της Λισαβόνας, δίνουν νέο δυναμισμό και κινητικότητα στην παγκόσμια οικονομική σκηνή. Έχοντας απομακρυνθεί από τη φιλοσοφία και τις πολιτικές του προστατευτισμού, όλες οι εξελίξεις και οι προοπτικές της Ε.Ε. στηρίζονται πλέον στην εισαγωγή και την ενίσχυση του ανταγωνισμού σε όλα τα πεδία της οικονομικής ζωής, καθώς και τη φιλελευθεροποίηση του εμπορίου τόσο στο εσωτερικό, όσο και στο εξωτερικό. Αποτελώντας πλέον τον μεγαλύτερο εμπορικό εταίρο στο παγκόσμιο εμπόριο, η συνεχής αύξηση της ευημερίας της Ε.Ε. στηρίζεται στον νέο διεθνή καταμερισμό και εξειδίκευση και στην απόκτηση ωφελειών, που θα προέλθουν από την αξιοποίηση συγκριτικών, αλλά κυρίως ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων.

Η δημιουργία των πλεονεκτημάτων είναι αποτέλεσμα της αξιοποίησης της οικονομίας της γνώσης, όπου η Ε.Ε. διαθέτει σημαντικά αποθέματα και δυνατότητες. Η

νέα δυναμική που αναπτύσσεται και στηρίζει τη μελλοντική της ευημερία σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον μεγαλύτερης κινητικότητας αγαθών, υπηρεσιών, ανθρώπων και κεφαλαίων συνδέεται επίσης με τη συνεχή βελτίωση και αποτελεσματική λειτουργία του όλου συστήματος μεταφορών τόσο στο εσωτερικό, όσο και στο εξωτερικό.

Όλα τα παραπάνω προϋποθέτουν την ύπαρξη ενός συστήματος μεταφορών που συνεχώς βελτιώνεται ποιοτικά, μειώνει το κόστος, παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια και λειτουργεί φιλικά προς το περιβάλλον.

Στο σύστημα αυτό οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν κεντρικό ρόλο και σημασία. Η διακίνηση του τεράστιου και συνεχώς αυξανόμενου όγκου του από και προς τις χώρες της Ε.Ε., αλλά και τις υπόλοιπες χώρες της παγκόσμιας οικονομίας, γίνεται με τη χρήση θαλάσσιων μέσων. Λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών, που έχουν σχέση με το χαμηλότερο κόστος, την ασφάλεια, την περιβαλλοντική προστασία κ.λπ., ο ρόλος της ναυτιλίας θα παραμείνει και στο μέλλον θεμελιώδης για το παγκόσμιο εμπόριο και στρατηγικά σημαντικός για την οικονομία, την κοινωνική συνοχή και την ευημερία της Ε.Ε..

Μετά την πρόσφατη διεύρυνση, η Ε.Ε. περιλαμβάνει πλέον στο ναυτιλιακό δυναμικό της νέες ναυτιλιακές χώρες, με τεράστια χωρητικότητα και ναυτιλιακό δυναμικό, γεγονός το οποίο την καθιστά πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο. Συνεπώς, ένας από τους κύριους στόχους της Ε.Ε. είναι να δοθεί ιδιαίτερο βάρος στον τομέα αυτό.

Η ναυτιλία παράγει διεθνώς εμπορεύσιμες υπηρεσίες και λειτουργεί σε ένα φιλελεύθερο και ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον. Στη ναυτιλιακή αγορά με τα δεδομένα αυτά απουσιάζουν οι λογικές του προστατευτισμού και η φιλοσοφία που διέπει τη λειτουργία της συμπίπτει με αυτήν της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς. Η τελευταία, προωθεί τον ανταγωνισμό απέναντι σε αθέμιτες πρακτικές, επικίνδυνες συχνά για την ανάπτυξη και αξιοπιστία του κλάδου, με σοβαρές επιπτώσεις στη διακίνηση του εμπορίου και του περιβάλλοντος. Η απουσία τέτοιων κανόνων και εγγυήσεων στο παρελθόν προκάλεσε σοβαρές επιπτώσεις τόσο στη δυναμικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, όσο και στην ποιότητα των μεταφορών.

Για τους λόγους αυτούς ήταν επόμενο η Ε.Ε. να ασχοληθεί σοβαρά με έναν κλάδο τόσο μεγάλης σημασίας για αυτήν, να αναπτύξει πολιτικές, μέτρα και δράσεις τόσο εντός, όσο και εκτός συνόρων της με στόχο τη διασφάλιση υψηλού ποιοτικού επιπέδου

ανταγωνιστικών θαλάσσιων μεταφορών, όπου η ευρωπαϊκή ναυτιλία με ανταγωνιστικούς όρους θα έχει το μεγαλύτερο δυνατό ρόλο.

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1980, όταν και έκαναν την εμφάνιση τους τα προβλήματα ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών σημαίων, οι Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία (ΕΠΝ) αυξάνονται συνεχώς και επεκτείνονται σε νέα πεδία με επιταχυνόμενους ρυθμούς. Εκτός από την απελευθέρωση της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό της Ε.Ε. και τη ρύθμιση του ανταγωνισμού, αναπτύσσονται ένα πλήθος Κοινοτικών πολιτικών με αντικείμενο την ποντοπόρο ναυτιλία και τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, τη θαλάσσια ασφάλεια, την ανταγωνιστικότητα, το ναυτεργατικό δυναμικό, τους περιβαλλοντικούς όρους, τις λιμενικές υπηρεσίες και τις ναυτιλιακές υποδομές, τις συναφείς ναυτιλιακές δραστηριότητες κ.λπ.

Συνεπώς, η ανταγωνιστικότητα αφενός παίζει ένα πολύ σημαντικό ρόλο στην οικονομική ευημερία και ανάπτυξη ενός κράτους και αφετέρου αποτελεί το μέτρο της ικανότητας μιας οικονομίας να δημιουργεί χρήσιμα αγαθά και υπηρεσίες με παραγωγικό τρόπο μέσα σε ένα πλαίσιο παγκοσμιοποίησης, προκειμένου να αυξηθεί το βιοτικό επίπεδο και να εξασφαλιστούν υψηλά επίπεδα απασχόλησης. Γι' αυτόν το λόγο, η Ε.Ε. έδωσε και δίνει μεγάλη σημασία στην ανταγωνιστικότητα, αφού θεωρείται ότι ο υγιής ανταγωνισμός έχει μεγάλα οφέλη στους πολίτες της.

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι να διερευνήσει την πολιτική της Ε.Ε. για τις κρατικές ενισχύσεις, και ιδιαίτερα στο τομέα της ναυτιλίας. Συνεπώς, στο Κεφάλαιο 2 γίνεται μια προσπάθεια να αναλυθεί η φιλοσοφία της ενιαίας εσωτερικής αγοράς, ο ρόλος της ναυτιλίας σ' αυτήν και η θέση που κατέχει. Στο Κεφάλαιο 3 κρίνεται αναγκαία η παράθεση κάποιων γενικών θεωρητικών στοιχείων για να μας βοηθήσουν στην καλύτερη κατανόηση της πτυχιακής εργασίας, δηλαδή στην ανάλυση του όρου του ανταγωνισμού. Ένα οικονομικός όρος που λαμβάνεται υπόψη πολύ σοβαρά από τα κράτη μέλη της Ε.Ε. για την χάραξη της εκάστοτε πολιτικής που συμφωνούν για να ακολουθήσουν.

Στην συνέχεια, στο Κεφάλαιο 4 αναλύεται το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τις κρατικές ενισχύσεις, όπως επίσης καταγράφονται οι προϋποθέσεις με τις οποίες δίνονται στους εκάστοτε τομείς. Ασχολείται δε πιο διεξοδικά με τις κρατικές ενισχύσεις στην ναυτιλία, μιας και αποτελεί εστίαση της εργασίας. Στο Κεφάλαιο 5, η πτυχιακή συνεχίζει με την παράθεση κάποιων χαρακτηριστικών παραδειγμάτων κρατικών ενισχύσεων στην

ναυτιλία. Στο κεφάλαιο 6, παρατίθενται οι επιπτώσεις της ανταγωνιστικότητας στην ευρωπαϊκή ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, αναλύονται οι συνέπειες και οι επιπτώσεις των κρατικών ενισχύσεων στην ευρωπαϊκή ναυτιλία. Τέλος, στο Κεφάλαιο 7 ο συγγραφέας παραθέτει κάποια γενικά συμπεράσματα, κάνοντας ταυτόχρονα κάποιες προτάσεις, που κρίνεται ότι θα έπρεπε να ληφθούν σοβαρά υπόψη από τους εκάστοτε ανθρώπους που ασχολούνται με τις κρατικές ενισχύσεις στα κράτη μέλη της Ε.Ε..

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

2. Το πλαίσιο λειτουργίας της Ενιαίας Αγοράς στο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών

Ένα από τους πιο βασικούς στόχους της Συνθήκης της Ρώμης ήταν η δημιουργία ενός ενιαίου οικονομικού ευρωπαϊκού χώρου βασισμένου σε μια κοινή αγορά. Το άρθρο 2 αυτής της Συνθήκης προσδιόριζε αυτόν τον αντικειμενικό σκοπό ως εξής:

«Η Κοινότητα έχει σαν αποστολή, με τη δημιουργία μιας κοινής αγοράς ... να προάγει την αρμονική ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων στο σύνολο της Κοινότητας, τη συνεχή και ισόρροπη επέκταση της οικονομίας, αυξημένη σταθερότητα, επιταχυνόμενη ανύψωση του βιοτικού επιπέδου και σχέσεις περισσότερο στενές μεταξύ των κρατών που συνενώνει»(<http://eur-lex.europa.eu/el/treaties/index.htm#founding>).

Η εγκαθίδρυση της κοινής αγοράς απαιτούσε πρώτ' απ' όλα την εξάλειψη των τελωνειακών δασμών στις εισαγωγές και τις εξαγωγές, που ίσχυαν μεταξύ των κρατών μελών πριν από την ίδρυση της Κοινότητας. Είναι γενικά αποδεκτό πώς τα κράτη μέλη κατήργησαν πράγματι τα μεταξύ τους τελωνειακά εμπόδια, πριν εκπνεύσει η προθεσμία την οποία καθόριζε η Συνθήκη, και πως, αμέσως μετά τον τελωνειακό αφοπλισμό, άρχισαν να κτίζουν άλλους φραγμούς μεταξύ των, ιδίως τεχνικούς, οι οποίοι είναι ακόμη πιο δύσκολο να ξεπεραστούν απ' ό,τι οι τελωνειακοί φραγμοί.

Η κοινή αγορά που ολοκληρώθηκε το 1992 είναι ένα πολύ σημαντικό στάδιο της ευρωπαϊκής ενοποίησης. Βασίζεται στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων. Η πραγματοποίηση αυτών των βασικών ελευθεριών επιτρέπει την ορθολογική και χωρίς εμπόδια χρησιμοποίηση των συντελεστών παραγωγής, που είναι η εργασία και το κεφάλαιο. Οι επιχειρήσεις μπορούν να παράγουν και να πωλούν τα προϊόντα τους ελεύθερα στο κράτος μέλος όπου οι συνθήκες είναι οι πιο ευνοϊκές γι' αυτές. Μπορούν να εγκαθίστανται όπου θέλουν μέσα στην κοινή αγορά και να χρησιμοποιούν ένα πλήθος χρηματοδοτικών πόρων, οι οποίοι υπάρχουν στα κράτη μέλη. Οι καταναλωτές έχουν ελευθερία επιλογής προϊόντων και υπηρεσιών καλύτερης ποιότητας ή και χαμηλότερης τιμής που παράγονται στα κράτη μέλη. Οι εργαζόμενοι μπορούν να αναζητούν απασχόληση εκεί όπου υπάρχει μεγαλύτερη ζήτηση εργασίας και να επωφελούνται έτσι από τις καλύτερες συνθήκες εργασίας και αμοιβής που παρέχονται.

Μπορούν να εγκαθίστανται ελεύθερα με τις οικογένειες τους στο κράτος μέλος στο οποίο βρίσκουν απασχόληση. Συνεπώς, η κοινή αγορά βασίζεται, όπως βλέπουμε, στην ελευθερία.

Στο πρώτο μέρος αυτού του κεφαλαίου εξετάζεται πώς τα κράτη μέλη αποφάσισαν να ολοκληρώσουν την κοινή αγορά και τι μέτρα αποφάσισαν να πάρουν για να εξαλείψουν τα τεχνικά εμπόδια του εμπορίου και να ελευθερώσουν τις δημόσιες συμβάσεις, και στο δεύτερο μέρος αυτού του κεφαλαίου αναφέρεται στην πολιτική μεταφορών της Ε.Ε. και αναλύεται ο ρόλος και η θέση της ναυτιλίας στην κοινή αγορά.

2.1. Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς

Μετά την επίτευξη του δασμολογικού αφοπλισμού, τον Ιούλιο του 1968, η Επιτροπή διαπίστωνε, σε ένα μνημόνιο του 1970 σχετικά με τη βιομηχανική πολιτική, ότι, παρά την αναμφισβήτητη απελευθέρωση των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών, το σύνολο των έξι αγορών τους δεν έμοιαζε ακόμη καθόλου με μια εσωτερική αγορά. Η σημαντικότερη απόδειξη ήταν η διαφορά των επιπέδων των τιμών για όμοια προϊόντα, που ίσχυαν στα κράτη μέλη. Η Επιτροπή εξηγούσε την ακαμψία των τιμών κυρίως στην περίφραξη των αγορών με νέους φραγμούς, με τους οποίους οι εθνικές διοικήσεις αντικαθιστούσαν τους τελωνειακούς φραγμούς, και εναντίον των οποίων η Επιτροπή κήρυττε από τότε τον πόλεμο.

(1) Δεκαπέντε χρόνια αργότερα στη Λευκή Βίβλο της του 1985 για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς (COM (85) 310 τελικό), η Επιτροπή διαπίστωνε πάλι ότι η αγορά, αποκαλούμενη και ως κοινή αγορά, απέιχε πολύ ακόμη από μια εσωτερική αγορά για πολλούς λόγους, οι σημαντικότεροι των οποίων ήταν:

- οι καθυστερήσεις στα τελωνεία και οι διοικητικές επιβαρύνσεις των ενδοκοινοτικών συναλλαγών,
- η συμπλήρωση στα σύνορα διαφόρων εγγράφων για τη συγκέντρωση στατιστικών στοιχείων,

- οι διαφορές μεταξύ των εθνικών κανόνων και τεχνικών προδιαγραφών σχετικά με τα βιομηχανικά προϊόντα,
- η μη απελευθέρωση των δημόσιων συμβάσεων για οικονομικούς φορείς άλλων κρατών – μελών,
- οι περιορισμοί στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, ιδίως των χρηματοοικονομικών, και στην ελεύθερη εγκατάσταση ορισμένων επαγγελματιών,
- οι διαφορές μεταξύ των συντελεστών του ΦΠΑ και των ειδικών φόρων κατανάλωσης, οι οποίες ανάγκαζαν να γίνονται προσαρμογές στη φορολογία του κράτους προορισμού των εμπορευμάτων,
- η επιβολή νομισματικών εξισωτικών ποσών (NEΠ) στο ενδοκοινοτικό εμπόριο ορισμένων γεωργικών προϊόντων, σύμφωνα με τους κανόνες της κοινής γεωργικής πολιτικής,
- οι άδειες οδικών μεταφορών και ο έλεγχος της συμμόρφωσης των οχημάτων της στους διάφορους εθνικούς κανονισμούς (Μούσης, 2005).

Ωστόσο, σ' αυτό το σημείο κρίνεται αναγκαίο να ορισθούν οι έννοιες «κοινή αγορά», «ενιαία αγορά» και «εσωτερική αγορά», οι οποίες χρησιμοποιούνται σχεδόν αδιάκριτα, αλλά οι οποίες υποδηλώνουν ορισμένες διαφορετικές καταστάσεις. Η κοινή αγορά είναι ένα στάδιο της οικονομικής ολοκλήρωσης, το οποίο, σύμφωνα με μια απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, «αποβλέπει στην εξάλειψη όλων των εμποδίων στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές ώστε να υπάρξει συγχώνευση των εθνικών αγορών σε μια ενιαία αγορά, η οποία να πλησιάζει όσο γίνεται τις συνθήκες μιας πραγματικής εσωτερικής αγοράς». Αξίζει να σημειωθεί ότι η Συνθήκη, με την οποία ιδρύθηκε η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, αγνοεί την έννοια της «ενιαίας αγοράς». Αναφέρεται γενικά στο στάδιο της «κοινής αγοράς» (Απόφαση 5^{ης} Μαΐου 1982 στην υπόθεση 15/81) και στον τελικό της στόχο, την «εσωτερική αγορά», η οποία σύμφωνα με το άρθρο 14 της ΣΕΚ (ΕΕ C 191 της 29.07.1992),

«περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα μέσα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων σύμφωνα με τις διατάξεις αυτής της

Συνθήκης».

Θα αναφερθούν στην συνέχεια ποια εμπόδια ξεπέρασε η Κοινότητα κατά το στάδιο της κοινής αγοράς για να φθάσει τον στόχο της ενιαίας αγοράς, η οποία μοιάζει χωρίς να είναι ακριβώς μια εσωτερική αγορά.

Κατά την πρώτη δεκαετία της ύπαρξης της η Κοινότητα είχε περάσει δύο πολύ σημαντικούς σταθμούς για την οικονομική της ολοκλήρωση: την πραγματοποίηση της τελωνειακής ένωσης, που σήμαινε την εξάλειψη των τελωνειακών δασμών και των ποσοτικών περιορισμών μεταξύ των κρατών μελών, καθώς και την υιοθέτηση ενός κοινού τελωνειακού δασμολογίου και τον ορισμό μιας κοινής γεωργικής πολιτικής αναγκαίας για την ελεύθερη κυκλοφορία των γεωργικών προϊόντων. Αυτές οι σημαντικότερες πραγματοποιήσεις είχαν αποφασιστεί και τεθεί σ' εφαρμογή από τα έξι αρχικά κράτη μέλη μέσα σ' ένα ευνοϊκό οικονομικό κλίμα και σ' ένα νομισματικό περιβάλλον του οποίου η σταθερότητα ήταν εγγυημένη από το σύστημα του Bretton Woods, δηλ. του διεθνούς νομισματικού συστήματος.

Τον Αύγουστο του 1971, όμως, οι Ηνωμένες Πολιτείες αποφάσισαν να εξαρθώσουν το διεθνές νομισματικό σύστημα, το οποίο είχε εξασφαλίσει, μέχρι τότε, την απαραίτητη για την καλή λειτουργία του Ευρωπαϊκού νομισματικού συστήματος, νομισματική σταθερότητα. Η αχαλίνωτη πλέον διεθνής κερδοσκοπία είχε κατόπιν αυτού, οδηγήσει στην αποτυχία της πρώτης προσπάθειας δημιουργίας μιας οικονομικής και νομισματικής ένωσης στην Ευρώπη. Τέλος, οι πετρελαϊκές κρίσεις του 1973 και του 1979 είχαν κλονίσει σοβαρά τις ευρωπαϊκές οικονομίες (http://www.ecocrete.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=4433&Itemid=0). Έτσι, η Ευρώπη στις αρχές της δεκαετίας '80 είχε περιπέσει στον «ευρω – μαρασμό» και την «ευρω – απαισιοδοξία».

Όμως, τον Ιανουάριο του 1985, μια νέα Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε αναλάβει καθήκοντα, και ο πρόεδρος της Jacques Delors, είχε παρουσιάσει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τις βασικές κατευθύνσεις που θα οδηγούσαν τις ενέργειες της. Σύμφωνα μ' αυτόν η Κοινότητα έπρεπε να ξαναβρεί την οδό της φαντασίας και της δραστηριότητας. Στο εσωτερικό πεδίο ήταν πια καιρός να τεθεί τέρμα στην εικόνα μιας φεουδαρχικής Ευρώπης με φραγμούς, σύνορα, διατυπώσεις και γραφειοκρατίες. Θα έπρεπε, βάσει του προγράμματος παγίωσης της εσωτερικής αγοράς, το οποίο είχε παρουσιάσει η

προηγούμενη Επιτροπή, να καταργηθούν όλα τα εσωτερικά σύνορα της Κοινότητας μέχρι το 1992. Έτσι πρωτοαναφέρθηκε η μαγική χρονολογία του 1992. Από τα κείμενα των Συνθηκών, μέχρι της διαδοχικές δηλώσεις του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, η ανάγκη ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς είχε δηλωθεί επανειλημμένα. Αλλά για την επίτευξη αυτού του στόχου έλειπε ένα χρονοδιάγραμμα και ένα λεπτομερές πρόγραμμα. Η Επιτροπή είχε αναλάβει την πρόκληση της δημιουργίας μιας αληθινής κοινής αγοράς χωρίς εσωτερικά σύνορα μέχρι το τέλος του 1992.

Γι' αυτόν τον σκοπό η Επιτροπή, στις 14 Ιουνίου 1985, διαβίβασε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο μια «Λευκή Βίβλο» για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς. Σ' αυτή τη βίβλο η Επιτροπή πρότεινε ένα πρόγραμμα εξάλειψης μέσα σε επτά χρόνια όλων των φυσικών, τεχνικών και φορολογικών εμποδίων της κοινής αγοράς. Το πρόγραμμα της Επιτροπής χαρακτηριζόταν από μian επιδίωξη απλούστευσης των μεθόδων εναρμόνισης, την απόρριψη λύσεων ευκολίας, που θα κατέληγαν στη διατήρηση των εσωτερικών συνόρων, τον ορισμό ενός λεπτομερειακού και υποχρεωτικού χρονοδιαγράμματος για την εξάλειψη των εμποδίων και την επιδίωξη μιας εξισορρόπησης των διάφορων συμφερόντων. Για την επίτευξη αυτών των στόχων της Λευκής Βίβλου πρότεινε κάπου 300 νομοθετικά κείμενα τα οποία χρειαζόνταν για την κατάργηση των εμποδίων.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Μιλάνου, στις 28 και 29 Μαΐου 1985, δέχτηκε ευνοϊκά το προτεινόμενο στη Λευκή Βίβλο πρόγραμμα, και αποφάσισε με την πλειοψηφία των μελών του, και παρά τη διαφωνία του Ηνωμένου Βασιλείου, της Δανίας και της Ελλάδας, να συγκαλέσει μια διακυβερνητική διάσκεψη, η οποία θα έπρεπε να επεξεργασθεί, αφενός, μια Συνθήκη για την πολιτική συνεργασία και αφετέρου τις τροποποιήσεις της Συνθήκης ΕΟΚ, τις αναγκαίες για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς. Οι προτάσεις της Επιτροπής αποτέλεσαν τον πυρήνα των εργασιών της διάσκεψης. Το «ενιαίο πλαίσιο» το οποίο πρότεινε αυτή για την τροποποίηση της Συνθήκης ΕΟΚ και για την πολιτική συνεργασία έγινε δεκτό από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Λουξεμβούργου στις 2 και 3 Δεκεμβρίου 1985 και οριστικοποιήθηκε ως μια «ενιαία πράξη» από τους υπουργούς εξωτερικών, συνεδριάζοντας σε διακυβερνητική διάσκεψη, στις 27 Ιανουαρίου 1986.

Η Ενιαία Πράξη, η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1^η Ιουλίου 1987, επέφερε αρκετά σημαντικές μεταρρυθμίσεις στο θεσμικό σύστημα της Κοινότητας. Αντικαθιστώντας τις αποφάσεις του Συμβουλίου κατά πλειοψηφία, έδινε στην Κοινότητα τη δυνατότητα να

παίρνει αποφάσεις πιο σύντομα και δημοκρατικότερα. Στο Κοινοβούλιο η Ενιαία Πράξη έδινε μεγαλύτερη εξουσία στο νομοθετικό έργο. Καθιέρωνε τέλος την πολιτική συνεργασία και τις κοινοτικές αρμοδιότητες σε διάφορους τομείς. Αμέσως παρακάτω αναφέρονται περιληπτικά τα διάφορα προβλήματα τα οποία η Ενιαία Πράξη κατόρθωσε να ξεπεράσει μερικώς ή ολοκληρωτικώς και να δημιουργήσει την ενιαία αγορά.

Θα μπορούσε κάποιος να πει ότι τα εμπόδια που έπρεπε να αντιμετωπιστούν μπορούν να χωριστούν σε δυο ομάδες, δηλ. σε νομικά και μη νομικά εμπόδια. Τα νομικά εμπόδια αφορούν όλους τους περιορισμούς, άμεσους και έμμεσους, που απαγορεύουν ή παρεμποδίζουν την ανάπτυξη δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών μεταξύ κρατών – μελών. Μπορεί να οφείλονται είτε σε αποκλίσεις των εθνικών κανονιστικών ρυθμίσεων, είτε σε συμπεριφορές των εθνικών αρχών, είτε ακόμη σε ανασφάλεια δικαίου λόγω της πολυπλοκότητας των ρυθμίσεων που αφορούν παροχή υπηρεσιών μεταξύ των κρατών – μελών. Λόγω των εμποδίων αυτών τόσο οι καταναλωτές όσο και οι επιχειρήσεις αποκλείονται απ' τη χρήση υπηρεσιών που προέρχονται από άλλα κράτη – μέλη και αυτοί που τις παρέχουν δεν μπορούν να τις προσφέρουν σε άλλα κράτη – μέλη. Δημιουργούνται έτσι φαινόμενα συνόρων που υποκαθιστούν τα τεχνικά, φυσικά και φορολογικά σύνορα που καταργήθηκαν με το πρόγραμμα της Ενιαίας Αγοράς (Com (2002) 441 τελικό). Τα νομικά εμπόδια δημιουργούν ένα σύνολο δυσκολιών παροχής υπηρεσιών σε άλλες χώρες, όπως:

- Δυσκολίες εγκατάστασης των φορέων παροχής υπηρεσιών σε άλλο κράτος – μέλος για να ασκήσουν σ' αυτό τη δραστηριότητα τους.
- Δυσκολίες χρήσης εισροών, τόσο αυτών που έχει ο φορέας παροχής υπηρεσιών με την μετακίνηση τους σε άλλο κράτος – μέλος, όσο και αυτών που πρέπει ν' αποκτήσει στο άλλο κράτος – μέλος.
- Δυσκολίες προώθησης και προβολής των υπηρεσιών που μπορεί να αφορούν απαγορεύσεις εμπορικής επικοινωνίας.
- Δυσκολίες πώλησης των υπηρεσιών που αφορούν την κατάρτιση και το περιεχόμενο των συμβάσεων, το καθορισμό των τιμών, τις πληρωμές, την τιμολόγηση και λογιστική, τη φορολογία, την επιστροφή εξόδων, την επιδότηση κτλ.

- Δυσκολίες εξυπηρέτησης των πελατών μετά την πώληση της υπηρεσίας.
- Δυσκολίες στην εναρμόνιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων.
- Δυσκολίες στην παροχή υπηρεσιών, στο πεδίο των δημόσιων συμβάσεων έργων.
- Δυσκολίες στην κοινωνική ασφάλιση των εργαζομένων, και μετέπειτα στην συνταξιοδότηση τους.
- Δυσκολίες στην αναγνώριση των διπλωμάτων από Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα, και όχι μόνο.

Τα μη Νομικά εμπόδια αφορούν:

- Δυσκολίες που οφείλονται στην έλλειψη πληροφόρησης για το ρυθμιστικό περιβάλλον κάθε χώρας, τις αρχές και κανόνες της εσωτερικής αγοράς.
- Δυσκολίες πολιτισμικού και γλωσσικού χαρακτήρα που συνδέονται με αποκλίσεις στα νομικά πλαίσια των κρατών – μελών, με εμπορικές και καταναλωτικές συνήθειες.

2.2. Η πολιτική μεταφορών

Η Συνθήκη της Ρώμης (<http://eur-lex.europa.eu/el/treaties/index.htm#founding>) επιθυμούσε μια κοινή πολιτική στον τομέα των μεταφορών, δηλαδή μια πολιτική που θα αντικαθιστούσε τα ουσιώδη σημεία των εθνικών πολιτικών. Στην πραγματικότητα, ωστόσο, την κατέστησε ως μια κοινοτική πολιτική, περιοριζόμενη στην εναρμόνιση και πλαισίωση των εθνικών πολιτικών. Καθώς όλα τα επίσημα κείμενα μιλούν πάντα για μια «κοινή πολιτική των μεταφορών», υπάρχει μια τάση υποεκτίμησης των σημαντικών πραγματοποιήσεων της ως «κοινοτικής» πολιτικής.

Παρόλα αυτά, πρέπει να τονιστεί ότι η Συνθήκη δεν επιζητούσε μια κοινή πολιτική παρά μόνον για τις χερσαίες μεταφορές – οδικές, σιδηροδρομικές και ποτάμιες. Η έννοια της κοινής αγοράς των μεταφορών περιοριζόταν, επομένως, από την αρχή μόνο στις χερσαίες μεταφορές και, ακριβέστερα, δεδομένης της ειδικής κατάστασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των πλωτών οδών μόνο στις οδικές μεταφορές. Ωστόσο, αυτές αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μέρος των εμπορευματικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα. Παίζουν επομένως πρωταρχικό ρόλο μέσα στην ενιαία αγορά, όπου οι μεταφορές είναι η αναγκαία προϋπόθεση για την ελεύθερη διακίνηση των εμπορευμάτων και των προσώπων. Τελικά, στα τέλη της δεκαετίας του '80, το Συμβούλιο, μετά από πολλές υπεκφυγές και αναβολές, πείσθηκε και μπόρεσε να ολοκληρώσει την εσωτερική αγορά των οδικών μεταφορών.

Παράλληλα προς την ολοκλήρωση των αγορών των χερσαίων μεταφορών, η κοινοτική πολιτική επιδιώκει την οργάνωση των διάφορων μεταφορικών μέσων σύμφωνα με «κοινοτικούς κανόνες», μέτρα που τείνουν στην προσέγγιση των οικονομικών συνθηκών και των διαρθρώσεων κάθε μεταφορικού μέσου σ' όλα τα κράτη μέλη. Έτσι η τιμολόγηση των οδικών μεταφορών απασχόλησε σε μεγάλο βαθμό τους κοινοτικούς θεσμούς, αλλά χωρίς πολλά αποτελέσματα. Για τους σιδηροδρόμους, ο κοινοτικός στόχος ήταν η εξυγίανση της οικονομικής τους κατάστασης, αλλά οι πολυάριθμες διατάξεις που έχουν θεσπιστεί μ' αυτόν τον σκοπό σ' αυτόν τον τομέα δεν έχουν δώσει εμφανή αποτελέσματα. Αντίθετα, οι θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές, που έχουν εισέλθει στην κοινοτική ζώνη μόνον από τα μέσα τις δεκαετίας του 70, έχουν κάνει τελευταία θεαματικές προόδους, όχι μόνο στην υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς σ' αυτούς τους τομείς, αλλά και στην κοινοτική οργάνωση τους.

Τώρα πλέον οι προτεραιότητες στον τομέα των μεταφορών μετατίθενται προς τις υποδομές και τα διευρωπαϊκά δίκτυα, τα οποία θα συμπληρώσουν την ενιαία αγορά και θα ενισχύσουν τους δεσμούς μεταξύ των κρατών μελών. Αυτά τα δίκτυα θα επιτρέψουν επίσης την καλύτερη, ασφαλέστερη και φθηνότερη κυκλοφορία, απαραίτητη για τη βελτίωση της βιομηχανικής ανταγωνιστικότητας και της ποιότητας της ζωής των πολιτών της Ε.Ε.· τη διευθέτηση του ευρωπαϊκού χώρου για την προώθηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής· και το στήσιμο γεφυρών προς τη διεύθυνση της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρωπαϊκής ζώνης που χρειάζονται για την παρακίνηση των συναλλαγών και την προετοιμασία της ένταξής τους στην Ένωση (Com (2002) 441 τελικό).

2.2.1. Νομικό και οικονομικό πλαίσιο

Η Συνθήκη ΕΟΚ (<http://eur-lex.europa.eu/el/treaties/index.htm#founding>) προέβλεπε τρεις κοινές πολιτικές: τη γεωργική πολιτική, την εξωτερική εμπορική πολιτική και την πολιτική μεταφορών. Σ' αυτήν την τελευταία αφιέρωνε τον τίτλο IV του δεύτερου μέρους της. Προέβλεπε ότι αυτή η κοινή πολιτική θα εφαρμοζόταν με κοινούς κανόνες εφαρμοζόμενους στις διεθνείς μεταφορές, με την πρόσβαση μεταφορέων από τ' άλλα κράτη μέλη στις εθνικές μεταφορές και με ό,τι άλλες διατάξεις χρειαζόνταν (Άρ. 75 ΕΟΚ, Άρ. 71 ΣΕΚ). Θεωρούσε ως συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά τις ενισχύσεις οι οποίες ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή στις υποχρεώσεις που ενέχει η έννοια της δημόσιας ωφέλειας (Άρ. 77 ΕΟΚ, Άρ. 73 ΣΕΚ). Απαιτούσε την προοδευτική εξάλειψη των διακρίσεων που συνίστανται στην εφαρμογή απ' ένα μεταφορέα για τα ίδια εμπορεύματα στις ίδιες γραμμές, διαφορετικών τιμών ή όρων, λόγω της χώρας προέλευσης ή προορισμού των μεταφερόμενων εμπορευμάτων (Άρ. 79 ΕΟΚ, Άρ. 75 ΣΕΚ) Τέλος, απαγόρευε την επιβαλλόμενη απ' ένα κράτος μέλος εφαρμογή τιμών ή όρων ενεχόντων ένα στοιχείο ενίσχυσης ή προστασίας προς το συμφέρον μιας ή περισσοτέρων επιχειρήσεων ή ειδικών βιομηχανικών κλάδων, εκτός αν αυτή επιτρέπεται από την Επιτροπή (Άρ. 80 ΕΟΚ, Άρ. 76 ΣΕΚ).

Ωστόσο, αποτελούν έντονο ενδιαφέρον οι λόγοι για τους οποίους η Συνθήκη της Ρώμης ασχολήθηκε με τις μεταφορές. Οι βασικοί λόγοι είναι οι εξής:

- η οικονομική ολοκλήρωση επρόκειτο να επιφέρει μια σημαντική αύξηση των συναλλαγών και επομένως των εμπορευματικών μεταφορών. Η Συνθήκη επομένως έβλεπε τις μεταφορές σαν ένα σημαντικό γρανάζι της οικονομικής ολοκλήρωσης.
- δεδομένου ότι τα έξοδα των μεταφορών επιβαρύνουν σημαντικά το κόστος ορισμένων προϊόντων, θα μπορούσαν να γίνουν πηγές συναλλαγών ή διακρίσεων μεταξύ διάφορων ευρωπαϊκών επιχειρήσεων.
- τέλος, οι μεταφορές απορροφούν κάπου 40% των δημόσιων επενδύσεων των κρατών μελών της Κοινότητας. Η επιλογή της χάραξης των οδών, η κατασκευή και η εκμετάλλευση τους επηρεάζουν την περιφερειακή ανάπτυξη, το περιβάλλον και

τη χωροταξία, την οδική ασφάλεια και την κατανάλωση ενέργειας. Ένας συντονισμός των επιλογών των επενδύσεων των κρατών μελών μπορεί να αποτρέψει τον κίνδυνο πραγματοποίησης έργων χωρίς αρκετή κοινωνικοοικονομική αποδοτικότητα και να προσδώσει τα πλεονεκτήματα των οικονομιών κλίμακας τα οποία προσφέρει η εσωτερική αγορά (Bredima-Savoroulou1990).

Δεν πρέπει να ξεχνάμε εξάλλου ότι οι μεταφορές και οι συγκοινωνίες αποτελούν, καθ' αυτές, ένα σημαντικό οικονομικό τομέα, ο οποίος απασχολεί κάπου 19 εκατομμύρια άτομα στην Ε.Ε. και αντιπροσωπεύει το 147% του ΑΕΠ της (http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/ad/583/583133/583133el.pdf). Ως μεγάλος τομέας χρειάζεται λοιπόν μια ιδιαίτερη προσοχή που να ευνοεί την ανάπτυξη του σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Από την καλή πορεία των μεταφορών εξαρτάται κατά μεγάλο μέρος και η καλή πορεία του εμπορίου μέσα στην Ε.Ε.. Οι επενδύσεις σ' αυτόν τον τομέα, τόσο οι δημόσιες (κατασκευή υποδομών των μεταφορών), όσο και οι ιδιωτικές (μεταφορικό υλικό διάφορων τύπων) έχουν αναμφισβήτητες επιπτώσεις στην απασχόληση στον βιομηχανικό τομέα.

2.2.2. Ειδικά χαρακτηριστικά των μεταφορών

Αν και οι συγγραφείς της Συνθήκης ΕΟΚ (<http://eur-lex.europa.eu/el/treaties/index.htm#founding>) θεωρούσαν αναγκαία την πραγματοποίηση μιας κοινής πολιτικής των μεταφορών, περιόριζαν οι ίδιοι την έκταση της από δύο απόψεις. Αφενός, το άρθρο 38 εξαιρούσε τις θαλάσσιες και τις εναέριες μεταφορές από τις διατάξεις του τίτλου IV (μεταφορές), οι οποίες εφαρμόζονταν έτσι μόνο στις χερσαίες μεταφορές: οδικές, σιδηροδρομικές και ποτάμιες. Το άρθρο 84 προέβλεπε, όμως, ότι η επέκταση ορισμένων διατάξεων στις θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές μπορούσε να αποφασιστεί με ομοφωνία του Συμβουλίου.

Εξάλλου, το άρθρο 61 ΕΟΚ (Άρ. 51 ΣΕΚ) εξαιρούσε τις μεταφορές από τις γενικές διατάξεις της Συνθήκης που αφορούν την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών. Το άρθρο 75 ΕΟΚ (Άρ. 71 ΣΕΚ) προσδιόριζε ότι η κοινή πολιτική έπρεπε να λάβει υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά των μεταφορών. Όμως, ποια είναι αυτά τα ειδικά χαρακτηριστικά;

(α) το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις μεταφορών εξαρτώνται από τις υποδομές τις οποίες αποφασίζουν και κατασκευάζουν τα κράτη·

(β) το γεγονός ότι, γενικά, ο ανταγωνισμός ασκείται μεταξύ των μεγάλων κρατικών και μονοπωλιακών επιχειρήσεων των σιδηροδρόμων και μιας πληθώρας μικρών επιχειρήσεων οδικών και ποτάμιων μεταφορών

(γ) οι υποχρεώσεις δημόσιας ωφέλειας τις οποίες επιβάλλουν τα κράτη σε ορισμένες επιχειρήσεις, ιδίως των σιδηροδρομικών μεταφορών, στρεβλώνοντας τους όρους του ανταγωνισμού έναντι αυτών, και

(δ) η ανελαστικότητα των τιμών σε αυτόν τον τομέα.

Η πιο περίπλοκη κατάσταση ήταν εκείνη των οδικών μεταφορών. Ανάλογα με την προέλευση και τον προορισμό, οι διεθνείς οδικές μεταφορές άλλοτε ήταν ελεύθερες, άλλοτε υπήγοντο σε προκαταρκτική άδεια και άλλοτε υπήγοντο σε άδειες παρεχόμενες στα πλαίσια μιας ποσόστωσης. Οι όροι παροχής των αδειών (διάρκεια ισχύος, δυνατότητα επιστροφής με φορτίο, κλπ.) ποίκιλλαν από τη μία σχέση επικοινωνίας στην άλλη. Η κοινοτική διαμετακόμιση δεν εξασφαλιζόταν υπό τους ίδιους όρους σε όλα τα κράτη μέλη και οι διατάξεις για τις συνδυασμένες σιδηροδρομικές/οδικές μεταφορές ήταν σχεδόν ανύπαρκτες.

Η Συνθήκη εξαιρούσε τις μεταφορές από τη γενική απελευθέρωση των υπηρεσιών, όχι για να απαγορεύσει αυτήν την απελευθέρωση, αλλά για να συστήσει μια ειδική απελευθέρωση στα πλαίσια της κοινής πολιτικής. Το ερώτημα, όμως, τέθηκε αν οι άλλοι κανόνες της Συνθήκης, εκτός εκείνων που περιλαμβάνονται στον τίτλο IV, εφαρμόζονταν στον τομέα των μεταφορών. Η Γαλλία, αντίθετα από την Επιτροπή, υποστήριξε την αρνητική άποψη. Η απάντηση δόθηκε από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, το οποίο σε μια απόφαση του Απριλίου 1974 διαπίστωσε ότι, εφόσον δεν υπήρχαν ειδικοί κανόνες υιοθετηθέντες στα πλαίσια της κοινής πολιτικής των μεταφορών, οι γενικοί κανόνες για το δικαίωμα εγκατάστασης, την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των εργαζομένων και των κεφαλαίων, οι φορολογικές και λοιπές διατάξεις εφαρμόζονταν στις μεταφορές. Σχετικά με τις θαλάσσιες και τις εναέριες μεταφορές, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο προσδιόριζε ότι, έστω και αν, λόγω της απουσίας μιας απόφασης ζητούμενης από το

άρθρο 84, εξαιρούνταν από τους κανόνες του τίτλου IV του δεύτερου μέρους της Συνθήκης ΕΟΚ, δηλαδή τους ειδικούς κανόνες για τις μεταφορές, υπάγονταν πάντως στους γενικούς κανόνες της Συνθήκης, επομένως τους κανόνες για την ελεύθερη κυκλοφορία, τον ανταγωνισμό, τις ενισχύσεις, την κοινωνική και φορολογική πολιτική.

2.2.3. Το πλαίσιο λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς των μεταφορών

Χρειάστηκαν δεκαπέντε χρόνια, ώστε με τη βοήθεια της νομολογίας του Δικαστηρίου να διευκρινιστούν ορισμένα βασικά σημεία της πολιτικής των μεταφορών, τα οποία η Συνθήκη, θεληματικά ή άθελα, είχε αφήσει σκοτεινά. Καθ' όλη αυτήν την περίοδο, οι υποστηρικτές της ακινησίας είχαν οχυρωθεί στις θέσεις τους και αρνιούνταν μέτρα προτεινόμενα από την Επιτροπή, τα οποία κατ' αυτούς θα αναστάτωναν τους όρους του ανταγωνισμού μεταξύ των διάφορων μεταφορικών μέσων και, εντός καθενός εξ' αυτών, μεταξύ των διάφορων επιχειρήσεων.

Ακριβώς στην εξίσωση των όρων του ανταγωνισμού απέβλεπε η Επιτροπή, η οποία, χωρίς συγκεκριμένες οδηγίες της Συνθήκης, προσπαθούσε μόνη της, ήδη από το 1961, με διάφορα μνημόνια και προγράμματα δράσεων, να προσδιορίσει το πλαίσιο μιας σφαιρικής και συνεκτικής οργάνωσης των μεταφορών σε κοινοτικό επίπεδο. Το Συμβούλιο είχε βέβαια, θεσπίσει ορισμένες διατάξεις στο πεδίο της εναρμόνισης των όρων του ανταγωνισμού. Αλλά δεν είχε κατορθώσει να ρυθμίσει το βασικό πρόβλημα για την οικονομική ολοκλήρωση του τομέα, εκείνο της ελεύθερης πρόσβασης στην αγορά ενός κράτους μέλους των οδικών μεταφορέων των άλλων κρατών μελών, πρόσβαση που θα ζωήρευε τον ανταγωνισμό και θα εξυγίαινε την αγορά. Οι υπουργοί μεταφορών είχαν στην πραγματικότητα περάσει δέκα χρόνια προσπαθώντας να επιλύσουν το φιλοσοφικό ερώτημα αν έπρεπε πρώτα να απελευθερωθεί η αγορά ή να εναρμονιστούν οι συνθήκες του ανταγωνισμού.

Η έκδηλη απουσία πολιτικής θέλησης για την πραγματοποίηση μιας «κοινής» πολιτικής των μεταφορών εξαγρίωσε τελικά το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Βάσει του άρθρου 175 της Συνθήκης ΕΟΚ (Αρ. 232 ΣΕΚ) και με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, υιοθέτησε στις 16 Σεπτεμβρίου 1982, ένα ψήφισμα σχετικό με μια παραπομπή για παράλειψη του Συμβουλίου στο πεδίο της πολιτικής των μεταφορών. Το Κοινοβούλιο

θεωρούσε ότι αυτή η πολιτική είχε γίνει αντικείμενο μόνο δευτερευουσών διατάξεων, που δεν ανταποκρίνονταν στους στόχους που είχε ορίσει η Συνθήκη, ιδίως στα άρθρα 3 και 74. Η απόφαση την οποία έλαβε το Δικαστήριο στις 22 Μαΐου 1985 ήταν μια μερική επιτυχία για το Κοινοβούλιο και την Επιτροπή. Πράγματι το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι το Συμβούλιο παρέλειψε, κατά παράβαση της Συνθήκης, να εξασφαλίσει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στο πεδίο των διεθνών μεταφορών και να ορίσει τους όρους πρόσβασης στις διεθνείς μεταφορές ενός κράτους μέλους των μεταφορέων των μη διαμενόντων σε αυτό.

Η προσφυγή του Κοινοβουλίου και η απόφαση του Δικαστηρίου είχαν σημαντικές πολιτικές επιπτώσεις. Τα παράπονα του Κοινοβουλίου, μετά την έκθεσή τους στην κοινή γνώμη, δεν μπορούσαν πλέον να αγνοούνται από τις κυβερνήσεις των κρατών μελών και οι υπεκφυγές του Συμβουλίου δεν μπορούσαν πια να καλυφθούν με την επιτηδευμένα τεχνική γλώσσα των εμπειρογνομόνων. Η πολιτική πίεση προστιθέμενη στη νομική πίεση της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης έδωσαν μια νέα εκκίνηση στην πολιτική μεταφορών. Το 1986, το Συμβούλιο έπαιρνε σημαντικά μέτρα στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Το 1987, έπαιρνε ακόμη σημαντικότερα μέτρα στον τομέα των εναέριων μεταφορών. Το 1988, αποφάσιζε επιτέλους να απελευθερώσει, μετά το 1992, τον πρωταρχικό τομέα των οδικών μεταφορών. Με μια καθυστέρηση είκοσι ετών σχετικά με τους στόχους της Συνθήκης ολοκληρωνόταν έτσι η εσωτερική αγορά των μεταφορών μαζί με την εσωτερική αγορά των προϊόντων και των υπηρεσιών.

Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς των μεταφορών δεν σημαίνει, όμως, ότι έχουν επιτευχθεί όλοι οι στόχοι της πολιτικής των μεταφορών. Πράγματι, η συνεχής ολοκλήρωση των ευρωπαϊκών οικονομιών προκαλεί όλο και μεγαλύτερα διασυνοριακά ρεύματα μεταφορών και θέτει νέες προκλήσεις στην ευρωπαϊκή αγορά των μεταφορών. Έτσι, επιπλέον της παγίωσης της εσωτερικής αγοράς των μεταφορών, τρεις νέοι στόχοι της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση αφορούν την πολιτική μεταφορών: η ασφάλεια των μεταφορών, τα διευρωπαϊκά δίκτυα και η προστασία του περιβάλλοντος.

Το άρθρο 71 της Συνθήκης ΕΚ τάσσει την ασφάλεια των μεταφορών μεταξύ των στόχων τους οποίους επιδιώκει η κοινή πολιτική μεταφορών. Οι απαιτήσεις σε θέματα ασφάλειας σχετίζονται με την αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας κατά το μέτρο που επιδρούν, π.χ. επί της ελεύθερης κυκλοφορίας των οχημάτων ή των υπηρεσιών των μεταφορών. Στις άλλες περιπτώσεις, σ' εφαρμογή της αρχής της επικουρικότητας, η

ασφάλεια των μεταφορών καλύπτεται από την Κοινότητα όταν αυτή μπορεί να δράσει χρήσιμα προς όφελος όλων των κρατών μελών.

Οι διατάξεις της ΣΕΚ που αναφέρονται στα διευρωπαϊκά δίκτυα καθώς και στην οικονομική και κοινωνική συνοχή προσφέρουν στην Κοινότητα μια νέα βάση επί της οποίας μπορεί να αναπτύξει μια στρατηγική για την ανάπτυξη των υποδομών των μεταφορών. Αυτή η στρατηγική μπορεί να επιτρέψει, μεταξύ άλλων, την προσέγγιση των λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις πιο αναπτυγμένες κεντρικές περιοχές. Εξάλλου πρέπει να επιδιώκει την αυξημένη ασφάλεια των χρηστών, την καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος και τη διασύνδεση των δικτύων των χωρών μελών με εκείνα των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, διευκολύνοντας έτσι τη μελλοντική ένταξη τους στην Ε.Ε..

Όλα τα μεταφορικά μέσα καταναλώνουν ενέργεια και μολύνουν τον αέρα, το έδαφος, τα εσωτερικά και τα θαλάσσια ύδατα. Πιο ρυπαντικές για το περιβάλλον είναι οι οδικές μεταφορές, οι οποίες καταναλώνουν περισσότερο από 80% της συνολικής ενέργειας που χρησιμοποιείται στον τομέα των μεταφορών και εκπέμπουν περισσότερο από το 75% των συνολικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Για την καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος, χρειάζεται στον τομέα των μεταφορών, όπως και σε εκείνον της ενέργειας: η επιβολή πιο αυστηρών προδιαγραφών για την κατανάλωση ενέργειας και τις εκπομπές αερίων η επιβάρυνση των χρηστών με το κόστος των υποδομών των μεταφορών, ιδίως των οδικών και ο εσωτερικός καταλογισμός του εξωτερικού κόστους της μόλυνσης του περιβάλλοντος μέσω οικονομικών και φορολογικών μέτρων, όπως ο φόρος επί του CO₂. Αυτά τα μέτρα τα οποία, επιπλέον της προστασίας του περιβάλλοντος, θα διευκόλυναν την αποσυμφόρηση των δρόμων και θα αύξαιναν την οδική ασφάλεια, θα επιβάρυναν, όμως, την ανταγωνιστική θέση των διαφόρων μεταφορικών μέσων και φορέων. Γι' αυτόν τον λόγο δεν θα μπορούσαν να παρθούν παρά μόνον σε κοινοτικό πλαίσιο.

Αυτά τα διάφορα μέτρα προβλέπονται από την Επιτροπή στη Λευκή Βίβλο του 1992 και στο πρόγραμμα δράσης του 1995 (<http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/l24007.htm>). Οι επιλεγείσες κατευθύνσεις για την κοινή προσέγγιση των μεταφορών καλύπτουν τα ακόλουθα πεδία: βελτίωση της ποιότητας με την τελειοποίηση ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφοράς με προηγμένες τεχνολογίες που συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων προστασίας του περιβάλλοντος και της ασφάλειας· βελτίωση

της λειτουργίας της ενιαίας αγοράς με σκοπό να προαχθούν αποτελεσματικές και άνετες υπηρεσίες μεταφορών, οι οποίες θα παρέχουν δυνατότητα επιλογής στους χρήστες, ενώ θα τηρούνται πάντοτε τα κοινωνικά πρότυπα· ανάπτυξη της εξωτερικής διάστασης με βελτίωση της ποιότητας των μεταφορικών συνδέσεων μεταξύ Ε.Ε. και τρίτων χωρών και με την ανάπτυξη της πρόσβασης των επιχειρήσεων της Κοινότητας στις αγορές μεταφορών σε άλλα μέρη του κόσμου. Η Επιτροπή πιστεύει ότι η εφαρμογή μιας πολιτικής για τη μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα στον τομέα των μεταφορών (ο οποίος αντιπροσωπεύει το 26% των συνολικών εκπομπών CO₂ της Ε.Ε.) θα μπορούσε να επιτρέψει τη μείωση τους κατά το ήμισυ έως το έτος 2010.

Υπογραμμίζοντας ότι υπάρχουν σημαντικά βιομηχανικά, στρατηγικά, στρατιωτικά και πολιτικά συμφέροντα για την Ευρώπη όσον αφορά τη δυνατότητα ελέγχου των υπηρεσιών προσδιορισμού στίγματος και πλοήγησης στην επικράτεια της, και ότι το υπάρχον σύστημα λειτουργεί μόνο με Αμερικανικά και Ρωσικά δορυφορικά σήματα, η Επιτροπή προτείνει μια ευρωπαϊκή στρατηγική για παγκόσμια δορυφορικά συστήματα πλοήγησης (GNSS), ανταποκρινόμενα στις ανάγκες των ιδιωτικών χρηστών. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, μια συμφωνία μεταξύ της Ε.Ε., της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Διαστήματος και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας συμβάλλει στην ανάπτυξη και την αξιοποίηση της επιχειρησιακής ικανότητας της Ευρώπης στα παγκόσμια δορυφορικά συστήματα πλοήγησης.

2.2.4. Οι θαλάσσιες μεταφορές στην Ε.Ε.-Ιστορική αναδρομή

Συγκρινόμενη με την κοινοτική οργάνωση διάφορων μεταφορών στην Ε.Ε., εκείνη των θαλάσσιων μεταφορών έχει κάνει μεγάλες προόδους σε μικρό χρονικό διάστημα. Μπορούμε να διακρίνουμε τέσσερα μεγάλα θέματα αυτής της οργάνωσης: την παρακολούθηση της αγοράς, τις διεθνείς σχέσεις, την προσέγγιση των διαρθρώσεων και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Η παρακολούθηση της αγοράς έγινε αναγκαία, στο τέλος της δεκαετίας του 70, λόγω του αθέμιτου ανταγωνισμού που ασκούσαν οι στόλοι ορισμένων χωρών με κρατικό εμπόριο και ορισμένων χωρών της Άπω Ανατολής. Έπρεπε να αντιμετωπιστεί αυτός ο ανταγωνισμός με αμοιβαία πληροφόρηση και ενδεχόμενα με κοινές δράσεις. Μια

απόφαση του Συμβουλίου, του 1978, δημιούργησε ένα σύστημα πληροφοριών που επιτρέπει στους κοινοτικούς θεσμούς να τηρούνται ενήμεροι των δραστηριοτήτων ορισμένων τρίτων χωρών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Βάσει αυτού του συστήματος αποφασίστηκε να τεθούν υπό παρακολούθηση οι δραστηριότητες των μεταφορέων που συμμετέχουν στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της Κοινότητας, της Ανατολικής Αφρικής και της Κεντρικής Αμερικής, καθώς και μεταξύ της Κοινότητας και της Άπω Ανατολής.

Οι διεθνείς σχέσεις είναι φυσικά πολύ σημαντικές στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Γι' αυτό, ένα από τα πρώτα μέτρα σε αυτόν τον τομέα ήταν ο καθορισμός μιας διαδικασίας διαβουλεύσεων για τις σχέσεις μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, καθώς και για τις ενέργειες που αφορούν τον τομέα αυτό στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών. Οι περισσότεροι κανόνες και προδιαγραφές για τα πλοία ανοικτής θαλάσσης, ιδίως ως προς τη θαλάσσια ασφάλεια γίνονται αντικείμενα διαπραγμάτευσης στα πλαίσια της Διεθνούς Ναυτιλιακής Οργάνωσης, ειδικού οργάνου των Ηνωμένων Εθνών, μέλη του οποίου είναι όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε.. Η Κοινότητα μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στο έργο της Οργάνωσης αναπτύσσοντας κοινές προσεγγίσεις και εξασφαλίζοντας την ομοιόμορφη εφαρμογή των κανόνων του. Εξάλλου, δεδομένης της ελευθέρωσης των εσωτερικών μεταφορών μπορεί να συμπληρώνει τους κανόνες της Οργάνωσης, οι οποίοι δεν ισχύουν ως προς τα επιβατηγά πλοία που περιορίζονται σε εσωτερικές μεταφορές. Για να ικανοποιηθούν οι υπό ανάπτυξη χώρες, οι οποίες φιλοδοξούν να αποκτήσουν μεγαλύτερη συμμετοχή στις θαλάσσιες μεταφορές, και συγχρόνως να αντιμετωπιστούν οι πιέσεις των στόλων των χωρών με κρατικό εμπόριο, το Συμβούλιο σύστησε στα κράτη μέλη να επικυρώσουν τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών «περί του Κωδικός Συμπεριφοράς των θαλάσσιων Conferences», δηλαδή των συμφωνιών μεταξύ θαλάσσιων επιχειρήσεων διάφορων εθνικοτήτων αποβλεπουσών στην τακτική εκμετάλλευση των διάφορων θαλάσσιων γραμμών.

Μια απόφαση του Συμβουλίου του 1983 προβλέπει τα αντίμετρα σε περίπτωση αθέμιτου ανταγωνισμού στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Ένας κανονισμός του 1986, προβλέπει την ανάληψη συντονισμένων ενεργειών προκειμένου να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων. Ένας άλλος κανονισμός, του 1986, καθορίζει τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται για την αντιμετώπιση αθέμιτων πρακτικών καθορισμού ναύλων κατά τις θαλάσσιες μεταφορές από μεταφορείς τρίτων

χωρών οι οποίοι διαταράσσουν σοβαρά τη διάρθρωση των μεταφορών φορτίων από, προς και στο εσωτερικό της Κοινότητας. Τον Ιανουάριο του 1989, το Συμβούλιο εφάρμοσε για πρώτη φορά αυτόν τον κανονισμό καθιερώνοντας αντισταθμιστικό δασμό στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων που πραγματοποιεί μια εταιρεία της Νότιας Κορέας στη διαδρομή Κοινότητας Αυστραλίας. Το 1992, όμως, σημαντικές πρόοδοι σημειώθηκαν σχετικά με τις αρχές της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και της ελεύθερης πρόσβασης στην υπερωκεάνια κυκλοφορία των κοινοτικών εφοπλιστών στις σχέσεις τους με την Κίνα, την Ιαπωνία και την Νότια Κορέα.

Η θαλάσσια ασφάλεια απασχολεί ιδιαίτερα την Κοινότητα από το τέλος της δεκαετίας του '70. Με την καταστροφή του Amoco Cadiz ως παράδειγμα προς αποφυγή, το Συμβούλιο σύστησε στα κράτη μέλη, το 1978, να επικυρώσουν τις διεθνείς συμβάσεις για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Κατόπιν, το 1978, το Συμβούλιο θέσπισε δύο οδηγίες: μια για τις ελάχιστες προδιαγραφές ορισμένων δεξαμενόπλοιων που καταπλέουν ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες· και μιαν άλλη για την πλοήγηση πλοίων από πλοηγούς ανοικτής θάλασσας στη Βόρεια Θάλασσα και στη Μάγγη. Για να εξασφαλιστεί πλήρης και συνεκτική κάλυψη του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου και για να αντισταθμιστεί η έλλειψη ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων σε ορισμένες ζώνες, τα κράτη μέλη μπορούν να συμμετέχουν σε συμφωνίες που στοχεύουν στη δημιουργία χερσαίων ραδιοναυτιλιακών συστημάτων Locan – C5. Τα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες της Κοινότητας και ταξιδεύουν σε ύδατα υπαγόμενα στη δικαιοδοσία των κρατών μελών οφείλουν να εφαρμόζουν τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια στη θάλασσα, την πρόληψη της ρύπανσης και τους όρους διαβίωσης και εργασίας στα πλοία. Σαφείς και λεπτομερείς διαδικασίες αφορούν την ασφάλεια των επιβατικών οχηματαγωγών.

Σε συμπεράσματα που υιοθέτησε στις 25 Ιανουαρίου 1993, μετά από τα θαλάσσια ατυχήματα που είχαν σημειωθεί τότε πρόσφατα στην ισπανική Λα Κορούνια και στις βρετανικές νήσους Σέτλαντ, το Συμβούλιο «Περιβάλλον – Μεταφορές» κάλεσε την Κοινότητα και τα κράτη μέλη της να υποστηρίξουν τις εργασίες της Διεθνούς Ναυτιλιακής Οργάνωσης (ΟΜΙ) και, ιδίως, την εφαρμογή των παρακάτω μέτρων: περιορισμό της κατάχρησης σημαίων ευκαιρίας· ενίσχυση των επιθεωρήσεων των πετρελαιοφόρων προσπάθειες μείωσης των ατυχημάτων που οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος και βελτίωση της διαχείρισης των δρομολογίων που ακολουθούν τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα

φορτία. Αυτά τα συμπεράσματα επιβεβαιώθηκαν και ενισχύθηκαν με ψήφισμα του Συμβουλίου για μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα.

Εφαρμόζοντας αυτό το ψήφισμα το Συμβούλιο θέσπισε μια οδηγία για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία που κατευθύνονται ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα, με σκοπό να εξασφαλιστεί η ενημέρωση των κρατών μελών για τις κινήσεις αυτών των πλοίων. Από την πλευρά της η Επιτροπή κατέστησε εφαρμοστέες στα κράτη μέλη – και επομένως στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους – τις διεθνείς συμβάσεις SOLAS, για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, και MARPOL, για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία. Μια οδηγία του Συμβουλίου θεσπίζει κοινούς κανόνες σχετικά με τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης των πλοίων και σκοπεύει να εξασφαλίσει ένα υψηλό επίπεδο αρμοδιοτήτων και ανεξαρτησίας για τους οργανισμούς αυτούς. Μια άλλη οδηγία καθορίζει ένα κοινοτικό νομικό πλαίσιο για τη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος μέσω της βελτίωσης των επιδόσεων ασφάλειας των εξοπλισμών που τοποθετούνται στα πλοία και της ενίσχυσης των εξουσιών των εξουσιοδοτημένων επιθεωρητών. Ένας κανονισμός του Συμβουλίου επιδιώκει να εξασφαλίσει σημαντικές μειώσεις των λιμενικών τελών στα πετρελαιοφόρα με διαχωρισμένες δεξαμενές έρματος.

Η νεότερη πτυχή της κοινοτικής πολιτικής των θαλάσσιων μεταφορών είναι αυτή που αφορά τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Το Δεκέμβριο του 1986, το Συμβούλιο επέφερε εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών (άρθρα 55, 58 και 62 της Συνθήκης) στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών. Η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών εφαρμόζεται βάσει ενός κανονισμού της 7^{ης} Δεκεμβρίου 1996. Αυτός ο κανονισμός ελευθερώνει τις θαλάσσιες ενδομεταφορές (καμποτάζ) για τους κοινοτικούς εφοπλιστές των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την εκτέλεση ενδομεταφορών στο κράτος αυτό. Για τα πλοία που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων, καθώς και για τα κρουαζιερόπλοια, τα θέματα σχετικά με το πλήρωμα εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος. Για τα μικρά πλοία (κάτω των 650 τόνων), όμως, και για τα πλοία που εκτελούν ενδομεταφορές από και

προς τα νησιά, τα θέματα σχετικά με το πλήρωμα εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής. Η μετανολόγηση πλοίων στο εσωτερικό της Κοινότητας στοχεύει στο να βελτιώσει τις συνθήκες εκμετάλλευσης και την ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού εμπορικού στόλου. Με ψήφισμα του Δεκεμβρίου 1995, το Συμβούλιο ενέκρινε το πρόγραμμα δράσης της Επιτροπής για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, συμπεριλαμβανομένων των ενδομεταφορών μέσα στο όλο σύστημα των συνδυασμένων μεταφορών.

Το 1986 το Συμβούλιο καθόρισε, επίσης, τον τρόπο εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ στις θαλάσσιες μεταφορές, έτσι ώστε να μη νοθεύεται ο ανταγωνισμός μέσα στην κοινή αγορά, αλλά προέβλεψε μια απαλλαγή κατά κατηγορία υπέρ των ναυτικών διασκέψεων και των κοινοπραξιών («Conferences και consortiums»), οι οποίες συμβάλλουν γενικά στην εξασφάλιση αρκετής και ικανοποιητικής προσφοράς υπηρεσιών τακτικών ναυτιλιακών μεταφορών. Ένας δεύτερος κανονισμός χορηγεί απαλλαγή κατά κατηγορία στις ναυτιλιακές κοινοπραξίες τακτικών γραμμών, οι οποίες εξασφαλίζουν υπηρεσίες διεθνών θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών τακτικής γραμμής με αφετηρία ή προορισμό έναν ή περισσότερους λιμένες της Κοινότητας. Χάρη στις συμφωνίες για τις οποίες ισχύει η απαλλαγή, οι εφοπλιστές μπορούν να οργανώνουν από κοινού τις υπηρεσίες που προσφέρουν επιτυγχάνοντας εξορθολογισμό των θαλάσσιων μεταφορικών δραστηριοτήτων τους και οικονομίες κλίμακας, αλλά προσφέροντας με τον τρόπο αυτό, στους χρήστες, υπηρεσίες καλύτερης ποιότητας. Η απαλλαγή ισχύει ειδικότερα για το συντονισμό και τον από κοινού καθορισμό των ωραρίων των ταξιδιών, τον προσδιορισμό των ενδιάμεσων λιμένων, την ανταλλαγή, πώληση ή αμοιβαία ναύλωση χώρου ή θέσεων εμπορευματοκιβωτίων στα πλοία, τις συμφωνίες συνεκμετάλλευσης («pooling») πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και γραφείων εκμετάλλευσης.

Σε ανακοίνωση ως προς τη νέα ναυτιλιακή στρατηγική, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι αυτός ο τομέας χαρακτηρίστηκε, τα τελευταία χρόνια, από ριζικές αλλαγές: την ολοένα και εντονότερη διεθνοποίηση, την παγκοσμιοποίηση των υπηρεσιών, τον πολλαπλασιασμό των νηολογίων ελεύθερης νηολόγησης, την επιτάχυνση της διαδικασίας αλλαγής σημαίας, τη γήρανση του στόλου και την έλλειψη ναυτικών. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, παρά την αναμφισβήτητη τεχνογνωσία του τομέα και τις σημαντικές προσπάθειες για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του, υπάρχει τάση αλλαγής σημαίας και απώλειας θέσεων εργασίας. Γι' αυτό προτείνει μια νέα κοινοτική στρατηγική περιστρεφόμενη γύρω από

τρεις άξονες: την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας στη θάλασσα και θεμιτού ανταγωνισμού βασιζόμενων ιδίως σε κανόνες ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος που πρέπει να ελέγχονται από το κράτος ελλειμενισμού και να εφαρμόζονται τόσο από τα πλοία του κοινοτικού στόλου όσο και από τα πλοία υπό σημαία τρίτων χωρών υπό την απειλή άρνησης ελλειμενισμού σε κοινοτικούς λιμένες την προώθηση του μεγαλύτερου ανοίγματος των αγορών, περιλαμβανομένης της ελεύθερης πρόσβασης στις διεθνείς αγορές, του θεμιτού ανταγωνισμού και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του τομέα των κοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών. Η νέα ναυτιλιακή στρατηγική εγκρίθηκε από το Συμβούλιο τον Μάρτιο 1997.

2.2.5. Η Δυναμικότητα της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας

Στο ευνοϊκό αυτό οικονομικό περιβάλλον και τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών ήταν επόμενο να ανταποκριθεί η πλευρά της προσφοράς που εκφράζεται από τη διαθέσιμη χωρητικότητα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Οι εξελίξεις στην κατανομή της χωρητικότητας κατά γεωγραφικές περιοχές και τις σημαίες χωρών και συμφερόντων ή ιδιοκτησίας ανατακλούν τις τάσεις των τελευταίων χρόνων. Αυτές συνδέονται με παράγοντες που καθορίζουν την ανταγωνιστικότητα κάθε σημαίας και τον διεθνή καταμερισμό της εργασίας στον κλάδο. Στον Πίνακα 2-1 παρουσιάζεται η εξέλιξη της δυναμικότητας της ναυτιλίας υπό ευρωπαϊκές σημαίες (Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου – ΕΟΧ), καθώς και η εξέλιξη της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Πίνακας 2-1: Εμπόριο της Ε.Ε. ανά μέσο μεταφοράς

	Εμπόριο με τρίτες χώρες (Ε.Ε. 25)						Ενδοκοινοτικές (Ε.Ε. 25)	
	Εξαγωγές		Εισαγωγές		Εξαγωγές + Εισαγωγές		Εισαγωγές	
Θαλάσσια μεταφορά	308,5	76,7%	1121,6	70,5%	11430,0	71,7%	284,5	18,1%
Οδικές μεταφορές	52,8	13,1%	48,0	3,0%	100,8	5,1%	489,9	31,1%
Σιδηρόδρομος	20,1	5,0%	69,2	4,3%	89,3	4,5%	96,7	6,1%

	Εμπόριο με τρίτες χώρες (Ε.Ε. 25)						Ενδοκοινοτικές (Ε.Ε. 25)	
	Εξαγωγές		Εισαγωγές		Εξαγωγές + Εισαγωγές		Εισαγωγές	
Εσωτερική Ναυσιπλοΐα	6,8	1,7%	18,2	1,1%	24,9	1,3%	70,3	4,5%
Αγωγοί	3,4	0,9%	275,6	17,3%	279,1	14,0%	121,1	7,7%
Εναέριας Μεταφορές	5,1	1,3%	4,7	0,3%	9,8	0,5%	1,1	0,1%
Άλλες /Γνωστές	5,3	1,3%	54,4	3,4%	59,7	3,0%	511,1	32,5%
Σύνολο	402	100%	1591,7	100%	1993,6	100,0%	1574,6	100,0%

Πηγή: EUROSTAT 2006, Transport in figures

Παρατηρείται ότι παρά τη μείωση στον αριθμό των πλοίων, η χωρητικότητα του ευρωπαϊκού στόλου αυξάνει συνεχώς σε ολόκληρη την εξεταζόμενη περίοδο. Συνεχή αύξηση παρουσιάζεται τόσο σε αριθμό πλοίων, όσο και σε χωρητικότητα, και αποτελεί τάση που ανταποκρίνεται στις ευνοϊκές εξελίξεις της ζήτησης που προαναφέρθηκαν προηγούμενα. Μετά τη μείωση μεταξύ των ετών 1990 – 2000, σαν ποσοστό στον παγκόσμιο στόλο, ο στόλος που δραστηριοποιείται υπό σημαία κράτους του ΕΟΧ αρχίζει να αυξάνει το ποσοστό του, με αποκορύφωμα βέβαια το 2004 που πραγματοποιήθηκε η πρόσφατη διεύρυνση της Ε.Ε. και εκτός των άλλων χωρών προστέθηκαν δύο σημαίες με μεγάλη δυναμικότητα, αυτές της Μάλτας και της Κύπρου. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί το γεγονός ότι ο ευρωπαϊκός στόλος όχι μόνο επωφελείται από την αυξανόμενη ζήτηση, αλλά αυξάνει το μερίδιο του στην παγκόσμια χωρητικότητα παρά τις όποιες τάσεις μετακίνησης της ναυτιλιακής δραστηριότητας προς τρίτες χώρες.

Επίσης, η ελεγχόμενη από κατοίκους ευρωπαϊκών χωρών ή ευρωπαϊκών συμφερόντων ναυτιλία μετά την πρόσφατη διεύρυνση ανέρχεται πλέον το 41% του παγκόσμιου στόλου. Σε σχέση με το προηγούμενο αντίστοιχο ποσοστό (της Ε.Ε. των 15 κρατών – μελών) δεν υπήρξε σημαντική αύξηση, δεδομένου ότι πλοιοκτήτες των χωρών – μελών της Ε.Ε. ήλεγχαν μεγάλο ποσοστό της υπό Κυπριακή σημαία και σημαία Μάλτας χωρητικότητας.

Εξετάζοντας την κατανομή της δυναμικότητας ανάμεσα στις σημαίες των χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, όπως παρουσιάζονται στον Πίνακα 2-2 που ακολουθεί, παρατηρούμε πως η Ελλάδα παραμένει η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη με

περισσότερους από 31 εκατομμύρια gt, και ακολουθεί η Μάλτα (22,9 εκ.), η Κύπρος (20,6 εκ.) και η Νορβηγία, που ανήκει στον ΕΟΧ, αλλά όχι στην Ε.Ε. (17 εκ.).

Τη μεγαλύτερη αύξηση παρουσιάζει πρόσφατα ο εμπορικός στόλος της Μεγάλης Βρετανίας και κατόπιν της Γερμανίας. Η αύξηση αφορά ιδιαίτερα στην κατηγορία των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Σε χώρες όπως η Ιρλανδία, η Δανία, το νέο φορολογικό καθεστώς οδήγησε σε νέες αυξήσεις χωρητικότητας. Αύξηση παρουσιάζει επίσης ο εμπορικός στόλος της Ελλάδος, της Ιταλίας, της Ισπανίας και της Σουηδίας, ενώ μείωση παρουσιάζουν οι στόλοι της Νορβηγίας και της Πορτογαλίας.

Εκτός όμως από τον εμπορικό στόλο που δραστηριοποιείται υπό ευρωπαϊκές σημαίες, οι Ευρωπαίοι εφοπλιστές ελέγχουν και έχουν στη δική τους ιδιοκτησία εμπορικό στόλο με σημαίες τρίτων χωρών που φθάνει το 113,7 εκατ. gt. Σύμφωνα με στοιχεία της Ένωσης Ευρωπαϊκών Εφοπλιστών (Ε05Α), το σύνολο της χωρητικότητας ευρωπαϊκών συμφερόντων υπό ευρωπαϊκές ή ξένες σημαίες φθάνει τα 268 εκατ. gt, ή το 43,3% του παγκόσμιου στόλου. Και εδώ η Ελλάδα παραμένει η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο δεδομένου ότι τα ελληνικά συμφέροντα ελέγχουν το 19% περίπου του παγκόσμιου στόλου.

Αξίζει να τονιστούν και τα χαρακτηριστικά της ηλικιακής σύνθεσης του ευρωπαϊκού στόλου. Σύμφωνα με τα ίδια στοιχεία, για την ίδια χρονική περίοδο καθώς και για το 2004, ο υπό ευρωπαϊκές σημαίες εμπορικός στόλος εμφανίζεται στο σύνολο του νεότερος (μέση ηλικία 11,94 έτη) σε σχέση με τον παγκόσμιο μέσο όρο που είναι 12,92 έτη. Όμως εμφανίζεται με μεγαλύτερη μέση ηλικία στην κατηγορία των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου 13,95 έτη και επιβατηγών 13,25 έτη έναντι μέσης ηλικίας 13,34 έτη και 12,06 έτη του παγκόσμιου στόλου αντίστοιχα. Η μέση ηλικία όμως, αυξάνεται τα τρία τελευταία χρόνια. Για το σύνολο του εμπορικού στόλου του ΕΟΧ από 10,97 έτη το 2003 αυξάνει στο 11,94 έτη το 2004 και στα 12,2 έτη το 2005. Για τον παγκόσμιο στόλο από 13,3 έτη το 2003 στα 13,4 έτη το 2005.

Σημαντικές είναι επίσης οι παραγγελίες των υπό ναυπήγηση πλοίων ευρωπαϊκών συμφερόντων σύμφωνα με τα στοιχεία που αναφέρονται στον Πίνακα 2-2.

Πίνακας 2-2: Δυναμικότητα εμπορικού στόλου χωρών της Ε.Ε. και ΕΟΧ (2005 σε gt πλοία 100 gt και άνω)

Χώρα	Αριθμός πλοίων	κ.ο.χ
Αυστρία	8	34.068
Βέλγιο	67	4.379.044
Κύπρος	962	20.643.714
Δανία	377	7.336.118
Εσθονία	57	307.130
Φινλανδία	162	1.394.815
Γαλλία	191	4.489.708
Γερμανία	486	9.192.559
Ελλάδα	1.276	31.779.946
Ιρλανδία	52	378.562
Ιταλία	863	10.839.764
Λετονία	30	251.037
Λιθουανία	65	373.765
Λουξεμβούργο	36	382.975
Μάλτα	1.168	22.991.468
Ολλανδία	582	4.917.743
Πολωνία	51	69.937
Πορτογαλία	159	1.233.081
Σλοβακία	27	127.343
Ισπανία	226	2.272.430
Σουηδία	358	3.610.858
Μεγάλη Βρετανία	595	10.285.293
Σύνολο Ε.Ε.	7798	137.291.358
Ισλανδία	16	9.868
Νορβηγία	1.233	17.031.085
Σύνολο ΕΟΧ	9.047	154.332.311

Πηγή: Lloyd's register – fairplay

Τα μεγέθη των νέων ναυπηγήσεων θα συμβάλλουν σημαντικά στην αύξηση της δυναμικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας ιδιαίτερα σε κατηγορίες πλοίων, όπως τα πλοία

μεταφοράς ε/κ (containers) και στη βελτίωση της ηλικιακής σύνθεσης του ευρωπαϊκού στόλου.

2.2.6. Οι Αναγκαιότητες Διατήρησης Ισχυρής Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας

2.2.6.1. Ο Στρατηγικός χαρακτήρας της Ναυτιλίας

Όπως αναφέρει ο Θεοδωρόπουλος (2006), ο στρατηγικός χαρακτήρας και η σημασία ανάπτυξης και διατήρησης μιας ισχυρής Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας συνδέεται κυρίως με δυο παράγοντες που αφορούν την οικονομική ανεξαρτησία και αμυντική ικανότητα της Ε.Ε.. Μια οικονομία με το μέγεθος αυτό και το βαθμό εξάρτησης της από το διεθνές εμπόριο δεν θα μπορούσε να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις ναυτιλιακές υπηρεσίες που παρέχουν οι οικονομικοί ανταγωνιστές της. Υπάρχει πάντα η πιθανότητα αυτοί να ενεργήσουν ανάλογα με τα μακροπρόθεσμα εμπορικά τους συμφέροντα, καθώς επίσης και σε περίπτωση στρατιωτικών κρίσεων οι χώρες μέλη θα πρέπει να στηρίζονται σε ισχυρό εμπορικό στόλο για την κάλυψη των αμυντικών της αναγκών. Η Οικονομική Ανεξαρτησία αφορά παράγοντες όπως:

Η διασφάλιση αποτελεσματικών και ασφαλών θαλάσσιων μεταφορών με ευρύ φάσμα υπηρεσιών χαμηλού κόστους, αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής βιομηχανίας, αλλά και την ανεξαρτησία της Ευρωπαϊκής οικονομίας συνολικά. Η διατήρηση ανοικτών ανταγωνιστικών ναυτιλιακών αγορών, η επιβολή και αυστηρή τήρηση των κανόνων υγιούς ανταγωνισμού ανεξαρτήτως σημαίας, αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για την επίτευξη των παραπάνω στόχων. Η διατήρηση όμως της Ναυτιλιακής ανεξαρτησίας δεν αποτελεί 'τυφλή επιδίωξη', δεν σημαίνει δηλαδή οπωσδήποτε πλοία με Ευρωπαϊκή σημαία, ή με μοναδικό κριτήριο το κόστος χωρίς να λαμβάνονται υπόψη η ποιότητα της μεταφοράς. Εξάλλου, ευρωπαϊκά ναυτιλιακά συμφέροντα ελέγχουν σημαντικά μεγέθη στόλου τρίτων χωρών. Οι υψηλού επιπέδου ποιοτικές μεταφορές με κύρια στοιχεία όπως είναι η ασφάλεια, η περιβαλλοντική προστασία, η αξιοπιστία κ.τ.λ., αποτελούν κύριες επιδιώξεις των Ευρωπαϊκών Πολιτικών για τη Ναυτιλία (ΕΠΝ), όπως επίσης και το να ανταποκριθούν οι θαλάσσιες μεταφορές, με

την ποιότητα τους στις απαιτήσεις σύνδεσης τους με τα υπόλοιπα μεταφορικά δίκτυα συνδυσασμένοι μεταφορών.

Η προώθηση και επιβολή διεθνώς των παραπάνω στόχων που διέπουν τη φιλοσοφία και πολιτικές της Ε.Ε. στον τομέα αυτό, μπορεί να είναι περισσότερο αποτελεσματική, όταν η Ε.Ε. αποτελεί έναν ισχυρό εταίρο της παγκόσμιας ναυτιλίας. Στη διαμόρφωση της σύγχρονης διεθνούς ναυπλιακής πολιτικής με όλες τις παραμέτρους που τη συνθέτουν στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών (όπως ο IMO – International Maritime Organisation) και με τη φιλοσοφία της πλήρους φιλελευθεροποίησης των ναυτιλιακών αγορών ενός διεθνώς ανταγωνιστικού κλάδου, το πολύ σημαντικό βάρος της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας καθορίζει το ρόλο της Ε.Ε. στο πεδίο αυτό.

Θεωρείται επίσης πως τα πλοία με ευρωπαϊκή σημαία υποδηλώνουν την παρουσία της Ε.Ε. στον κόσμο, στοιχείο σημαντικό για το κύρος της στην παγκόσμια οικονομία αλλά και πολιτική. Στην άσκηση της εξωτερικής πολιτικής, μια ισχυρή ναυτιλία υπό ευρωπαϊκή σημαία ή ευρωπαϊκή ιδιοκτησία δίνει μια διαπραγματευτική δυνατότητα και ενισχύει τη θέση της Ε.Ε. στον κόσμο. Το γεγονός αυτό αναδεικνύεται ιδιαίτερα σε περιπτώσεις τοπικών ή περιφερειακών κρίσεων που οφείλονται σε διάφορες αιτίες, όπως π.χ. πετρελαϊκές κρίσεις με τεράστια σημασία για τον ενεργειακό εφοδιασμό της Ε.Ε..

Η ύπαρξη σημαντικής ναυτιλιακής δραστηριότητας σε μια χώρα μπορεί να θεωρηθεί ότι δημιουργεί τις δυνατότητες και τις βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της έρευνας, της τεχνολογίας και τεχνογνωσίας που συνδέονται με τον κλάδο αυτό. Χωρίς αυτά να συνδέονται, οπωσδήποτε έχουμε περιπτώσεις χωρών που όταν υπάρξουν οι άλλες προϋποθέσεις σημείωσαν σημαντική πρόοδο και βρέθηκαν στην πρωτοπορία των αντίστοιχων τεχνολογικών εξελίξεων. Σε σχέση με άλλες χώρες χωρίς ναυτιλία διαθέτουν ένα στρατηγικό πλεονέκτημα στον τομέα αυτό.

Στον Αμυντικό σχεδιασμό και τις Στρατιωτικές ανάγκες η ύπαρξη μιας ισχυρής ναυτιλίας διαδραματίζει ένα σημαντικό στρατηγικό ρόλο. Αυτό έχει αναδειχθεί σε αρκετές περιπτώσεις, στο παρελθόν, διεθνών τριβών και αναμετρήσεων. Στον αμυντικό σχεδιασμό μιας χώρας σίγουρα λαμβάνεται υπόψη η διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα της ναυτιλίας της.

Εκτός από αυτήν, το διαθέσιμο εργατικό δυναμικό το οποίο μπορεί να κινητοποιηθεί αποτελεί έναν ακόμη σημαντικό παράγοντα.

Και τα δύο στοιχεία αυτά σε ορισμένες περιπτώσεις χωρών, όπως η Ελλάδα, αποκτούν ιδιαίτερη σημασία για την αμυντική ικανότητα της στο Αιγαίο με τον σημαντικό ρόλο της Ελληνικής ακτοπλοΐας. Οι εφεδρείες κατάλληλων τύπων πλοίων και ναυτικών ανάλογα με τις στρατιωτικές προτεραιότητες κάθε χώρας και τη γεωγραφική της θέση, συνιστούν αντικείμενο μελέτης και αμυντικού σχεδιασμού.

2.2.6.2. Η Επιπτώσεις της ναυτιλίας και ο ρόλος της στην Οικονομία

Είναι γεγονός ότι η ναυτιλία διαδραματίζει ένα σημαντικό ρόλο στην οικονομία, της χώρας μας και κατ' επέκταση στην Ε.Ε.. Οι σημαντικότερες επιπτώσεις της ναυτιλίας αφορούν κυρίως τα παρακάτω μακροοικονομικά μεγέθη:

- Εθνικό Προϊόν και Εισόδημα
- Ενίσχυση Ισοζυγίου Πληρωμών
- Απασχόληση

Ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελεί μια σημαντική παραγωγική δραστηριότητα στην οικονομία. Ανάλογα με το μέγεθος του σε κάθε χώρα η παραγόμενη καθαρή προστιθέμενη αξία συμβάλλει στο Εθνικό Προϊόν και το Εισόδημα της. Αυτή προέρχεται τόσο από το εισόδημα των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που πραγματοποιεί, όσο και από το πλέγμα των συναφών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, αλλά και από τους κλάδους της οικονομίας που έμμεσα συνδέονται με αυτές. Σύμφωνα με ορισμένες εκτιμήσεις των Douglas και Westwood τα έσοδα της ναυτιλίας από το σύνολο των παγκόσμιων ναυτιλιακών μεταφορών ανήλθαν το 2005 στα 287 δις από τα οποία, 127 δις αντιστοιχούσαν στην Ευρωπαϊκή ναυτιλία. Το αντίστοιχο σύνολο για το 2004 που ήταν η καλύτερη χρονιά για τα τελευταία 30 χρόνια ήταν 342 δις για την παγκόσμια ναυτιλία. Η σχετική μείωση το 2005, όπου σύμφωνα με τις προβλέψεις σε ανάλογα ή ελαφρώς υψηλότερα επίπεδα θα κινηθούν τα συνολικά έσοδα και για τα επόμενα έτη, οφείλεται στην είσοδο αυξημένης χωρητικότητας και σχετικής μείωσης των ναύλων παρά τη διατήρηση ή αύξηση της ζήτησης σε υψηλά επίπεδα (Douglas-Westwood, 2005).

Όσον αφορά την Ελλάδα, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος (www.apodimos.com), το 2004 η ελληνική ναυτιλία εισέφερε στην χώρα συνάλλαγμα 17 δις Δολαρίων, κάτι που, ούτε η άλλη δύναμη της Ελλάδος, δηλαδή ο τουρισμός, δεν μπόρεσε να καταφέρει. Αναλύσεις δε δείχνουν ότι υπήρχε μια αύξηση της τάξεως του 40,6% σε σύγκριση με το 2003. Τα χρήματα αυτά προήλθαν από το σύνολο των υπό ελληνική διαχείριση πλοίων που είναι 3370. Ωστόσο, σ' αυτό το σημείο πρέπει να τονιστεί ότι υπάρχουν ακόμα σημαντικά μειονεκτήματα όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα, το κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο και τις υποδομές. Για να υπάρξει αυτή η άνοδος στην εξέλιξη των δεικτών που προέρχονται από την ελληνική ναυτιλία, χρειάζονται κίνητρα επενδύσεων.

Αν και δεν υπάρχουν στοιχεία για όλες τις χώρες της Ε.Ε. σε ομοιόμορφη βάση, είναι σίγουρο πως η ναυτιλία μαζί με όλες τις συναφείς δραστηριότητες αποτελεί μια σημαντική πηγή εισοδήματος και πλούτου για την Ευρωπαϊκή οικονομία. Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΕ, ο κύκλος εργασιών των συναφών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων ξεπερνά τα 160 δις. Σημαντικές είναι επίσης οι εισπράξεις φορέων του Δημοσίου και της Κοινωνικής Ασφάλισης με τη μορφή φόρων και ασφαλιστικών εισφορών.

Το γεγονός επίσης ότι οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σχεδόν στο σύνολο τους διεθνώς εμπορεύσιμες υπηρεσίες, τα έσοδα τους, έχουν την ίδια σημασία με αυτά των εξαγωγών της χώρας. Αποτελούν συναλλαγματικές εισπράξεις, οι οποίες ενισχύουν το Ισοζύγιο Πληρωμών της χώρας. Στις αντίστοιχες στατιστικές του ισοζυγίου πληρωμών καταγράφονται στην κατηγορία των άδηλων πληρωμών. Σε πολλές χώρες, όπως η Ελλάδα, με χρόνιο εμπορικό έλλειμμα, η συμβολή των συναλλαγματικών εισροών από τη ναυτιλία υπήρξε πάντα στοιχείο σημαντικής στήριξης του Ισοζυγίου και της συναλλαγματικής σταθερότητας. Τέλος σε ό,τι αφορά τα αντίστοιχα μεγέθη που καταγράφουν οι επίσημες στατιστικές των επιμέρους χωρών, αυτά εμφανίζονται σε ορισμένες περιπτώσεις δυσανάλογα με την αντίστοιχη δυναμικότητα της ναυτιλίας της. Το γεγονός αυτό οφείλεται σε παράγοντες που αφορούν τόσο τους τρόπους καταγραφής των στοιχείων, όσο και τις δομές και διασύνδεση κάθε ναυτιλίας με την οικονομία της χώρας.

Σύμφωνα με στοιχεία που έχει ανακοινώσει η Τράπεζα της Ελλάδος, η συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία για το έτος 2004 ήταν καθοριστική. Πιο συγκεκριμένα, το έλλειμμα μειώθηκε κατά 1583 εκατ. Ευρώ με το αντίστοιχο διάστημα

του έτους 2003. Αυτό αποτέλεσε στο να μειωθεί το έλλειμμα του Ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών αφενός από την ναυτιλία και αφετέρου από τον τουρισμό (ibid).

Η Απασχόληση ναυτεργατικού δυναμικού που εργάζεται άμεσα στη ναυτιλία, καθώς και αυτών που απασχολούνται στο πλήθος των συναφών δραστηριοτήτων αποτελεί μια πρώτη πολύ σημαντική επίπτωση στην οικονομία. Η δημιουργία θέσεων εργασίας στις άμεσες και έμμεσες συναφείς ναυτιλιακές δραστηριότητες αποτελεί σημαντικό στοιχείο στην Ευρωπαϊκή οικονομία. Όπως κάνουν γνωστό Selkou και Roe (2004), μετά τη μεγάλη μείωση του υπό Ευρωπαϊκή σημαία στόλου στη δεκαετία του 1980 και την προσπάθεια μείωσης του εργατικού κόστους, χρησιμοποιώντας ναυτικούς τρίτων χωρών, τη μείωση της σύνθεσης του πληρώματος, τη σχετική ανάπτυξη του μεγέθους των πλοίων και τις τεχνολογικές εξελίξεις που επιτρέπουν μικρότερο αριθμό ναυτεργατών στα περισσότερα επίπεδα της ναυτιλιακής δραστηριότητας, ο αριθμός των απασχολούμενων ναυτικών και ιδιαίτερα των Ευρωπαίων μειώθηκε σημαντικά. Σημαντικά είναι επίσης σήμερα και τα προβλήματα εξεύρεσης αξιωματικών και ανώτερων πληρωμάτων γεγονός που αντανακλά μια εξασθένιση του ενδιαφέροντος και στροφή από το ναυτικό επάγγελμα διεθνώς (ibid).

Σύμφωνα με στατιστικά δεδομένα, ο εκτιμώμενος αριθμός των άμεσα απασχολούμενων στη ναυτιλία Ευρωπαίων πολιτών, ανερχόταν το 2004 στους 227.300 ναυτικούς. Ωστόσο, είναι αναγκαίο να λεχθεί ότι περισσότεροι από 3 εκατ. άτομα σε συναφείς με τη ναυτιλία δραστηριότητες στα λεγόμενα πλέγματα (clusters) ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην Ευρώπη των 25, ενώ ο αριθμός απασχολούμενων στον ΕΟΧ ξεπερνά τα 3,1 εκατ.. Πλέον, με την προσάρτηση των 2 νέων κρατών μελών οι προαναφερόμενοι αριθμοί έχουν σίγουρα αυξηθεί. Επίσης, είναι άξιο αναφοράς ότι οι απασχολούμενοι συνολικά ναυτικοί, Ευρωπαίοι και ξένοι, σε πλοία της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας των 15, έφθαναν τις 210.000, και στον ΕΟΧ τις 260.000. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι στη ναυτιλία των νέων χωρών υπηρετούν σε μεγάλο βαθμό πολίτες από χώρες της πρόσφατης διεύρυνσης όπως Πολωνοί, Λετονοί κ.λπ (Θεοδωρόπουλος, 2006).

3. Ανταγωνιστικότητα και Κοινή Πολιτική Ανταγωνισμού της Ε.Ε.

Όπως έχει προαναφερθεί, η ανταγωνιστικότητα αποτελεί το μέτρο της ικανότητας μιας οικονομίας να δημιουργεί χρήσιμα αγαθά και υπηρεσίες με παραγωγικό τρόπο μέσα σε ένα πλαίσιο παγκοσμιοποίησης, προκειμένου να αυξηθεί το βιοτικό επίπεδο και να εξασφαλιστούν υψηλά επίπεδα απασχόλησης. Είναι γεγονός ότι ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός παίζει καθοριστικό ρόλο στην εύρυθμη λειτουργία μιας ενιαίας αγοράς, όπως της Ε.Ε., αφού μειώνει τις τιμές, αυξάνει την ποιότητα και διευρύνει τις επιλογές των καταναλωτών, τονώνοντας ταυτόχρονα την τεχνολογική καινοτομία. Κατά συνέπεια, η διασφάλιση του ανταγωνισμού, η οποία αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο για την αποτελεσματική λειτουργία της αγοράς, διατρέχει ολόκληρη τη φιλοσοφία και τις πολιτικές που ασκούνται μέσα στο πλαίσιο λειτουργίας της Ε.Ε..

Αφενός στην ιδρυτική συνθήκη της Ρώμης και αφετέρου στη συνθήκη του Μάαστριχτ, ο ανταγωνισμός και η ανταγωνιστική λειτουργία των αγορών λαμβάνεται υπόψιν ως το κύριο μέσο επίτευξης των σκοπών της συνθήκης. Η αποκόμιση των οικονομικών ωφελειών της Ενιαίας Αγοράς εξαρτάται απ' το βαθμό ανταγωνισμού που υπάρχει σ' αυτή. Η διασφάλιση και η προώθηση του ανταγωνισμού απαιτούν την άσκηση ενεργού πολιτικής που εγγυάται την ανταγωνιστική λειτουργία της αγοράς, και τη διόρθωση των ατελειών της που την απομάκρυναν απ' την αποτελεσματική λειτουργία (ibid).

Επίσης, στόχος και επίτευξη την κοινής πολιτικής ανταγωνισμού είναι η ενότητα και η ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς. Είναι αυτονόητο ότι η ενότητα της ενιαίας αγοράς μπορεί να υπονομευθεί από αθέμιτες πρακτικές νόθευσης του ανταγωνισμού, όπως εναρμονισμένες πρακτικές, κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, χρήση μονοπωλιακής δύναμης, συγχωνεύσεις και συγκεντρώσεις που περιορίζουν τον ανταγωνισμό. Τέτοιες πρακτικές που αναπτύσσονται απ' τις επιχειρήσεις σε εθνικό επίπεδο, μπορεί να δημιουργήσουν αποτελεσματικά εμπόδια στον ανταγωνισμό απ' τις επιχειρήσεις άλλων χωρών – μελών. Επιδιώκουν να αντικαταστήσουν την απομάκρυνση των κρατικών εμποδίων που απομακρύνθηκαν με το πρόγραμμα της ενιαίας αγοράς, με την θέσπιση ιδιωτικών εμποδίων. Η κοινή πολιτική ανταγωνισμού, σύμφωνα με τον Pelkamans (1999), έρχεται να αποτρέψει την εμφάνιση ιδιωτικών εμποδίων στη θέση των κρατικών.

Συνέπεια των παραπάνω είναι η διαμόρφωση εσωτερικών πολιτικών που προωθούν την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα. Οι πιο βασικές απ' αυτές είναι:

- οι ανταγωνιστικές αγορές που ευνοούν την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων. Η ενιαία αγορά διέπεται από προβλέψιμους και διαφανείς κανόνες ποιότητας, οι οποίοι επιτρέπουν την αξιοποίηση των οικονομιών κλίμακας και την αποτελεσματική χρησιμοποίηση των πόρων. Ακόμη, ο ανταγωνισμός ενθαρρύνει τις επιχειρήσεις να μεριμνούν για την ποιότητα των προϊόντων τους. Στους τομείς της μεταποιητικής βιομηχανίας και των υπηρεσιών, οι ευρωπαϊκές επιχειρήσεις είναι αποδοτικές σε σχέση με τους διεθνείς ανταγωνιστές τους.
- το οικονομικό άνοιγμα. Σε αντίθεση με τον προστατευτισμό, το άνοιγμα στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές και επενδύσεις ασκεί ανταγωνιστικές πιέσεις, οι οποίες ευνοούν την καινοτομία, τις νέες τεχνολογίες και τις επενδύσεις. Επιτρέπει επίσης την αξιοποίηση των πόρων της ενιαίας αγοράς.
- η κοινωνική δικαιοσύνη. Με το άνοιγμα των αγορών προάγονται σε όλο τον κόσμο οι αξίες, ιδίως οι κοινωνικές και περιβαλλοντικές παρ' όλες τις αρνητικές συνέπειες της παγκοσμιοποίησης σε εργαζόμενους και περιφέρειες.

Η ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα έγκειται στο άνοιγμα των αγορών στο εξωτερικό, το οποίο βασίζεται σε δίκαιους κανόνες. Το άνοιγμα των αγορών απέδειξε ότι είναι επωφελές σε όρους ανάπτυξης και καταπολέμησης της.

3.1. Πολιτικές Ανταγωνισμού

Η ενιαία αγορά είναι ένα από τα σημαντικότερα επιτεύγματα της Ε.Ε. Οι περιορισμοί μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά το εμπόριο και τον ελεύθερο ανταγωνισμό εξαλείφθηκαν σταδιακά, με αποτέλεσμα να βελτιωθεί το βιοτικό επίπεδο.

Είναι γνωστό ότι η ενιαία αγορά δεν αποτελεί ακόμα ενιαίο οικονομικό χώρο. Ορισμένοι τομείς της οικονομίας, όπως οι δημόσιες υπηρεσίες, υπόκεινται ακόμα σε εθνικούς νόμους. Οι χώρες της Ε.Ε. είναι ακόμα σε μεγάλο βαθμό υπεύθυνες για τη φορολογία και την κοινωνική πρόνοια. Η ενιαία αγορά ενισχύεται από πολλές σχετικές

πολιτικές που έχει εφαρμόσει η Ε.Ε. όλα αυτά τα χρόνια. Σκοπός των πολιτικών αυτών είναι να διασφαλίσουν ότι η απελευθέρωση της αγοράς θα ωφελήσει όσο το δυνατό περισσότερες επιχειρήσεις και καταναλωτές.

Η πολιτική ανταγωνισμού της Ε.Ε. είναι το επακόλουθο των κανονισμών για τις ελεύθερες συναλλαγές στην ενιαία ευρωπαϊκή αγορά. Η πολιτική αυτή εφαρμόζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία, σε συνεργασία με το Δικαστήριο, οφείλει να διασφαλίζει ότι τηρείται.

Αποστολή αυτής της πολιτικής είναι να μην επιτρέψει σε καμία συμφωνία ανάμεσα σε επιχειρήσεις, βοήθεια από τις κρατικές αρχές ή μονοπώλιο με αθέμιτο τρόπο να διαστρεβλώσουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό στην ενιαία αγορά.

Οι αρμόδιες εταιρείες ή φορείς οφείλουν να ενημερώνουν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για οποιαδήποτε συμφωνία διέπεται από τους κανονισμούς της Συνθήκης. Η Επιτροπή μπορεί να επιβάλλει πρόστιμο απευθείας στις εταιρείες που παραβαίνουν τους κανόνες ανταγωνισμού ή δεν ενημερώνουν σύμφωνα με τις απαιτήσεις.

Σε περίπτωση παράνομης οικονομικής βοήθειας από το δημόσιο ή μη γνωστοποίησης αυτής της βοήθειας, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει από τον αποδέκτη να επιστρέψει τα χρήματα. Οποιαδήποτε συγχώνευση ή εξαγορά με την οποία μια εταιρεία μπορεί να αποκτήσει κυρίαρχη θέση σε έναν συγκεκριμένο τομέα πρέπει να γνωστοποιείται στην Επιτροπή.

Η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού, ιδρύθηκε για να ενισχύσει τους κανόνες ανταγωνισμού που περιλαμβάνονται στις ευρωπαϊκές Συνθήκες, ώστε να διασφαλιστεί ότι ο ανταγωνισμός στην αγορά της Ε.Ε. δεν υφίσταται στρεβλώσεις και ότι οι αγορές λειτουργούν όσο το δυνατό αποτελεσματικότερα, συμβάλλοντας στην ευημερία των καταναλωτών και στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής οικονομίας (http://ec.europa.eu/dgs/competition/index_el.htm).

Στη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού υπάρχει η αρμόδια Επίτροπος, ο Γενικός Διευθυντής, ο Οικονομικός Διευθυντής και οι Σύμβουλοι ακροάσεων.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει την εξουσία να διερευνά και να θέτει τέρμα στις παραβάσεις των κανόνων ανταγωνισμού της Ε.Ε. οι οποίες υπόκεινται σε δικαστικό

έλεγχο από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Οι εταιρείες και τα κράτη μέλη ασκούν συχνά προσφυγή κατά αποφάσεων της Επιτροπής, και πολλές φορές επιτυγχάνουν.

3.1.1. Τομείς πολιτικής ανταγωνισμού

Οι κυριότεροι τομείς της πολιτικής ανταγωνισμού είναι οι ακόλουθοι:

A) Έλεγχος των περιοριστικών πρακτικών, των καταχρήσεων δεσπόζουσας θέσης και των συμπράξεων

Απαγορεύεται η αθέμιτη συνεργασία μεταξύ επιχειρήσεων για καθορισμό τιμών ή την κατανομή των αγορών. Απαγορεύεται να γίνεται κατάχρηση της θέσης που έχει μια εταιρεία η οποία προκαλεί στρέβλωση των συνθηκών ανταγωνισμού. .

Η Επιτροπή μπορεί να επιβάλλει (και όντως επιβάλλει) πρόστιμα στις εταιρείες που εφαρμόζουν όλες αυτές τις πρακτικές.

Οι αντιανταγωνιστικές πρακτικές καλύπτουν και τα ελεύθερα επαγγέλματα και υπηρεσίες, περιλαμβανομένων των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, όπως λιανικές τραπεζικές υπηρεσίες, πιστωτικές και χρεωστικές κάρτες και ασφάλιση επιχειρήσεων.

B) Έλεγχος των συγκεντρώσεων

Η Επιτροπή μπορεί να απαγορεύσει ή να επιβάλει όρους στις συγκεντρώσεις και τις εξαγορές μιας επιχείρησης από άλλη, εάν εκτιμά ότι η εταιρεία που θα προκύψει από την πράξη αυτή θα μπορεί εύκολα να συνθλίψει τους ανταγωνιστές της ή η συγκέντρωση θα αφήσει τόσους λίγους ανταγωνιστές στην αγορά που θα περισταλεί η καινοτομία ή θα μειωθεί σημαντικά ο ανταγωνισμός σε επίπεδο τιμών ή η επιλογή των καταναλωτών.

Η Επιτροπή γενικά καλείται να διερευνά μόνο τις σημαντικότερες διασυνοριακές συγκεντρώσεις, αν και οι μικρότερες επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα να ζητούν την έγκριση της Επιτροπής, αν νομίζουν ότι είναι λιγότερο περίπλοκο από το να ζητούν χωριστά την έγκριση πολλών κρατών μελών. Εξ άλλου, η Επιτροπή αφήνει κάθε κράτος

μέλος να κρίνει αν οι επιπτώσεις μιας συγκέντρωσης μεταξύ μεγάλων επιχειρήσεων με διεθνείς δραστηριότητες θα περιορισθούν κατά βάση σε μία και μόνο χώρα.

Δεν έχει σημασία, εξ άλλου, πού βρίσκεται η έδρα των επιχειρήσεων. Αν ο όγκος των πωλήσεών τους είναι αρκετά μεγάλος, έχει δικαιοδοσία η Επιτροπή, και μπορεί να εμποδίσει συγκεντρώσεις, ακόμη και αν έχουν αντιρρήσεις οι αρχές ανταγωνισμού της χώρας όπου βρίσκεται η έδρα των επιχειρήσεων.

Σε ένα πλαίσιο αυξανόμενης παγκοσμιοποίησης, όλο και περισσότερες επιχειρήσεις, συγκεντρώσεις και συμπράξεις αποκτούν διεθνή χαρακτήρα. Επομένως, οι δραστηριότητες επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες εκτός της Ε.Ε. μπορεί να επηρεάσουν τον ανταγωνισμό στο εσωτερικό της. Για τον λόγο αυτό είναι απαραίτητη η διεθνής συνεργασία σε θέματα πολιτικής ανταγωνισμού.

Οι κοινοτικοί κανόνες για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων που θεσπίστηκαν πριν από δεκαπέντε και πλέον χρόνια διευκόλυναν μέχρι σήμερα την αναδιάρθρωση του ευρωπαϊκού επιχειρείν. Οι συγκεντρώσεις αποτελούν μέρος της αναδιάρθρωσης και είναι απαραίτητες για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της παγκοσμιοποίησης.

Σκοπός των κανόνων για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων δεν είναι να εμποδιστούν τα αναγκαία μέτρα αναδιάρθρωσης που αυξάνουν την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων, αλλά να εξασφαλιστεί ότι δεν πρόκειται να πραγματοποιηθούν ή ότι θα υποστούν προσαρμογές οι συγκεντρώσεις που βλάπτουν τον ανταγωνισμό.

Οι συγκεντρώσεις μπορούν να κάνουν τις επιχειρήσεις πιο αποτελεσματικές, να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητά τους με αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους προς όφελος των καταναλωτών. Ως εκ τούτου, ο έλεγχος των συγκεντρώσεων εστιάζεται στις λίγες εκείνες συγκεντρώσεις που εμποδίζουν τη διατήρηση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού και εξασφαλίζει την εφαρμογή διορθωτικών μέτρων όταν είναι ανάγκη να διαφυλαχθεί ο ανταγωνισμός.

Γ) Απελευθέρωση των αγορών

Σε μια ανοικτή οικονομία τα μονοπώλια σπανίως δικαιολογούνται. Συνήθως οδηγούν σε αύξηση των τιμών, πτώση της ποιότητας των υπηρεσιών και παρεμπόδιση της καινοτομίας. Εξαιρέσεις και επιδοτήσεις επιτρέπονται για ορισμένες από τη φύση τους μη

κερδοφόρες υπηρεσίες που θεωρούνται όμως ότι αποτελούν βασικά δικαιώματα των πολιτών, όπως η λειτουργία των ταχυδρομείων σε αγροτικές περιοχές.

Η Επιτροπή παρακολουθεί τη λειτουργία του ανταγωνισμού μεταξύ παλαιότερων και νεοεισερχόμενων επιχειρήσεων στις αγορές φυσικού αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας, ώστε να είναι υγιής και να μειώνει τις τιμές για τους καταναλωτές και τις επιχειρήσεις.

Εάν μια υποδομή αποτελεί φυσικό μονοπώλιο, όπως οι αγωγοί φυσικού αερίου και ορισμένες υποδομές τηλεπικοινωνιών, τότε όλοι πρέπει να έχουν το δικαίωμα να τη χρησιμοποιούν με τους ίδιους όρους. Αν δεν υπάρχει φυσικό μονοπώλιο, η διαδικασία επιλογής μιας επιχείρησης για την παροχή της υπηρεσίας πρέπει να είναι διαφανής, και

Δ) Κρατικές ενισχύσεις

Βασικό στοιχείο του ανταγωνισμού είναι η ύπαρξη ίδιων κανόνων για όλους. Απέναντι στις ελεύθερες συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε. και το άνοιγμα των δημόσιων υπηρεσιών στον ανταγωνισμό, οι εθνικές αρχές πολλές φορές θέλουν να χρησιμοποιήσουν δημόσιους πόρους για την προώθηση ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή την προστασία εθνικών κλάδων. Η χορήγηση αυτών των όρων είναι γνωστή ως «κρατικές ενισχύσεις».

3.2 Η σημασία της Ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής σημαίας

Είναι γενικά αποδεκτό ότι η ναυτιλία λειτουργεί σε ένα διεθνώς ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον, όπου αφενός η υπερβάλλουσα χωρητικότητα από την πλευρά της προσφοράς και αφετέρου η ισχυρή διαπραγματευτική θέση της ζήτησης αποτελούν συχνό φαινόμενο με συνέπεια την πίεση των τιμών των ναύλων προς τα κάτω. Οι κύκλοι στις οικονομικές επιδόσεις της ναυτιλίας εμφανίζονται συχνά. Στα δεδομένα αυτά, η δομή του κόστους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αποτελεί κρίσιμο παράγοντα προκειμένου αυτές να παραμείνουν διεθνώς ανταγωνιστικές.

Στις χώρες της Ε.Ε. υπάρχουν σημαντικοί παράγοντες, οι οποίοι διαμορφώνουν το κόστος λειτουργίας του πλοίου και βρίσκονται έξω από τον έλεγχο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Το σχετικά υψηλό επίπεδο μισθών, τα εκτεταμένα συστήματα κοινωνικής

ασφάλισης, το φορολογικό καθεστώς, τα επίσης υψηλά επίπεδα απαιτήσεων και προτύπων ποιότητας και ασφάλειας στην εργασία, τήρησης διεθνών κανόνων και κανονισμών λιμενικής διοίκησης, αποτέλεσαν σοβαρά αίτια του ανταγωνιστικού μειονεκτήματος του ευρωπαϊκού στόλου (Θεοδωρόπουλος, 1998).

Σε ένα περιβάλλον που δεν ήταν ευνοϊκό, προκειμένου να διασφαλίσουν τη μελλοντική τους θέση και κερδοφορία πολλές ευρωπαϊκές ναυτιλιακές επιχειρήσεις εφάρμοσαν στρατηγικές που δεν λαμβάνουν υπόψη τους τόπους εγκατάστασης. Έτσι είχαμε την τεράστια συρρίκνωση του υπό ευρωπαϊκές σημαίες εμπορικού στόλου στη δεκαετία του 1980, εξέλιξη η οποία ανεκόπη στα τέλη της ίδιας δεκαετίας, καθώς και στην επόμενη χρονική περίοδο μέχρι σήμερα.

Οι πολιτικές που εφαρμόστηκαν για να αντιμετωπίσουν τις δυσμενείς εκείνες τάσεις και εξελίξεις, τόσο από τις επιμέρους χώρες, όσο και σε επίπεδο ευρωπαϊκής ένωσης, μπόρεσαν να αντιμετωπίσουν τη διάβρωση της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας, να ανακόψουν και σε κάποιο βαθμό να αναστρέψουν την προηγούμενη τάση. Τα παράλληλα ή τα δεύτερα νηολόγια (π.χ. Danish International Shipping στην περίπτωση της Δανίας), τα φορολογικά κίνητρα, η τήρηση και επιβολή υψηλότερων επιπέδων ποιότητας και περιβαλλοντικών προδιαγραφών, ασφάλειας, τα υψηλότερα επίπεδα εκπαίδευσης, η καταπολέμηση πρακτικών νόθευσης του ανταγωνισμού κ.λπ. αποτέλεσαν τα κύρια εργαλεία ενίσχυσης της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας.

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία φαίνεται να ανταποκρίνεται σήμερα στα κριτήρια της διεθνώς ανταγωνιστικής ναυτιλίας που εξελίσσεται συνεχώς τεχνολογικά, και προσφέρει ναυτιλιακές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, φιλικές προς το περιβάλλον. Τα κριτήρια αυτά αποτελούν τη βασική φιλοσοφία και τις κύριες κατευθύνσεις της ευρωπαϊκής πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές. Στον ευρωπαϊκό χώρο οι πολιτικές για τη ναυτιλία απορρίπτουν τις μορφές του παραδοσιακού προστατευτισμού και κρατικής παρέμβασης με τις αντίστοιχες δυσκαμψίες. Η ενίσχυση και στήριξη της ναυτιλίας τόσο στο χώρο της θαλάσσιας μεταφοράς, όσο και στο πλήθος των συναφών δραστηριοτήτων του ναυτιλιακού πλέγματος επιδιώκεται μέσω κινήτρων.

Η προσέλκυση και ανάπτυξη ναυτιλιακών δραστηριοτήτων διεθνώς ανταγωνιστικών, που δημιουργούν προστιθέμενη αξία και θέσεις εργασίας, θα προέλθει από το ευνοϊκό ρυθμιστικό και επιχειρηματικό περιβάλλον και τη θέσπιση κατάλληλων

κινήτρων με ισότιμα διαφανή κριτήρια και αρχές. Οι κατάλληλες ρυθμίσεις που αφορούν τη φορολογία και τις κοινωνικές εισφορές, η ανάπτυξη υποδομών, η ενίσχυση της αντίστοιχης έρευνας και τεχνολογίας, αποτελούν επίσης καθοριστικούς παράγοντες για την εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων κάθε μορφής σε ευρωπαϊκό έδαφος (Van der Linden, 2001).

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

4. Κρατικές Ενισχύσεις στην Ναυτιλία

4.1. Γενικό νομοθετικό πλαίσιο κρατικών ενισχύσεων

Όπως προαναφέρθηκε στο παραπάνω κεφάλαιο, οι κρατικές ενισχύσεις παίζουν ένα σημαντικό ρόλο στην Ε.Ε.. Σ' αυτό το κεφάλαιο, γίνεται μια προσπάθεια να κατανοηθεί καλύτερα ο όρος «κρατικές ενισχύσεις», όπως επίσης παρατίθενται κάποιες γραφειοκρατικές διαδικασίες που ακολουθούνται από τα κράτη μέλη της Ε.Ε. για την χορήγηση των κρατικών ενισχύσεων.

Σύμφωνα με το Άρθρο 2 του Νόμου «κρατική ενίσχυση» σημαίνει «κάθε μέτρο το οποίο πληροί όλα τα κριτήρια που καθορίζονται στο Άρθρο 87 παράγραφος 1 της Συνθήκης ΕΚ».

Το Άρθρο 87 (πρώην Άρθρο 92) της Συνθήκης ΕΚ ορίζει ότι είναι ασύμβατες με την κοινή αγορά «οι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».

Με απλά λόγια, μία ενίσχυση συνιστά κρατική ενίσχυση όταν πληροί σωρευτικά τις παρακάτω προϋποθέσεις:

(α) Μεταφορά Κρατικών Πόρων

Η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται από πόρους του Δημοσίου, δηλαδή από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, τον Προϋπολογισμό των Δήμων ή Τοπικών Αρχών κλπ. Δεν είναι απαραίτητο να παρέχεται από το ίδιο το Κράτος, αλλά μπορεί να παρέχεται από κάποια ιδιωτική ή δημόσια παρεμβαλλόμενη οντότητα, η οποία έχει λάβει σχετική εντολή από το Κράτος. Παραδείγματος χάριν, όταν μία ιδιωτική τράπεζα αναλαμβάνει την ευθύνη της διαχείρισης ενός προγράμματος ενισχύσεων προς μικρομεσαίες επιχειρήσεις, που χρηματοδοτείται, ωστόσο, από το Κράτος.

(β) Οικονομικό Όφελος

Η ενίσχυση πρέπει να συνιστά οικονομικό όφελος στο δικαιούχο, δηλαδή να ισοδυναμεί με οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο η αποδέκτρια επιχείρηση δε θα είχε λάβει υπό κανονικές συνθήκες επιχειρηματικής δραστηριότητας. Παραδείγματος χάριν, δάνειο με ευνοϊκούς όρους, αγορά ή μίσθωση ακίνητης κρατικής ιδιοκτησίας σε τιμή κατώτερη της αγοραίας.

(γ) Επιλεκτικότητα

Η ενίσχυση πρέπει να παρέχεται επιλεκτικά. Η «επιλεκτικότητα» είναι το στοιχείο που διαφοροποιεί την κρατική ενίσχυση από τα λεγόμενα «μέτρα γενικού χαρακτήρα», δηλαδή μέτρα που ισχύουν αυτόματα για όλες ανεξαιρέτα τις επιχειρήσεις του Κράτους ανεξάρτητα από τον τομέα δραστηριότητας. Τέτοια είναι τα φορολογικά μέτρα που εφαρμόζονται στο σύνολο της επικράτειας ενός Κράτους για όλες τις επιχειρήσεις, για παράδειγμα μία επιχορήγηση που δε δίδεται γενικά σε όλες ανεξαιρέτα τις επιχειρήσεις, αλλά περιορίζεται στον τομέα της μεταποιητικής εξαγωγικής βιομηχανίας είναι επιλεκτικό μέτρο.

(δ) Νόθευση ή απειλή νόθευσης του ανταγωνισμού σε βαθμό επηρεασμού των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η οικονομική ενίσχυση θα πρέπει να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό μεταξύ της δικαιούχου επιχείρησης και των υπόλοιπων επιχειρήσεων. Αυτό προϋποθέτει κατ' αρχήν την ύπαρξη μιας απελευθερωμένης αγοράς. Συνεπώς μία ενίσχυση προς επιχείρηση που δραστηριοποιείται σε μη απελευθερωμένη αγορά δε συνιστά κρατική ενίσχυση υπό τον όρο ότι η επιχείρηση αυτή δε δραστηριοποιείται παράλληλα και σε άλλες αγορές όπου υφίσταται ανταγωνισμός.

Η νόθευση του ανταγωνισμού θα πρέπει να είναι τέτοια έτσι ώστε να επηρεάζονται οι ενδοκοινοτικές συναλλαγές. Η παραπάνω προϋπόθεση ικανοποιείται όταν η δραστηριότητα της δικαιούχου επιχείρησης είναι αντικείμενο συναλλαγών μεταξύ κρατών – μελών της Ε.Ε. Για παράδειγμα, οι ενισχύσεις προς επιχειρήσεις παραγωγής εμπορεύσιμων βιομηχανικών προϊόντων αυτόματα επηρεάζουν τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές, διότι βελτιώνουν την ανταγωνιστική θέση των επιχειρήσεων αυτών στην

εσωτερική αγορά της Ε.Ε. Ωστόσο, δεν είναι απαραίτητο η δικαιούχος επιχείρηση να εξάγει τα προϊόντα της για να θεωρηθεί ότι πληροί το πιο πάνω κριτήριο. Ακόμα και στην περίπτωση που η επιχείρηση διαθέτει τα προϊόντα της αποκλειστικά στην εγχώρια αγορά, η ενίσχυση επηρεάζει το ενδοκοινοτικό εμπόριο εφόσον διατηρεί ή και αυξάνει την εγχώρια παραγωγή εμποδίζοντας τις εισαγωγές προϊόντων από το εξωτερικό.

Σ' αυτό το σημείο θα πρέπει να τονιστεί ότι οι κρατικές ενισχύσεις ενδέχεται να στρεβλώσουν τον υγιή και αποτελεσματικό ανταγωνισμό μεταξύ επιχειρήσεων στα κράτη μέλη και να βλάψουν την οικονομία της Ε.Ε.. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ελέγχονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Μια επιχείρηση που λαμβάνει κρατική ενίσχυση αποκτά αθέμιτο πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της. Για τον λόγο αυτό, η Συνθήκη ΕΚ κατά κανόνα απαγορεύει τις κρατικές ενισχύσεις, εκτός αν δικαιολογούνται για λόγους ευρύτερης οικονομικής ανάπτυξης. Για να διασφαλιστεί η τήρηση αυτής της απαγόρευσης και η εφαρμογή των προβλεπόμενων εξαιρέσεων επί ίσοις όροις σε όλη την Ε.Ε., η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει επιφορτιστεί με τον έλεγχο της συμμόρφωσης των κρατικών ενισχύσεων με τους κανόνες της Ε.Ε..

Σε πρώτο στάδιο, πρέπει να διαπιστώσει, αν μια επιχείρηση έχει λάβει κρατική ενίσχυση. Αυτό συμβαίνει, αν η οικονομική στήριξη πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

- υπάρχει παρέμβαση από το κράτος ή μέσω κρατικών πόρων που μπορεί να λάβει διάφορες μορφές (π.χ. επιχορηγήσεις, επιδότηση επιτοκίου και φορολογικές απαλλαγές, εγγυήσεις, κρατική συμμετοχή σε επιχείρηση ή εξαγορά της, ή παροχή αγαθών ή υπηρεσιών με ευνοϊκούς όρους, κλπ.),
- η παρέμβαση ενδέχεται να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών,
- η παρέμβαση παρέχει πλεονεκτήματα στον αποδέκτη σε επιλεκτική βάση, για παράδειγμα περιορίζεται σε συγκεκριμένες επιχειρήσεις ή βιομηχανικούς κλάδους, ή σε επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε ορισμένες περιοχές,
- νοθεύεται ή μπορεί να νοθευτεί ο ανταγωνισμός.

Η Επιτροπή παρακολουθεί στενά τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούν σε επιχειρήσεις οι κυβερνήσεις των κρατών μελών. Εξετάζει, όχι μόνο τις καθαρά χρηματοοικονομικές μορφές ενισχύσεων, όπως τα δάνεια και οι επιχορηγήσεις, αλλά και τις φορολογικές ελαφρύνσεις, τα αγαθά και τις υπηρεσίες που διατίθενται με προνομιακούς όρους και τις εγγυήσεις δανείων που μειώνουν τον πιστωτικό κίνδυνο του δανειζόμενου.

Απαγορεύονται οι ενισχύσεις σε επιχειρήσεις που δεν έχουν καμία πιθανότητα να επιβιώσουν με τα μέσα που διαθέτουν. Η χορήγηση προσωρινής ενίσχυσης σε μια επιχείρηση που αντιμετωπίζει δυσχέρειες επιτρέπεται, υπό τον όρο ότι με την ενίσχυση αυτή μπορεί ενδεχομένως να γίνει ανταγωνιστικότερη.

Οι ενισχύσεις για την έρευνα και την καινοτομία, την περιφερειακή ανάπτυξη ή τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις επιτρέπονται συνήθως, εφόσον εξυπηρετούν γενικότερους στόχους της Ε.Ε..

Υπάρχουν δημόσιες υπηρεσίες, όπως οι ραδιοτηλεοπτικές εκπομπές, οι οποίες μπορούν να χρηματοδοτούνται νόμιμα από τις κυβερνήσεις, αλλά χρειάζεται προσοχή ώστε να μην καταβάλλονται δυσανάλογα ποσά. Η καταβολή υπέρογκων ποσών σε βάρος των εμπορικών ανταγωνιστών θα αποτελούσε παράνομη επιδότηση.

Τα περισσότερο αμφιλεγόμενα είδη κρατικών ενισχύσεων, που αποτελούν αντικείμενο εμπειστατωμένης έρευνας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, είναι οι ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης, οι οικονομικές συναλλαγές μεταξύ του κράτους και των δημοσίων επιχειρήσεων που καταλήγουν στη χορήγηση ενισχύσεων και οι ενισχύσεις σε ορισμένους ευαίσθητους κλάδους, όπως η χαλυβουργία, η ναυπηγική βιομηχανία και η αυτοκινητοβιομηχανία.

Πιο συγκεκριμένα, οι ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης σε επιχειρήσεις που αντιμετωπίζουν οικονομικές δυσχέρειες μπορεί να επιτρέψουν σε μια επιχείρηση που βρίσκεται στα πρόθυρα της χρεοκοπίας να συνεχίσει τη λειτουργία της, πράγμα που συνήθως αποβαίνει σε βάρος των ανταγωνιστών και του προσωπικού της. Ακόμη και οι θέσεις εργασίας που διατηρούνται στην επιχείρηση είναι συνήθως επισφαλείς.

Η Επιτροπή έχει εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές που εστιάζουν περισσότερο στις μεγάλες επιχειρήσεις με δραστηριότητες σε όλη την Ε.Ε.. Οι επιχειρήσεις αυτές συνήθως

έχουν μεγάλα μερίδια αγοράς και οι κρατικές ενισχύσεις που λαμβάνουν επηρεάζουν πιο αισθητά τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές.

Με τις νέες κατευθυντήριες γραμμές καθιερώνονται αυστηρότεροι κανόνες όσον αφορά τις προσπάθειες που πρέπει να καταβάλουν οι μεγάλοι αποδέκτες ενισχύσεων για να χρηματοδοτήσουν την επιβίωσή τους. Για παράδειγμα, οι μεγάλες επιχειρήσεις θα πρέπει στο μέλλον να αναλαμβάνουν οι ίδιες το 50% περίπου του κόστους αναδιάρθρωσής τους (Corres, 2007).

Ενισχύσεις που δεν συμβάλλουν σε κανέναν από τους κοινά αποδεκτούς στόχους της Ε.Ε. δεν επιτρέπονται. Παραδείγματα τέτοιων παράνομων ενισχύσεων είναι οι γενικές επενδυτικές ενισχύσεις για μεγάλες επιχειρήσεις που βρίσκονται εκτός των καθορισμένων μειονεκτουσών περιοχών, οι εξαγωγικές ενισχύσεις και οι ενισχύσεις λειτουργίας, δηλαδή οι ενισχύσεις για την κάλυψη των εξόδων λειτουργίας των επιχειρήσεων.

Σε πολλές περιπτώσεις, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο έχει υπογραμμίσει την ανάγκη να χορηγούνται λιγότερες, αλλά καλύτερα στοχευμένες κρατικές ενισχύσεις για την τόνωση της ευρωπαϊκής οικονομίας. Η Επιτροπή έχει ανταποκριθεί στο αίτημα αυτό θεσπίζοντας αρκετές νέες πράξεις με τις οποίες επιταχύνεται και διευκολύνεται η χορήγηση κρατικών ενισχύσεων, εφόσον αυτές είναι σύμφωνες με τους στόχους της Ε.Ε..

Για παράδειγμα, στις περιπτώσεις εκείνες που η ενίσχυση είναι κατά πάσα πιθανότητα σύμφωνη με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και γενικά δεν δημιουργεί προβλήματα, έχουν περιορισθεί οι διατυπώσεις. Στις περιπτώσεις αυτές, τα κράτη μέλη πρέπει να ενημερώνουν, για λόγους διαφάνειας, την Επιτροπή μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης.

Μια άλλη βελτίωση που έχει γίνει είναι ότι η Επιτροπή παρέχει πλέον έντυπα κοινοποίησης και ενημέρωσης. Αυτό έχει το προφανές πλεονέκτημα ότι η μεν Επιτροπή λαμβάνει τις πληροφορίες που χρειάζεται, τα δε κράτη μέλη γνωρίζουν σαφώς το περιεχόμενο των στοιχείων που πρέπει να υποβάλουν.

Επιπλέον, η εκτέλεση των αποφάσεων της Επιτροπής με τις οποίες διατάσσεται η ανάκτηση παράνομων ενισχύσεων έχει βελτιωθεί με τη δημιουργία μιας ειδικής μονάδας που διασφαλίζει τον αυστηρό έλεγχο της ανάκτησης. Η αποτελεσματική ανάκτηση των ενισχύσεων είναι απαραίτητο στοιχείο για τον ολοκληρωμένο έλεγχο των κρατικών

ενισχύσεων από την Επιτροπή, ενώ τα κράτη μέλη έχουν τώρα ένα πρόσθετο κίνητρο να εφαρμόζουν τις αποφάσεις ανάκτησης.

Κατά γενικό κανόνα, τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να ενημερώνουν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τα σχέδια κρατικών ενισχύσεων κοινοποιώντας τα πριν από την εφαρμογή τους. Μόνο μετά την έγκριση της ενίσχυσης μπορεί το κράτος μέλος να την θέσει σε εφαρμογή.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, ωστόσο, δεν απαιτείται κοινοποίηση. Αρκεί ένα ενημερωτικό σημείωμα αμέσως μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης. Αυτή η απλούστευση ισχύει για τους τομείς στους οποίους η Επιτροπή διαθέτει αρκετά μεγάλη εμπειρία σε ορισμένα είδη κρατικών ενισχύσεων που συμβάλλουν στην ευρύτερη ανάπτυξη της ευρωπαϊκής οικονομίας. Μεταξύ αυτών είναι οι ενισχύσεις για την προώθηση της επαγγελματικής κατάρτισης, της απασχόλησης, των ΜΜΕ και των δραστηριοτήτων Έρευνας και Ανάπτυξης, ιδίως όταν αναλαμβάνονται από ΜΜΕ.

Ενισχύσεις μέχρι 200.000 ευρώ που χορηγούνται σε επιχειρήσεις για τριετή περίοδο δεν θεωρούνται κρατικές ενισχύσεις, δεδομένου ότι δεν είναι αρκετά μεγάλες ώστε να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών. Αυτή η απλούστευση επιτρέπει επίσης στην Επιτροπή να εστιάζει την προσοχή της σε σημαντικότερες περιπτώσεις.

Η Επιτροπή εγκρίνει το 85% περίπου όλων των κοινοποιούμενων κρατικών ενισχύσεων ύστερα από προκαταρκτική αξιολόγηση. Μόνο σε αμφισβητούμενες περιπτώσεις αποφασίζει να προβεί σε επίσημη έρευνα και δημοσιεύει τη σχετική απόφασή της στην Επίσημη Εφημερίδα και στην σελίδα του μητρώου κρατικών ενισχύσεων του δικτυακού τόπου της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού. Με τη διαδικασία αυτή παρέχεται η δυνατότητα στα μεν ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την ενίσχυση, στην δε Επιτροπή να μελετήσει όλες τις πτυχές της υπόθεσης προτού καταλήξει σε οριστική απόφαση.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξετάζει επίσης τις ενισχύσεις που χορηγούν τα κράτη μέλη χωρίς να τις κοινοποιήσουν προηγουμένως (τις λεγόμενες «παράνομες ενισχύσεις») και τις οποίες μπορεί να πληροφορηθεί από καταγγελίες επιχειρήσεων ή ιδιωτών ή από αναφορές στα μέσα ενημέρωσης. Εκτός από την ενημέρωση της Επιτροπής, οι ενδιαφερόμενοι τρίτοι, συνήθως ανταγωνιστές, έχουν επίσης τη δυνατότητα να

προσφύγουν απευθείας στα εθνικά δικαστήρια και να προσβάλουν τα μέτρα κρατικών ενισχύσεων.

Εάν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαπιστώσει ότι η παράνομη ενίσχυση είναι ασυμβίβαστη με τις αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά και ότι παραβιάζει το δίκαιο της Ε.Ε., ζητά από το κράτος μέλος να καταργήσει το μέτρο και να ανακτήσει την ενίσχυση από τον αποδέκτη της, με στόχο την επαναφορά στην κατάσταση που ίσχυε πριν από τη χορήγηση της ενίσχυσης.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι επίσης υπεύθυνη και για τον έλεγχο του συνολικού ποσού και της φύσης των κρατικών ενισχύσεων που χορηγεί κάθε κράτος μέλος της Ε.Ε.. Όπως φαίνεται από τις σχετικές αναλύσεις, τα τελευταία χρόνια τα κράτη μέλη έχουν μειώσει σημαντικά το ύψος των κρατικών ενισχύσεων και τις έχουν αναπροσανατολίσει στις περισσότερες περιπτώσεις για να τονώσουν δραστηριότητες προς το κοινό συμφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η θετική αυτή εξέλιξη συμβάλλει στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής οικονομίας και στη βελτίωση των εθνικών αγορών, καθώς και της θέσης της Ευρώπης στην παγκόσμια αγορά.

Τα 12 νέα κράτη μέλη που εντάχθηκαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση την 1^η Μαΐου 2004 και την 1η Ιανουαρίου 2007, ακολουθούσαν διαφορετικές πρακτικές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις. Μετά την ένταξή τους, ωστόσο, υποχρεώθηκαν να συμμορφωθούν πλήρως με τους ευρωπαϊκούς κανόνες στον συγκεκριμένο τομέα.

Ειδικότερα, κατέβαλαν προσπάθειες για τη χορήγηση λιγότερων αλλά καλύτερα στοχευμένων ενισχύσεων, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην καλύτερη ενσωμάτωσή τους στην εσωτερική αγορά. Οι κρατικές ενισχύσεις που ίσχυαν ήδη στα νέα κράτη μέλη πριν από την ένταξή τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση, εξακολουθούν να εφαρμόζονται, χωρίς να υπάρχει κίνδυνος ανάκτησης, έως ότου ευθυγραμμιστούν, όπου χρειάζεται, με τους κανόνες της Ε.Ε. για τις κρατικές ενισχύσεις.

Όταν χορηγούνται για τη στήριξη χρεοκοπημένων επιχειρήσεων, οι κρατικές ενισχύσεις μπορούν να νοθεύσουν σοβαρά τον ανταγωνισμό και να εμποδίσουν τη δημιουργία συνθηκών ισοτιμίας στην εσωτερική αγορά.

Υπάρχουν πολλές αποδείξεις ότι τα κράτη – μέλη συχνά επιδοτούν διάφορες βιομηχανίες με αναποτελεσματικό τρόπο χωρίς να θεραπεύουν τις δυσλειτουργίες της αγοράς σε τομείς, όπως η έρευνα και ανάπτυξη, η εκπαίδευση, η καινοτομία και τα κεφάλαια υψηλού επιχειρηματικού κινδύνου.

Ο αποτελεσματικός έλεγχος των κρατικών ενισχύσεων με την εφαρμογή ορθών οικονομικών κριτηρίων εξασφαλίζει ότι τα μέτρα αυτά δεν νοθεύουν τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά. Ταυτόχρονα, οι κανόνες παρέχουν μεγαλύτερη ευελιξία για μέτρα ενίσχυσης που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση πραγματικών δυσλειτουργιών της αγοράς.

Η πολιτική ανταγωνισμού συμβάλλει, πέραν αυτού, στο άνοιγμα μονοπωλιακών τομέων (π.χ. τηλεπικοινωνίες, ενέργεια, μεταφορές) στον ανταγωνισμό, πράγμα που ωφελεί τους καταναλωτές και αυξάνει τις επενδύσεις και την καινοτομία. Ενθαρρύνει, επίσης, τα κράτη – μέλη να ευκολύνουν την είσοδο επιχειρήσεων σε όλους τους κανονιστικά ρυθμιζόμενους τομείς και αυξάνει τη δύναμη των καταναλωτών χωρίς να τους στερεί τα πλεονεκτήματα που παρέχουν οι υπηρεσίες κοινής ωφελείας. Ωστόσο το θέμα της νομοθετημένης προστασίας, όπως η άδεια άσκησης ελεύθερου επαγγέλματος, υποσκάπτει τις προσπάθειες τόνωσης του ανταγωνισμού.

4.2. Σχέδιο δράσης των κρατικών ενισχύσεων 2005 – 2009

Όπως έχει προαναφερθεί, η διατήρηση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών μελών αποτελεί μία από τις σημαντικότερες πολιτικές της ΕΕ. Ένας από τους βασικούς πυλώνες της πολιτικής ανταγωνισμού είναι ο έλεγχος των κρατικών ενισχύσεων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, υπό το φως της νέας στρατηγικής της Λισσαβόνας, διαπίστωσε ότι η πολιτική για τις κρατικές ενισχύσεις αντιμετωπίζει κάποιες ιδιαίτερες προκλήσεις, αφού σχετίζεται με ορισμένους άλλους βασικούς στόχους και πολιτικές της Κοινότητας. Το γεγονός αυτό ώθησε την Επιτροπή να καθορίσει ένα νέο πενταετές πρόγραμμα δράσης που σκοπεύει στη διεξοδική μεταρρύθμιση της πολιτικής κρατικών ενισχύσεων ώστε να συμβάλλει καλύτερα στη διατηρήσιμη ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα, την κοινωνική και περιφερειακή συνοχή και την προστασία του περιβάλλοντος.

Όπως σχολίασε η κα. Neelie Kroes, η αρμόδια Επίτροπος για θέματα ανταγωνισμού,:

«Οι μεταρρυθμίσεις των κρατικών ενισχύσεων που περιγράφονται στο σχέδιο δράσης 2005 –2009 έχουν στόχο την εξασφάλιση ενός σαφούς, διεξοδικού και προβλέψιμου πλαισίου για τα κράτη μέλη, ώστε να μπορούν να χορηγούν κρατικές ενισχύσεις που συμβάλλουν στη συνοχή, την ανταγωνιστικότητα και την υψηλή ποιότητα των δημόσιων υπηρεσιών»
(<http://www.publicaid.gov.cy/publicaid/publicaid.nsf/index?Openform>).

Βασικός στόχος της Επιτροπής είναι η παροχή λιγότερων κρατικών ενισχύσεων από τα κράτη μέλη, κάτι που περιορίζει τις αδικαιολόγητες στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό, και στην επικέντρωση των ενισχύσεων στις βασικές προτεραιότητες της Κοινότητας. Για την επίτευξη του στόχου αυτού η Επιτροπή προτίθεται να αναπτύξει περαιτέρω την οικονομική της προσέγγιση, ως μέσο για την καλύτερη εστίαση και στόχευση ορισμένων κρατικών ενισχύσεων αλλά και για ορθότερη και πιο διαφανή αξιολόγηση του κοινού συμφέροντος, των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και των συναλλαγών που συνδέονται με την κρατική ενίσχυση.

Οι βασικοί άξονες του πενταετούς σχεδίου δράσης είναι οι εξής:

(α) Εκσυγχρονισμός της πολιτικής κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο της στρατηγικής της Λισσαβόνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση

Πρωταρχικός άξονας του νέου σχεδίου δράσης είναι η επιλεκτική χορήγηση εκείνων των κρατικών ενισχύσεων που έχουν λιγότερο στρεβλωτικά αποτελέσματα και είναι καλύτερα στοχευμένες, ώστε οι δημόσιοι πόροι να χρησιμοποιούνται ορθολογικά προς όφελος των πολιτών της Ένωσης, με στόχο τη βελτίωση της οικονομικής αποτελεσματικότητας, την επιτάχυνση της οικονομικής ανάπτυξης και τη δημιουργία βιώσιμων θέσεων απασχόλησης.

Για να αντιμετωπιστούν οι νέες προκλήσεις, όπως η μεγάλη διεύρυνση του 2004, και να ενισχυθούν ορισμένοι στόχοι όπως η έρευνα, η καινοτομία και η αξιοποίηση του ανθρώπινου κεφαλαίου, επιβάλλεται ο αναπροσανατολισμός των ενισχύσεων προς τη στήριξη των στόχων αυτών. Οι αλλαγές που προγραμματίζει το σχέδιο δράσης για τις κρατικές ενισχύσεις εστιάζουν στις βασικές προτεραιότητες της Επιτροπής όπως η Έρευνα

και Ανάπτυξη (E&A) και η Καινοτομία για να ενισχυθεί η κοινωνία της γνώσης. Για το σκοπό αυτό η Επιτροπή προτίθεται να προωθήσει ένα ευνοϊκό νομικό πλαίσιο που θα ρυθμίζει την παροχή ενισχύσεων προς όφελος της E&A και της Καινοτομίας, παρέχοντας δηλαδή αυξημένα κίνητρα για ενεργοποίηση των τομέων αυτών.

Όσον αφορά συγκεκριμένα την E&A θα παρασχεθούν επιπρόσθετα κίνητρα για την προώθηση της διασυνοριακής συνεργασίας, τις ερευνητικές δραστηριότητες με σύμπραξη δημόσιου –ιδιωτικού τομέα, τη διάδοση των ερευνητικών αποτελεσμάτων καθώς και για τα μεγάλα ερευνητικά σχέδια κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Αυτοί οι επιμέρους στόχοι της Επιτροπής θεωρείται ότι θα συμβάλουν ουσιαστικά στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής οικονομίας και της περαιτέρω ανάπτυξής της.

(β) Απλοποίηση και κωδικοποίηση της νομοθεσίας που αφορά τις κρατικές ενισχύσεις

Οι πλείστοι κοινοτικοί κανόνες που επιτρέπουν τη χορήγηση ενισχύσεων έληξαν στο τέλος του 2006. Ο καλύτερος καθορισμός των προτεραιοτήτων της πολιτικής για τις κρατικές ενισχύσεις που επιτεύχθηκε με την απλοποίηση και κωδικοποίηση της νομοθεσίας, τέθηκε σε ισχύ από την 1.1.2007. Συνεπώς οι Αρμόδιες Αρχές των κρατών μελών είναι σε θέση να κατανοήσουν καλύτερα τους διάφορους κανόνες έτσι ώστε να ετοιμάσουν προγράμματα ενισχύσεων που θα μπορούν να εγκριθούν ευκολότερα από ό,τι στο παρελθόν.

Τις μεγαλύτερες τροποποιήσεις υπέστησαν οι κατευθυντήριες γραμμές για τις περιφερειακές ενισχύσεις, καθώς η διεύρυνση διαφοροποίησε τα δεδομένα. Στόχος της Επιτροπής είναι η επικέντρωση των ενισχύσεων για περιφερειακή ανάπτυξη στις περιφέρειες που έχουν σημαντική υστέρηση, για να επιτευχθεί μια ουσιαστική μείωση των ανισοτήτων εντός της E.E..

Επίσης, το σχέδιο δράσης προβλέπει τη διεύρυνση των ειδών ενισχύσεων για τα οποία δεν απαιτείται η έγκριση της Επιτροπής ως προς τη συμβατότητά τους με την κοινοτική αγορά αλλά αρμόδιες για την έγκρισή τους είναι οι εθνικές αρχές του κάθε κράτους μέλους. Σήμερα υπάρχουν τρεις κατηγορίες ενισχύσεων που δεν κοινοποιούνται στην Επιτροπή: οι ενισχύσεις προς όφελος των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, οι ενισχύσεις για τη δημιουργία απασχόλησης καθώς και για προώθηση της επαγγελματικής

εκπαίδευσης των εργαζομένων. Πρόθεση της Επιτροπής είναι να διευρύνει τις κατηγορίες αυτές.

(γ) Εκσυγχρονισμός των πρακτικών και των διαδικασιών στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων

Στο πενταετές πρόγραμμα δράσης η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι πρακτικές και οι διαδικασίες που ακολουθούνται στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων παρουσιάζουν σήμερα ορισμένες ανεπάρκειες, οι οποίες γίνονται αντιληπτές από τη μεγάλη χρονική διάρκεια διεκπεραίωσης των υποθέσεων. Συνεπώς, το πρόγραμμα προβλέπει ότι η Επιτροπή θα βελτιώσει βραχυπρόθεσμα τις εσωτερικές της πρακτικές και τους διοικητικούς της κανόνες, και θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα, τον έλεγχο της εφαρμογής και την παρακολούθηση. Από την πλευρά τους τα κράτη μέλη θα πρέπει να προσπαθήσουν να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα, τη διαφάνεια και την εφαρμογή της πολιτικής τους στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων. Η Επιτροπή προσπαθεί ιδίως να καθιερώσει υψηλότερο βαθμό διαφάνειας με την παροχή περισσότερων πληροφοριών μέσω διαδικτύου, τη δημιουργία νέων ηλεκτρονικών έντυπων κοινοποίησης όπως επίσης και σύστημα ασφαλούς ηλεκτρονικού ταχυδρομείου για ταχύτερη και ασφαλέστερη ανταλλαγή πληροφοριών και εγγράφων. Στόχος της Επιτροπής είναι η ταχύτερη έγκριση των προγραμμάτων ενισχύσεων που κοινοποιούν τα κράτη μέλη (ibid).

Ταυτόχρονα, η αποτελεσματικότητα και η αξιοπιστία του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων προϋποθέτει ορθή εφαρμογή των αποφάσεων της Επιτροπής, ιδίως όσον αφορά την ανάκτηση των παράνομων και ασυμβίβαστων κρατικών ενισχύσεων, δηλαδή αυτών που χορηγούνται από τα κράτη μέλη χωρίς να είναι συμβατές με το κοινοτικό δίκαιο για τις κρατικές ενισχύσεις. Η Επιτροπή ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να λάβουν ενεργό ρόλο σ' αυτή τη διαδικασία και να αναζητήσουν τρόπους γρήγορης και αποτελεσματικής συμμόρφωσης με τις αποφάσεις της. Επιπρόσθετα διεξάγονται μελέτες για να δοθεί έμφαση στο ρόλο που θα μπορούσαν να διαδραματίζουν τα εθνικά δικαστήρια στην προσωρινή ανάκτηση των παράνομων ενισχύσεων και γενικά στη σωστή εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.

Τέλος, ξεχωριστό κεφάλαιο των κρατικών ενισχύσεων αποτελεί η ναυτιλία. Η Ε.Ε. θεωρεί ότι είναι ένας ιδιαίτερος κλάδος, γεγονός το οποίο τον καθιστά ως ένα τομέα που πρέπει αξιολογείται με διαφορετικά κριτήρια από άλλους κλάδους οικονομίας. Στη

παρούσα πτυχιακή το παρακάτω κεφάλαιο ασχολείται διεξοδικά μ' αυτόν το τομέα για την καλύτερη κατανόησή του.

4.3. Κρατικές Ενισχύσεις στην Ναυτιλία

Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών θεωρεί ζωτικής σημασίας τις υπηρεσίες στις θαλάσσιες μεταφορές για την οικονομία της Κοινότητας. Είναι ευρέως γνωστό ότι το 90% όλων των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ της Κοινότητας και του υπόλοιπου κόσμου μεταφέρεται από θαλάσσης. Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αποτελούν το μέσο μεταφοράς του 69% του όγκου των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μεταξύ των κρατών μελών, αυτό δε το ποσοστό ανέρχεται σε 41% όταν συνυπολογίζονται οι εγχώριες μεταφορές (C (2004) 43). Επομένως, οι κοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές και οι συναφείς τους δραστηριότητες παραμένουν από τις σημαντικότερες παγκοσμίως στον κλάδο αυτό.

Οι ναυτιλιακές εταιρίες των κρατών μελών διαχειρίζονται ακόμη το ένα τρίτο του παγκόσμιου στόλου σήμερα. Η προσχώρηση της Κύπρου και της Μάλτας, το 2004, έχει αυξήσει περαιτέρω το μερίδιο της Ένωσης στην παγκόσμια ναυσιπλοΐα καθώς τα νηολόγια αυτών των δύο χωρών καλύπτουν περίπου το 10% της παγκόσμιας χωρητικότητας. (ISL 2001)

Από την δεκαετία του 1970, ο ευρωπαϊκός στόλος αντιμετωπίζει ανταγωνισμό από πλοία νηολογημένα σε τρίτες χώρες οι οποίες δεν μεριμνούν ιδιαίτερα ούτε τηρούν την νομοθεσία και τους κανόνες ασφαλείας που ισχύουν σε διεθνές επίπεδο. Η έλλειψη ανταγωνιστικότητας των πλοίων υπό κοινοτική σημαία αναγνωρίστηκε στο τέλος της δεκαετίας του 1980 και, καθώς δεν υπήρχαν εναρμονισμένα ευρωπαϊκά μέτρα, πολλά κράτη μέλη ενέκριναν διαφορετικές μορφές ενίσχυσης των θαλασσίων μεταφορών. Οι στρατηγικές που εγκρίθηκαν και οι προϋπολογισμοί που χορηγήθηκαν για τα μέτρα ενίσχυσης διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο αντανακλώντας τη στάση αυτών των κρατών ως προς τις κρατικές ενισχύσεις καθώς και τη σημασία που αποδίδουν στο ναυτιλιακό κλάδο.

Εξάλλου για να ενθαρρύνουν την επανανηολόγηση πλοίων, τα κράτη μέλη χαλάρωσαν τους κανόνες σχετικά με τα πληρώματα, ιδίως μέσω της δημιουργίας δεύτερων

νηολογίων. Τα δεύτερα νηολόγια περιλαμβάνουν, πρώτον, «τα νηολόγια off-shore» υπάγονται στα εδάφη τα οποία έχουν μεγαλύτερη ή μικρότερη αυτονομία σε σχέση με το κράτος μέλος, και δεύτερον, τα «διεθνή νηολόγια», τα οποία είναι προσαρτημένα απευθείας στο κράτος το οποίο τα έχει καταρτίσει. Παρά τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν, μεγάλο τμήμα του στόλου της Κοινότητας εξακολουθεί να νηολογείται με σημαίες τρίτων κρατών. Αυτό συμβαίνει επειδή τα νηολόγια τρίτων κρατών εφαρμόζουν πολιτικές ανοικτής νηολόγησης – μερικά από τα οποία καλούνται «σημαίες ευκαιρίας» – εξακολούθησαν και εξακολουθούν να έχουν σημαντικό ανταγωνιστικό προβάδισμα σε σχέση με τα νηολόγια των κρατών μελών.

4.4. Ενισχύσεις στην ναυτιλία από το 1989 ως και το 1997

Το 1989 η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορές μεταξύ των συστημάτων ενίσχυσης που θέσπισαν τα κράτη μέλη που αντιμετώπιζαν εντονότερο ανταγωνισμό από τα πλοία που δεν έφεραν κοινοτική σημαία, εξέδωσε τις πρώτες κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις ενισχύσεις στην ναυτιλία, ώστε να εξασφαλίσει κάποια σύγκλιση μεταξύ των μέτρων που λάμβαναν τα τότε κράτη μέλη της.

Αυτές αφορούσαν ενισχύσεις που παρέχονται σε ναυτιλιακές εταιρίες, οι οποίες εκμεταλλεύονται πλοία νηολογημένα στην Κοινότητα, και περιλάμβαναν όλα τα χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα που παραχωρούνται με οποιαδήποτε μορφή, και τα οποία χρηματοδοτούνται από Δημόσιες αρχές σε εθνικό, περιφερειακό, επαρχιακό, νομαρχιακό ή τοπικό επίπεδο. Επίσης, παράλληλα με την χρηματοδότηση από τις Δημόσιες αρχές, συμπεριλαμβάνονται και Δημόσιες επιχειρήσεις, καθώς και ελεγχόμενες απ' το κράτος τράπεζες. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έδωσαν τα κράτη – μέλη στην Επιτροπή, οι ενισχύσεις προς τις ναυτιλιακές εταιρίες δίνονται με τις παρακάτω μορφές:

- άμεσες επιδοτήσεις για εκμετάλλευση πλοίων.
- πλήρης ή μερική κάλυψη των χρηματοοικονομικών ζημιών.
- εγγυήσεις δανείων για την αγορά κεφαλαιουχικών αγαθών.

- φορολογικές απαλλαγές των κερδών που προκύπτουν από ναυτιλιακές δραστηριότητες και των εισοδημάτων των ναυτικών.
- Μειωμένα ποσοστά εισφοράς για την κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών.
- Συνεισφορές σε κεφάλαιο υπό όρους που θα ήταν απαράδεκτοι για έναν ιδιώτη επενδυτή που λειτουργεί υπό κανονικές συνθήκες οικονομίας αγοράς.

Οι ενισχύσεις αυτές που γενικώς είναι ασυμβίβαστες με την Κοινή Αγορά, στην περίπτωση της ναυτιλίας θα πρέπει να εξεταστούν σύμφωνα με το άρθρο 92.3.γ της Συνθήκης. Σύμφωνα με αυτό, οι ενισχύσεις για την ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή ορισμένων περιοχών, μπορεί να θεωρηθούν συμβατές με την Κοινή Αγορά, εφόσον δεν νοθεύουν τους όρους των συναλλαγών σε βάρος του κοινού συμφέροντος, και δεν αυξάνουν ή διατηρούν δυναμικότητα σε τομείς που αυτή είναι προφανώς πλεονάζουσα. Οι ενισχύσεις δεν μπορεί να θεσπίζονται σε βάρος άλλων οικονομιών των κρατών μελών, δεν μπορεί να προκαλούν στρέβλωση του ανταγωνισμού και να βλάπτουν το κοινό συμφέρον.

Είναι γεγονός ότι ένας ισχυρός Κοινοτικός στόλος είναι ζωτικής σημασίας για την Κοινότητα. Η ανακοπή της διαρροής των πλοίων απ' την Κοινοτική σημαία, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και η διασφάλιση της απασχόλησης Κοινοτικών ναυτικών στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό καθίστανται σημαντικοί λόγοι που δικαιολογούν την ερμηνεία του άρθρου 92.3.γ, ώστε η στήριξη της Κοινότητας, μέσω κρατικών ενισχύσεων, μπορεί να θεωρηθεί ότι εξυπηρετεί το κοινό συμφέρον.

Οι κρατικές ενισχύσεις πρέπει να χαρακτηρίζονται από διαφάνεια στη χορήγησή τους, να έχουν προσωρινό χαρακτήρα, και να περιορίζονται στο επίπεδο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη των σκοπών τους. Δεν πρέπει να είναι δυσανάλογες με το στόχο τους και τα προβλήματα που στοχεύουν να επιλύσουν. Για το λόγο αυτό, δεν μπορεί να υπερβαίνουν ένα ανώτατο όριο. Το ανώτατο αυτό όριο, θα πρέπει να καθορίζεται με βάση το μειονέκτημα κόστους που αντιμετωπίζουν στην παγκόσμια αγορά τα πλοία εκείνα που λειτουργούσαν με σημαίες κρατών –μελών με το χαμηλό εργατικό κόστος.

Σ' αυτό το σημείο πρέπει να λεχθεί ότι στις κατευθυντήριες γραμμές του 1989, παρουσιάστηκε το περίγραμμα μιας μεθόδου, βασισμένο στο παραπάνω πλαίσιο, προκειμένου να υπολογισθεί το ανώτατο όριο σύμφωνα με το οποίο θα καθορίζονταν ένα ενιαίο ανώτατο εθνικό όριο χορήγησης ετήσιων λειτουργικών ενισχύσεων για όλες τις κατηγορίες πλοίων.

Οι εκτιμήσεις της μεθόδου αυτής, στηρίζονταν στο υποθετικό λειτουργικό κόστος πλοίων με σημαίες Πορτογαλίας και Κύπρου, που αντιπροσωπεύουν αντιστοίχως το φθηνότερο κύριο νηολόγιο των κρατών – μελών και μια σημαία ευκαιρίας.

Αρκετά χρόνια αργότερα, δηλαδή το 1996, υπήρξε γενική ομοφωνία ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 1989 θα έπρεπε να αναθεωρηθούν τουλάχιστον σε ορισμένα σημεία, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εμπειρίες μετά το 1989 και οι εξελίξεις στο χώρο του Διεθνούς ανταγωνισμού και της απελευθέρωσης του εμπορίου αγαθών και υπηρεσιών. Οι παραπάνω γενικές αρχές, φαίνεται να παραμένουν αποδέκτες σαν κεντρική κατεύθυνση της Κοινής Ναυτιλιακής πολιτικής, γιατί συνδέονται με την διατήρηση ενός, όσο το δυνατόν μεγαλύτερης δυναμικότητας, Κοινοτικού στόλου. Σε ότι αφορά το θέμα του ανώτατου ορίου, αποδείχθηκε εξαιρετικά δύσκολη η εφαρμογή της παραπάνω μεθόδου, και πρέπει να εφαρμοσθεί μια εναλλακτική προσέγγιση.

Ενώ αποδέχεται τον έκτακτο, προσωρινό και φθίνοντα χαρακτήρα των ενισχύσεων, το κύριο βάρος πρέπει να δοθεί στο φορολογικό κόστος, δεδομένου ότι το κεφαλαιακό κόστος είναι κατά βάση το ίδιο σε παγκόσμια κλίμακα, ενώ δεν υπάρχουν καθόλου διαφορές στη διαθέσιμη τεχνολογία. Το κόστος της φορολογίας που περιλαμβάνει τη φορολογία των εταιριών και των συναφών με τη μισθοδοσία υποχρεώσεων προς τους ναυτικούς, αποτελεί τον κύριο και στρεβλωτικό παράγοντα. Στο θέμα αυτό οι συζητήσεις, στα πλαίσια του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, δεν φαίνεται να καταλήγουν σε συμφωνία στο άμεσο μέλλον, η οποία θα περιόριζε την παροχή εθνικών ενισχύσεων στην Ναυτιλία.

Οι κατευθυντήριες γραμμές αναθεωρήθηκαν αναλόγως, οδηγώντας στην ανακοίνωση του 1997 που καθορίζει νέες κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών. Η κυριότερη εξέλιξη κατά τα τελευταία έτη όσον αφορά τα μέτρα ενίσχυσης των θαλασσιών μεταφορών που λαμβάνουν τα κράτη μέλη είναι η γενικευμένη εφαρμογή στην Ευρώπη των συστημάτων φόρου

χωρητικότητα κατ' αποκοπή, ο επονομαζόμενος φόρος χωρητικότητας. Ο φόρος χωρητικότητας άρχισε να ισχύει στην Ελλάδα πολύ νωρίς και επεκτάθηκε σταδιακά, στις Κάτω Χώρες και στη Νορβηγία το 1996, στη Γερμανία το 1999, στο Ηνωμένο Βασίλειο το 2000, στη Δανία, στην Ισπανία, στη Φιλανδία και, τέλος, στην Ιρλανδία το 2002. Το Βέλγιο και η Γαλλία αποφάσισαν επίσης να τον θεσπίσουν το 2002, ενώ η ιταλική κυβέρνηση εξετάζει αυτή τη δυνατότητα μέχρι και σήμερα (C(2004) 43).

4.5. Επιπτώσεις των μέτρων σε σύγκριση με τους γενικούς στόχους των αναθεωρημένων κατευθυντηρίων γραμμών του 1997

4.5.1. Τάσεις του στόλου υπό κοινοτική σημαία – ανταγωνιστικότητα του στόλου

Σύμφωνα με τις απαντήσεις που παρείχαν τα κράτη μέλη στα μέσα του 2002 στο ερωτηματολόγιο της Επιτροπής και με τα πιο πρόσφατα στατιστικά δεδομένα (ISL, 2001), τα κράτη μέλη που θέσπισαν μέτρα ενίσχυσης, ιδίως υπό μορφή φορολογικής ελάφρυνσης, πέτυχαν την επανανηολόγηση υπό την εθνική σημαία, στο σύνολο των νηολογίων, σημαντικού ποσού χωρητικότητας. Ποσοστιαία, ο καταγεγραμμένος στα νηολόγια των κρατών μελών στόλος αυξήθηκε ως εξής: ο αριθμός των πλοίων κατά 0,4% κατά μέσο όρο ετησίως, η χωρητικότητα κατά 1,5% και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατά 12,4%. Ακόμη και αν, στην περίπτωση των πρώτων νηολογίων, ο αριθμός καταγεγραμμένων μονάδων ελαττώνεται πρακτικά παντού κατά την περίοδο 1989 –2001, αυτά τα στοιχεία μπορούν να θεωρηθούν ως αντιστροφή της τάσης εγκατάλειψης των κοινοτικών σημαίων η οποία παρατηρούνταν έως το 1997. Την ίδια στιγμή, ωστόσο, το μερίδιο των νηολογίων των κρατών μελών στη συνολική παγκόσμια χωρητικότητα σημείωσε ελαφρά κάμψη. Πράγματι, σε μια περίοδο αύξησης του παγκόσμιου στόλου, η αύξηση του στόλου υπό κοινοτική διοίκηση αλλά με σημαία τρίτης χώρας ήταν ταχύτερη από αυτήν του στόλου που ήταν νηολογημένος με σημαία κράτους μέλους.

4.5.2. Εξέλιξη της απασχόλησης

Σύμφωνα με τις πιο πρόσφατες εκτιμήσεις, ο αριθμός ναυτικών που εργάζονται σε πλοία υπό κοινοτική σημαία μειώθηκε από 188000 το 1996 σε 180000 περίπου το 2001. Ο συνολικός αριθμός υπηκόων της Κοινότητας που εργάζονται σε πλοία με κοινοτική σημαία είναι σήμερα περίπου 120000 αριθμός που μειώθηκε κατά 40% σε σχέση με το 1985, ενώ ο αριθμός υπηκόων τρίτων χωρών που απασχολούνται σε πλοία της κοινότητας αυξήθηκε από 29000 το 1983 σε περίπου 60000 σήμερα. Μια αύξηση δηλαδή πάνω από 100%. Κατά την εκτίμηση του συνολικού αριθμού ναυτικών είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη οι εξής παράγοντες:

- αφενός, η παραγωγικότητα ανά πλοίο εξακολούθησε να αυξάνεται. Έτσι, με λιγότερο πλήρωμα είναι δυνατή η μεταφορά του ίδιου ή μεγαλύτερου όγκου από αυτόν που μεταφερόταν στο παρελθόν.
- αφετέρου, ο στόλος υπό κοινοτική σημαία ανανεώθηκε κατά την περίοδο 1997 – 2001. Η μέση ηλικία των πλοίων μειώθηκε από 22,9 έτη σε 17,2 έτη. Ποσοστό 35% του ενεργού στόλου κατά την 1η Ιανουαρίου 2001 κατασκευάστηκε κατά την περίοδο 1996 –2000. Τα νέα πλοία, πιο προηγμένης τεχνολογίας, χρειάζονται καλύτερα καταρτισμένο αλλά μικρότερο σε αριθμό προσωπικό.

Σημειώνονται ωστόσο σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών στο ποσοστό απασχόλησης κοινοτικών ναυτικών. Εντούτοις τίποτα σε αυτά τα στοιχεία δεν δείχνει αναστροφή της τάσης να εξαρτώνται τα πλοία υπό κοινοτική σημαία όλο και περισσότερο από ναυτικούς τρίτων χωρών. Αυτή η τάση υπογραμμίστηκε από την Επιτροπή το 2001 στην ανακοίνωσή της σχετικά με την εκπαίδευση και την πρόσληψη ναυτικών.

4.5.3. Συμβολή στο σύνολο της οικονομικής δραστηριότητας

Ο ναυτιλιακός κλάδος συνδέεται στενά με τις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτή η διασύνδεση αποτελεί σημαντικό επιχείρημα υπέρ της λήψης θετικών μέτρων με σκοπό να διατηρηθεί ένας στόλος ο οποίος να εξαρτάται από την κοινοτική ναυτιλία. Καθώς οι

θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν έναν από τους κρίκους της μεταφορικής αλυσίδας γενικά και της αλυσίδας του ναυτιλιακού κλάδου ειδικότερα, τα μέτρα που αποβλέπουν στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου έχουν επίσης επιπτώσεις στις επενδύσεις στην ξηρά των κλάδων των συναφών του ναυτιλιακού και στη συμβολή των ναυτιλιακών μεταφορών στην οικονομία της Κοινότητας στο σύνολό της και γενικά στην απασχόληση.

Η σημασία της ναυτιλίας και όλου του ναυτιλιακού κλάδου ποικίλει σημαντικά αναλόγως της χώρας. Η σπουδαιότητα ωστόσο του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου και η άμεση οικονομική επίπτωσή του απεικονίζονται σαφώς στα ακόλουθα στοιχεία: 1,550 εκατομμύρια άμεσα απασχολούμενοι, κύκλος εργασιών 160 δισεκατομμύρια ευρώ το 1997 (περίπου 2% του ΑΕΠ της Κοινότητας). Τα στοιχεία για τη Δανία (3% του ΑΕΠ παράγεται από το ναυτιλιακό κλάδο), την Ελλάδα (2,3%) και τις Κάτω Χώρες (2%) αποτελούν αντιπροσωπευτικά παραδείγματα.

Σε αυτό το πλαίσιο, επομένως, αξίζει να σημειωθεί ότι ο στόλος που ανήκει σε Ευρωπαίους επιχειρηματίες των οποίων οι εταιρίες εδρεύουν εντός της Κοινότητας παρέμεινε στο επίπεδο του 34% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας ενώ αυτή αυξήθηκε σε αυτό το διάστημα κατά 10%. Δεδομένης της κινητικότητας του ναυτιλιακού κλάδου και των ευκολιών που παρέχουν οι τρίτες χώρες, μπορεί κανείς να συμπεράνει ότι τα μέτρα στήριξης των θαλασσίων μεταφορών μπορούν να συμβάλλουν στην αποφυγή της γενίκευσης της μετατόπισης της έδρας των συναφών κλάδων.

Συμπερασματικά, μπορεί να διαπιστωθεί ότι όπου έχουν ληφθεί μέτρα σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 1997, η διαρθρωτική συρρίκνωση των κοινοτικών νηολογίων και του στόλου της Κοινότητας σταμάτησε και οι στόχοι που έθεσε η Επιτροπή επιτεύχθηκαν, τουλάχιστον εν μέρει. Το μερίδιο εντούτοις των ανοιχτών νηολογίων στην παγκόσμια χωρητικότητα εξακολούθησε να αυξάνεται κατά το χρονικό αυτό διάστημα, από 43% το 1996 σε 54% το 2001, και τίποτε δεν δείχνει κάποια σημαντική αναστροφή της τάσης να αυξάνεται όλο και περισσότερο η προσφυγή σε ναυτικούς τρίτων χωρών για την επάνδρωση του στόλου. Η προσπάθεια που ξεκίνησε τα τελευταία έτη πρέπει να συνεχιστεί αλλά με πιο συγκεκριμένους στόχους. Πρέπει ιδίως να υπάρξει στενότερη παρακολούθηση των μέτρων αύξησης της απασχόλησης ναυτικών της Κοινότητας.

Τα αποτελέσματα των μέτρων που λήφθηκαν από τα κράτη μέλη και εγκρίθηκαν από την Επιτροπή πρέπει να αναλυθούν συστηματικά. Συνεπώς και παρόλο που ως θέμα αρχής οι ενισχύσεις λειτουργίας πρέπει να είναι έκτακτες, προσωρινές και φθίνουσες, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι κρατικές ενισχύσεις στην ευρωπαϊκή ναυτιλία είναι ακόμη αιτιολογημένες και ότι η προσέγγιση που ακολουθήθηκε στις κατευθυντήριες γραμμές του 1997 ήταν ορθή.

4.6. Πεδίο και γενικοί στόχοι των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις

Στόχος της ανακοίνωσης του 2004 – που αντικαθιστά τις κατευθυντήριες γραμμές του 1997 – είναι να τεθούν οι παράμετροι εντός των οποίων θα εγκρίνονται από την Επιτροπή οι κρατικές ενισχύσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές, δυνάμει των κοινοτικών κανόνων και διαδικασιών για τις κρατικές ενισχύσεις, σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 3, σημείο γ) ή και 86, παράγραφος 2 της Συνθήκης.

Τα προγράμματα ενισχύσεων δεν πρέπει να θεσπίζονται σε βάρος των οικονομιών των άλλων κρατών μελών και πρέπει να αποδεικνύουν ότι δεν διακινδυνεύουν τη στρέβλωση των όρων του ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών μελών σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Οι κρατικές ενισχύσεις πρέπει πάντοτε να περιορίζονται στην έκταση που είναι αναγκαία για την επίτευξη των σκοπών τους και πρέπει να χορηγούνται με διαφανή τρόπο. Πρέπει επίσης να λαμβάνεται πάντοτε υπόψη ο σωρευτικός αντίκτυπος όλων των ενισχύσεων που χορηγούνται από κρατικές αρχές (συμπεριλαμβανομένων των χορηγήσεων σε εθνική, περιφερειακή και τοπική κλίμακα). Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται στις δραστηριότητες «θαλάσσιων μεταφορών», όπως αυτές ορίζονται στον κανονισμό 4055/86 (ΕΕ L 378 της 31.12.1986) και στον κανονισμό 3577/92 (ΕΕ L 364 της 12.12.1992), δηλαδή στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών. Σε συγκεκριμένα μέρη συνδέονται επίσης με τις υπηρεσίες ρυμούλκησης και βυθοκόρησης.

4.7. Πεδίο εφαρμογής των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις

Οι κατευθυντήριες γραμμές καλύπτουν όλες τις ενισχύσεις υπέρ των θαλασσιών μεταφορών που χορηγούνται από τα κράτη μέλη ή από κρατικούς πόρους. Σε αυτές συμπεριλαμβάνονται όλα τα χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα που παραχωρούνται υπό οποιαδήποτε μορφή και τα οποία χρηματοδοτούνται από δημόσιες αρχές (σε εθνικό, περιφερειακό, επαρχιακό, νομαρχιακό ή τοπικό επίπεδο). Για τους σκοπούς αυτούς, στις «δημόσιες αρχές» μπορούν να συμπεριλαμβάνονται και οι δημόσιες επιχειρήσεις καθώς και οι ελεγχόμενες απ' το κράτος τράπεζες. Στο πεδίο ορισμού των ενισχύσεων μπορεί επίσης να εμπίπτουν και όλες οι ρυθμίσεις βάσει των οποίων το κράτος εγγυάται δάνεια ή άλλες μορφές χρηματοδοτήσεων από τις εμπορικές τράπεζες. Στις κατευθυντήριες γραμμές δεν γίνεται κανένας διαχωρισμός μεταξύ των κατηγοριών δικαιούχων όσον αφορά τη νομική δομή τους (όπως εταιρίες, μορφές εταιρικής συνεργασίας ή μεμονωμένα άτομα) αλλά ούτε και μεταξύ δημοσίων ή ιδιωτικών μορφών ιδιοκτησίας και όποια αναφορά γίνεται σε εταιρίες θεωρείται ότι συμπεριλαμβάνει όλους τους άλλους τύπους νομικών προσώπων.

Οι κατευθυντήριες γραμμές δεν καλύπτουν τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία [κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ.1540/98 του Συμβουλίου (ΕΕ L 202 της 18.7.1998) ή οποιασδήποτε επακόλουθης πράξης]. Κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1 της συνθήκης, οι επενδύσεις σε έργα υποδομής δεν λογίζεται υπό κανονικές συνθήκες ότι εμπεριέχουν κρατικές ενισχύσεις, εάν το κράτος παρέχει ελεύθερη και ισότιμη πρόσβαση στις υποδομές του, προς όφελος όλων των ενδιαφερομένων φορέων. Η Επιτροπή έχει ωστόσο τη δυνατότητα να ελέγχει τις επενδύσεις αυτές, κρίνοντας κατά πόσο είναι σε θέση να προσκομίσουν άμεσο ή έμμεσο όφελος σε ορισμένους πλοιοκτήτες. Τέλος η Επιτροπή θέσπισε τη βασική αρχή ότι δεν περιέχεται καμία κρατική ενίσχυση στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι δημόσιες αρχές συνεισφέρουν ποσά σε κάποια εταιρία σύμφωνα με τη βασική αρχή των κριτηρίων που θα ήταν αποδεκτά για έναν ιδιώτη επενδυτή, ο οποίος λειτουργεί υπό ομαλές συνθήκες της οικονομίας της αγοράς.

4.8. Γενικοί στόχοι των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις

Όπως υπογράμμισε η Επιτροπή, η αυξημένη διαφάνεια στα θέματα της χορήγησης κρατικών ενισχύσεων είναι αναγκαία, για να έχουν πλήρη επίγνωση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεών τους όχι μόνον οι εθνικές αρχές, υπό την ευρεία έννοια, αλλά και οι εταιρίες και τα μεμονωμένα άτομα. Προορισμός αυτών των κατευθυντήριων γραμμών είναι να συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου αυτού, αλλά και στην αποσαφήνιση των προγραμμάτων παροχής κρατικών ενισχύσεων που επιτρέπεται να θεσπιστούν προς υποστήριξη των κοινοτικών ναυτιλιακών συμφερόντων, με σκοπό την:

- βελτίωση της παροχής ασφαλών, αποδοτικών και φιλικών προς το περιβάλλον θαλασσιών μεταφορών
- ενθάρρυνση της εγγραφής ή επανεγγραφής στα νηολόγια των κρατών μελών
- συμβολή στην εδραίωση του ναυτιλιακού κλάδου, με έδρα στα κράτη μέλη, με παράλληλη διατήρηση ενός συνολικά ανταγωνιστικού στόλου στις παγκόσμιες αγορές
- διατήρηση και βελτίωση της τεχνογνωσίας στα ναυτιλιακά θέματα, καθώς και η προστασία και η προαγωγή της απασχόλησης των ευρωπαϊκών ναυτικών και
- συμβολή στην προώθηση νέων υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων, σύμφωνα με τη λευκή βίβλο για τη πολιτική μεταφορών της Κοινότητας.

Οι κρατικές ενισχύσεις επιτρέπεται γενικά να χορηγούνται μόνο σε πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών. Οι κρατικές ενισχύσεις επιτρέπεται ωστόσο να χορηγούνται, σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις, σε πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια της Δανίας, της Γερμανίας, της Ιταλίας, της Μαδέρας και των Καναρίων Νήσων υπό τον όρο ότι:

- συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα και την κοινοτική νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών με την ασφάλεια έναντι ατυχημάτων και κακόβουλων πράξεων, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις συνθήκες εργασίας στα πλοία
- η εκμετάλλευσή τους εκτελείται από έδαφος της Κοινότητας
- ο πλοιοκτήτης τους είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα και το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος αποδεικνύει ότι το νηολόγιο αυτό συμβάλλει άμεσα στην επίτευξη των προαναφερόμενων στόχων.

Σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις επιτρέπεται, επιπροσθέτως, η έγκριση μέτρων χορήγησης ενισχύσεων ουδέτερων προς τη σημαία των πλοίων, όταν αποδεικνύεται σαφώς ότι η Κοινότητα αποκομίζει συγκεκριμένο όφελος.

4.9. Φορολογικά και κοινωνικά μέτρα για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας

4.9.1. Φορολογική μεταχείριση των ναυτιλιακών εταιριών

Πολλές τρίτες χώρες έχουν αναπτύξει αξιολογούμενα νηολόγια και μερικές διαθέτουν σημαντική υποδομή διεθνών υπηρεσιών προσελκύοντας τους πλοιοκτήτες χάρη στο σαφώς ηπιότερο φορολογικό κλίμα από αυτό που επικρατεί στα κράτη μέλη. Τα χαμηλά επίπεδα φορολογίας δημιούργησαν κίνητρα για τους πλοιοκτήτες, όχι μόνο για να αλλάξουν τη σημαία των πλοίων τους αλλά και για να εξετάσουν το ενδεχόμενο αλλαγής έδρας της εταιρίας τους. Πρέπει να τονισθεί ότι δεν υπάρχουν, προς το παρόν, αποτελεσματικοί διεθνείς κανόνες για την περιστολή του φορολογικού ανταγωνισμού αυτής της μορφής, ενώ λίγοι είναι οι διοικητικοί νομικοί και τεχνικοί φραγμοί που αποτρέπουν τη μετεγγραφή ενός πλοίου από τα νηολόγια ενός κράτους μέλους. Δεδομένης της κατάστασης, η προτιμότερη λύση φαίνεται να είναι η δημιουργία συνθηκών που επιτρέπουν την επικράτηση θεμιτών όρων ανταγωνισμού με τις σημαίες ευκαιρίας.

Πρέπει να αντιμετωπισθεί το θέμα του φορολογικού ανταγωνισμού μεταξύ κρατών μελών. Σε αυτή τη φάση, δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι υπάρχουν προγράμματα ενισχύσεων που προκαλούν στρέβλωση των όρων του ανταγωνισμού σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Πράγματι φαίνεται ότι υπάρχει αυξανόμενος βαθμός σύγκλισης στις εφαρμοζόμενες προσεγγίσεις των κρατών μελών όσο αφορά τις ενισχύσεις στη ναυτιλία. Σπάνιο είναι το φαινόμενο της αλλαγής σημαίας μεταξύ των κρατών μελών. Ο φορολογικός ανταγωνισμός αποτελεί κυρίως ζήτημα μεταξύ των κρατών μελών της Κοινότητας, αφενός, και άλλων τρίτων χωρών, αφετέρου, εφόσον οι δυνατότητες εξοικονόμησης κόστους που παραχωρούνται στους πλοιοκτήτες για την εγγραφή πλοίων τους στα νηολόγια τρίτων χωρών είναι σημαντικές, σε σύγκριση με τις εναλλακτικές λύσεις που τους παρέχονται εντός της Κοινότητας.

Για το λόγο αυτό, πολλά κράτη μέλη θέσπισαν ειδικά μέτρα με στόχο τη βελτίωση των φορολογικών συνθηκών για τις πλοιοκτήτριες εταιρίες, όπως η δυνατότητα επιταχυμένης απόσβεσης των επενδύσεων σε πλοία και το δικαίωμα αφορολόγητης αποθεματοποίησης των κερδών που προέκυψαν από την πώληση πλοίων επί ορισμένα έτη, υπό την προϋπόθεση ότι τα κέρδη αυτά επανεπενδύονται σε άλλα πλοία. Τα μέτρα φορολογικής ελάφρυνσης που εφαρμόζονται ειδικότερα για την ναυτιλία θεωρούνται κρατικές ενισχύσεις. Παρομοίως το σύστημα αντικατάστασης της κανονικής φορολογίας των επιχειρήσεων από το φόρο επί της χωρητικότητας αποτελεί κρατική ενίσχυση. Συνέπεια του φόρου επί της χωρητικότητας είναι να καταβάλλει ο πλοιοκτήτης ποσό φόρου άμεσα συνδεδεμένο με τη χωρητικότητα που χρησιμοποιείται πραγματικά. Ο φόρος επί της χωρητικότητας είναι πληρωτέος ανεξάρτητα από τα πραγματικά κέρδη ή ζημιές που πραγματοποιεί η εταιρεία.

Όπως έχει αποδειχθεί, με τα μέτρα αυτά διασφαλίζεται η απασχόληση υψηλού επιπέδου στις δραστηριότητες του ναυτιλιακού κλάδου στη ξηρά, όπως για παράδειγμα στις εργασίες διαχείρισης που συνδέονται απευθείας με τη ναυτιλία, αλλά και σε συναφείς προς αυτή δραστηριότητες (ασφάλιση, χρηματομεσιτικές και χρηματοπιστωτικές εργασίες). Αυτές οι μορφές παροχής φορολογικών κινήτρων μπορεί εν γένει να γίνουν αποδεκτές, λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία που έχουν οι εν λόγω δραστηριότητες για την οικονομία της Κοινότητας και για να διευκολυνθεί η επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων. Εξάλλου, η διαφύλαξη θέσεων απασχόλησης ποιότητας και η τόνωση μιας ανταγωνιστικής ναυτιλιακής βιομηχανίας με έδρα σε κάποιο κράτος μέλος μέσω της

παροχής φορολογικών κινήτρων, συνδυαζόμενη με την υποστήριξη άλλων πρωτοβουλιών στα θέματα της κατάρτισης και της ενίσχυσης της ασφάλειας θα διευκολύνει την ανάπτυξη της κοινοτικής ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά.

Η Επιτροπή έχει επίγνωση του γεγονότος ότι τα έσοδα των πλοιοκτητών προέρχονται σήμερα συχνά από τη λειτουργία πλοίων υπό διαφορετικές σημαίες, για παράδειγμα, όταν εκμεταλλεύονται ναυλωμένα σκάφη με ξένες σημαίες ή όταν χρησιμοποιούν σκάφη συνεταιίρων τους στο πλαίσιο συμμαχιών. Αναγνωρίζει επίσης ότι θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν κίνητρα για τον εκπατρισμό της διοίκησης και των βοηθητικών δραστηριοτήτων, εάν οι πλοιοκτήτες αντλούν σημαντικά οικονομικά οφέλη διατηρώντας διαφορετικές έδρες και τηρώντας χωριστά λογιστικά στοιχεία για τις εισπράξεις τους από τις κοινοτικές σημαίες και για τις υπόλοιπες εισπράξεις τους. Αυτό θα ισχύει, για παράδειγμα, εάν τα έσοδά τους από μη κοινοτικά πλοία υπόκεινται σε καθεστώς πλήρους φορολογίας των εταιριών σε ένα κράτος μέλος, ή σε καθεστώς μειωμένης φορολογίας σε υπερπόντια εδάφη, όταν αποδεικνύουν ότι η διοίκηση της εταιρίας είναι εγκατεστημένη στα υπερπόντια εδάφη.

Αντικειμενικός στόχος των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής θαλασσιών μεταφορών είναι η προώθηση της ανταγωνιστικότητας των κοινοτικών στόλων στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά. Στα καθεστάτα φορολογικών ελαφρύνσεων θα πρέπει ως εκ τούτου να απαιτείται κατά κανόνα η διασύνδεση τους με κοινοτική σημαία. Κατ' εξαίρεση, τα καθεστάτα αυτά θα μπορούν ωστόσο να εγκρίνονται στις περιπτώσεις που εφαρμόζονται για το σύνολο του στόλου που εκμεταλλεύεται κάποια πλοιοκτήτρια εταιρία που έχει την έδρα της στην επικράτεια κράτους μέλους και υπόκειται σε φόρο εταιριών, υπό την προϋπόθεση ότι αποδεικνύεται ότι η στρατηγική και εμπορική διαχείριση όλων των εν λόγω πλοίων ασκείται πραγματικά από την επικράτεια του κράτους μέλους και ότι η εν λόγω δραστηριότητες συμβάλλουν σημαντικά στην τόνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και της απασχόλησης στην Κοινότητα. Στα αποδεικτικά στοιχεία που προσκομίζονται από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος για να καταδείξει τον συγκεκριμένο οικονομικό δεσμό πρέπει να περιλαμβάνονται λεπτομερή στοιχεία για τα πλοία, η ιδιοκτησία και λειτουργία των οποίων διέπεται από τα κοινοτικά νηολόγια, τους υπηκόους της Κοινότητας που απασχολούν στα πλοία και τις δραστηριότητες στην ξηρά καθώς και τις επενδύσεις παγίων κεφαλαιουχικών στοιχείων. Ας υπογραμμιστεί ότι οι ενισχύσεις πρέπει να είναι απαραίτητες για την προώθηση του επαναπατρισμού της στρατηγικής και

εμπορικής διαχείρισης όλων των σχετικών πλοίων στην Κοινότητα και, επιπλέον, ότι οι αποδέκτες των ενισχύσεων να υπόκεινται σε φόρο εταιριών στην Κοινότητα. Η Επιτροπή θα έχει τη δυνατότητα να ζητά επίσης την προσκόμιση κάθε άλλου αποδεικτικού στοιχείου, από το οποίο προκύπτει ότι όλα τα πλοία που εκμεταλλεύονται εταιρίες οι οποίες επωφελούνται από τα προαναφερθέντα μέτρα τηρούν τα αντίστοιχα διεθνή και κοινοτικά πρότυπα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των προτύπων για τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων.

Όπως αναπτύσσεται στην ανωτέρω παράγραφο, δεν πρέπει να λησμονείται ότι κατ' αρχήν, για τα προγράμματα φορολογικής ελάφρυνσης απαιτείται η ύπαρξη σύνδεσης με τη σημαία κράτους μέλους. Πριν χορηγηθεί η κατ' εξαίρεση ενίσχυση σε στόλους που αποτελούνται και από πλοία τα οποία φέρουν άλλες σημαίες, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι οι δικαιούχοι εταιρίες αναλαμβάνουν τη δέσμευση να αυξήσουν ή τουλάχιστον να διατηρήσουν υπό τη σημαία ενός κράτους μέλους τη χωρητικότητα που εκμεταλλεύονται υπό τη εν λόγω σημαία, κατά το χρόνο ενάρξεως εφαρμογής της παρούσας ανακοίνωσης. Σε περίπτωση που μια εταιρία ελέγχει εταιρίες εκμετάλλευσης πλοίων κατά την έννοια της έβδομης οδηγίας 83/349/ΕΟΚ του Συμβουλίου (14) (άρθρο 1), η προαναφερόμενη απαίτηση αντίστοιχης χωρητικότητας ισχύει για την μητρική εταιρία και τις θυγατρικές εταιρίες λαμβανόμενες μαζί σε ενοποιημένη βάση. Σε περίπτωση που μια εταιρία δεν τηρεί την απαίτηση αυτή, το οικείο κράτος μέλος δεν παρέχει περαιτέρω φορολογική ελάφρυνση για τα πρόσθετα πλοία που δεν φέρουν κοινοτική σημαία τα οποία εκμεταλλεύεται η εν λόγω εταιρία, εκτός εάν ο μέσος του μεριδίου που αντιπροσωπεύουν τα πλοία υπό κοινοτική σημαία στο σύνολο της χωρητικότητας που δικαιούται φορολογική ελάφρυνση στο οικείο κράτος μέλος δεν μειώθηκε κατά την περίοδο αναφοράς που προβλέπεται στην επόμενη παράγραφο. Το κράτος μέλος πρέπει να ενημερώνει την Επιτροπή όταν εφαρμόζει την παρέκκλιση. Η απαίτηση για το μερίδιο που αντιπροσωπεύουν στο σύνολο της χωρητικότητας τα πλοία υπό κοινοτική σημαία σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, δεν ισχύει για τις επιχειρήσεις οι οποίες εκμεταλλεύονται τουλάχιστον 60% της χωρητικότητάς τους υπό κοινοτική σημαία.

Σε κάθε περίπτωση, εάν τα προγράμματα φορολογικών μέτρων έχουν εγκριθεί κατ' εξαίρεση, όπως έχει προαναφερθεί, και για να είναι τα ενδιαφερόμενα κράτη σε θέση να προετοιμάζουν ανά τριετία μια έκθεση, οι αποδέκτες παρέχουν στο οικείο κράτος μέλος αποδεικτικά στοιχεία ότι τηρήθηκε η απαίτηση σχετικά με το μερίδιο χωρητικότητας που

ορίζεται στην προηγούμενη παράγραφο, για το δικαιούχο στόλο και ότι κάθε πλοίο του εν λόγω στόλου είναι σύμφωνο προς τα σχετικά διεθνή και κοινοτικά πρότυπα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν την ασφάλεια έναντι ατυχημάτων και κακόβουλων πράξεων, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων. Εάν οι αποδέκτες δεν παρέχουν τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία, δεν θα τους επιτρέπεται να συνεχίσουν να επωφελούνται από το πρόγραμμα φορολογικών μέτρων.

Είναι επίσης ενδιαφέρον να διευκρινιστεί ότι, αν και οι ναυτιλιακές εταιρίες που εδρεύουν στην Κοινότητα είναι οι φυσικοί αποδέκτες των ανωτέρω προγραμμάτων φορολογικών μέτρων, επιλέξιμες δύναται επίσης να είναι ορισμένες εταιρίες διαχείρισης πλοίων που είναι εγκατεστημένες στην Κοινότητα, υπό τους ίδιους όρους. Οι εταιρίες διαχείρισης πλοίων είναι νομικά πρόσωπα που παρέχουν διάφορα είδη υπηρεσιών στους πλοιοκτήτες, όπως τεχνικός έλεγχος, πρόσληψη και εκπαίδευση πληρώματος, διαχείριση πληρώματος και λειτουργία πλοίων. Σε ορισμένες περιπτώσεις οι εταιρίες διαχείρισης πλοίων αναλαμβάνουν και τη τεχνική διαχείριση και τη διαχείριση του πληρώματος. Όταν αυτό συμβαίνει, ενεργούν ως κλασσικοί «πλοιοκτήτες» όσον αφορά το μεταφορικό σκέλος. Επιπλέον, όπως και οι ναυτιλιακές εταιρίες, ο κλάδος αντιμετωπίζει ισχυρό και εντεινόμενο ανταγωνισμό σε διεθνές επίπεδο. Για τους λόγους αυτούς, φαίνεται αναγκαίο να επεκταθεί η δυνατότητα φορολογικής ελάφρυνσης σε αυτήν την κατηγορία διαχείρισης πλοίων.

Οι εταιρίες διαχείρισης πλοίων είναι επιλέξιμες για καταβολή ενίσχυσης μόνο για τα πλοία των οποίων έχουν αναλάβει πλήρως την τεχνική διαχείριση του πληρώματος. Ειδικότερα, για να είναι επιλέξιμες οι εταιρίες διαχείρισης πλοίων, θα πρέπει ο ιδιοκτήτης να τους έχει αναθέσει την πλήρη ευθύνη για τη λειτουργία του καθώς και όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλει ο κώδικας ISM (C(2004) 43 15). Εάν παρέχουν επίσης και άλλες ειδικευμένες υπηρεσίες ακόμη και σχετικές με τη λειτουργία του πλοίου, πρέπει να εξασφαλίζεται χωριστή τήρηση λογαριασμών για τις υπόψη δραστηριότητες, οι οποίες δεν είναι επιλέξιμες για τα προγράμματα φορολογικής ελάφρυνσης. Η απαίτηση που αφορά την αναλογία νηολόγησης στα κράτη μέλη ισχύει επίσης και για τις εταιρίες διαχείρισης πλοίων (ibid).

Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές ισχύουν μόνο για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί ότι από τον ορισμό καλύπτεται και η ρυμούλκηση στη θάλασσα άλλων σκαφών, εξεδρών πετρελαίου κ.λ.π.

Η Επιτροπή έχει, ωστόσο, αντιληφθεί ότι σε ορισμένες περιπτώσεις τα κράτη μέλη επιτρέπουν στα ρυμουλκά που είναι σχεδιασμένα για εργασία στη θάλασσα να επωφελούνται από τις ενισχύσεις ακόμη και εάν δεν δραστηριοποιούνται καθόλου ή ελάχιστα στη θάλασσα. Είναι συνεπώς χρήσιμο να διευκρινιστεί στο παρόν έγγραφο η στάση που έχει ακολουθήσει και πρόκειται να ακολουθήσει η Επιτροπή επ' αυτού του ζητήματος.

Η «ρυμούλκηση» καλύπτεται από το πεδίο εφαρμογής των κατευθυντήριων γραμμών, μόνον εάν συνιστούν «θαλάσσιες μεταφορές» περισσότερο από το 50% των υπηρεσιών ρυμούλκησης, που όντως παρασχέθηκαν από το ρυμουλκό εντός ενός δεδομένου έτους. Ο χρόνος αναμονής μπορεί κατ' αναλογία, να εξομοιώνεται με εκείνο το μέρος των συνολικών υπηρεσιών, που όντως παρασχέθηκαν από το ρυμουλκό, οι οποίες συνιστούν «θαλάσσια μεταφορά». Πρέπει να τονιστεί ότι οι εργασίες ρυμούλκησης που εκτελούνται, μεταξύ άλλων σε λιμένες, ή συνίσταται στην παροχή βοήθειας σε ένα αυτοκινούμενο σκάφος να προσλιμενιστεί δεν συνιστούν «θαλάσσια μεταφορά» για τους σκοπούς της παρούσας ανακοίνωσης. Δεν είναι δυνατή η παρέκκλιση από τη σύνδεση με τη σημαία στην περίπτωση της ρυμούλκησης.

Αντιστοίχως, για το θέμα της βυθοκόρησης η εμπειρία των τελευταίων χρόνων υποδεικνύει ότι πρέπει να ξεκαθαριστούν μερικά ζητήματα.

Οι εργασίες βυθοκόρησης κατ' αρχήν, δεν είναι επιλέξιμες για ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών. Είναι δυνατόν ωστόσο να ισχύσουν φορολογικές ρυθμίσεις για εταιρίες (όπως ο φόρος χωρητικότητας) για τις βυθοκόρους των οποίων η δραστηριότητα αποτελεί «θαλάσσια μεταφορά», δηλαδή μεταφορά στη θάλασσα εξορυχθέντων υλικών, για ποσοστό μεγαλύτερο του 50% του ετήσιου χρόνου λειτουργίας τους και μόνο όσον αφορά αυτές τις δραστηριότητες μεταφοράς. Επιλέξιμοι βυθοκόροι είναι μόνο αυτοί που είναι νηολογημένοι σε κράτος μέλος (δεν υπάρχει δυνατότητα παρέκκλισης από τη σύνδεση με τη σημαία). Στις περιπτώσεις αυτές, απαιτείται χωριστή τήρηση λογαριασμών για τις υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών (ibid).

Τέλος, η μέθοδος για την αξιολόγηση των κοινοποιημένων συστημάτων φόρου χωρητικότητας μέχρι τώρα αποτελείται από τα εξής στάδια: τα δυνητικά κέρδη των πλοιοκτητών έχουν υπολογιστεί με την εφαρμογή ονομαστικού συντελεστή κερδών στη χωρητικότητά τους στο ποσό που προκύπτει από τον υπολογισμό αυτό επιβάλλεται ο

εθνικός φόρος εταιριών. Το τελικό ποσό είναι ο «φόρος χωρητικότητας» που πρέπει να καταβληθεί.

Μέχρι τώρα, οι ονομαστικοί συντελεστές κερδών, που προβλέπονται από τα κράτη μέλη, υπήρξαν ομοιογενείς. Ωστόσο, επειδή οι συντελεστές φόρου εταιριών ενδέχεται να διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών της Κοινότητας, οι φόροι χωρητικότητας που πρέπει να καταβληθούν για την ίδια χωρητικότητα μπορεί να είναι εξαιρετικά άνισοι στα διάφορα κράτη μέλη. Προκειμένου να μην διαταραχθεί η σημερινή ισορροπία, η Επιτροπή θα εγκρίνει μόνον προγράμματα που, για την ίδια χωρητικότητα, συνεπάγονται φορολογική επιβάρυνση η οποία γενικώς ευθυγραμμίζεται με τα ήδη εγκριθέντα προγράμματα.

Σε κάθε περίπτωση, τα κέρδη από τα προγράμματα πρέπει να χρησιμοποιούνται για να διευκολύνουν την ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου και της απασχόλησης με βάση τα κοινοτικά συμφέροντα. Κατά συνέπεια τα προαναφερόμενα φορολογικά πλεονεκτήματα πρέπει να περιορίζονται στις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, στις περιπτώσεις στις οποίες η πλοιοκτήτρια εταιρία αναλαμβάνει και άλλες εμπορικές δραστηριότητες, θα απαιτείται η τήρηση διαφανών λογιστικών στοιχείων, ούτως ώστε να αποτρέπεται η μετακύλιση σε μη συναφείς προς τη ναυτιλία δραστηριότητες. Αυτή η προσέγγιση θα βοηθήσει το ναυτιλιακό κλάδο της Κοινότητας να καταστεί ανταγωνιστικός, με φορολογικές οφειλές συγκρίσιμες με τα επίπεδα που εφαρμόζονται σε άλλα μέρη του κόσμου, διατηρώντας όμως σε ισχύ το κανονικό φορολογικό επίπεδο ενός κράτους μέλους για τις υπόλοιπες δραστηριότητες, αλλά και για τις προσωπικές αμοιβές των μετόχων και των διευθυντών.

4.9.2. Μέτρα για το κόστος εργασίας

Όπως προαναφέρθηκε, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι τομέας που αντιμετωπίζει έντονο διεθνή ανταγωνισμό. Πρωταρχικός στόχος λοιπόν των μέτρων στήριξης για το ναυτιλιακό κλάδο πρέπει να είναι η μείωση των φορολογικών, αλλά και των λοιπών δαπανών και βαρών που επιβάλλονται στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες και ναυτικούς προκειμένου να ευθυγραμμιστούν με τα διεθνή πρότυπα. Τα μέτρα πρέπει να τονώσουν

άμεσα την ανάπτυξη του κλάδου και της απασχόλησης και όχι να παρέχουν γενική οικονομική υποστήριξη.

Σε αρμονία με τους στόχους αυτούς, πρέπει να επιτραπούν στην κοινοτική ναυτιλία τα ακόλουθα μέτρα για τη μείωση του κόστους της απασχόλησης:

- μείωση του ύψους των εισφορών για την κοινωνική προστασία των ναυτικών της Κοινότητας που απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος.
- μείωση του ύψους του φόρου εισοδήματος για τους ναυτικούς από την Κοινότητα που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος.

Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου, νοούνται ως «ναυτικοί της Κοινότητας»:

- οι πολίτες της Κοινότητας και του ΕΟΧ, στην περίπτωση των ναυτικών οι οποίοι εργάζονται σε πλοία [συμπεριλαμβανομένων των οχηματαγωγών ro-ro (ΕΕ L 138 της 1.6.1996) που εξυπηρετούν τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών μεταξύ λιμένων της Κοινότητας.
- όλοι οι ναυτικοί που υπόκεινται σε φορολογία ή και καταβολή εισφορών κοινωνικής ασφάλισης σε κράτος μέλος, σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.

Οι προηγούμενες κατευθυντήριες γραμμές του 1997 επέτρεπαν τέτοιες μειώσεις για όλους τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος και που υπόκεινται σε φορολογία ή σε καταβολή κοινωνικών εισφορών σε κράτος μέλος. Έχει ωστόσο καταστεί σαφές από τότε ότι η πίεση που ασκεί ο διεθνής ανταγωνισμός στους ευρωπαϊούς πλοιοκτήτες είναι ιδιαίτερα έντονος στο πεδίο της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ είναι λιγότερο έντονος στο πεδίο της ενδοκοινοτικής τακτικής μεταφοράς επιβατών. Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας αποτελεί επομένως πρωταρχικό στόχο των ενισχύσεων στο κλάδο της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων. Η απαγόρευση στα κράτη μέλη μείωσης της φορολογίας όλων των ναυτικών που απασχολούνται σε αυτόν τον κλάδο, θα είχε πολύ αρνητικές συνέπειες στην ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊών πλοιοκτητών, ωθώντας τους να αλλάξουν σημαία. Έχει ταυτοχρόνως σημειωθεί ότι η απασχόληση ευρωπαϊών πολιτών είναι σημαντική σε ποσοστό και σε αριθμό στην ενδοκοινοτική τακτική μεταφορά επιβατών. Η προστασία της

απασχόλησης στην κοινότητα αποτελεί επομένως πρωταρχικό στόχο των ενισχύσεων σε αυτό τον κλάδο.

Για εσωτερικούς φορολογικούς λόγους ορισμένα κράτη μέλη προτιμούν να μην εφαρμόζουν τη μειωμένη φορολογία που αναφέρθηκε προηγουμένως, αλλά αντιθέτως να επιστρέφουν στους πλοιοκτήτες το συνολικό ή μερικό κόστος που απορρέει από τις επιβαρύνσεις αυτές. Η προσέγγιση αυτή μπορεί γενικότερα να θεωρηθεί ισοδύναμη με το καθεστώς της μειωμένης φορολογίας που προαναφέρθηκε, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει σαφής σύνδεση με τις προαναφερόμενες επιβαρύνσεις, ότι δεν υπάρχει στοιχείο υπέρμετρης αντιστάθμισης και ότι το καθεστώς είναι διαφανές και δεν επιδέχεται καταχρήσεις.

Για το ναυτιλιακό τμήμα των υπηρεσιών ρυμούλκησης και βυθοκόρησης (θαλάσσια μεταφορά υλικών), μπορούν να χορηγηθούν ενισχύσεις που προάγουν την απασχόληση των ναυτικών της Κοινότητας που εργάζονται σε ποντοπόρα, αυτοκινούμενα ρυμουλκά και βυθοκόρους, νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος, τα οποία εκτελούν εργασίες θαλάσσιας μεταφοράς στη θάλασσα κατά τουλάχιστον 50% του χρόνου εκτέλεσης των επιχειρήσεών τους.

Τέλος πρέπει να τονιστεί ότι οι ενισχύσεις για την προώθηση της απασχόλησης καλύπτονται από τη γενική εξαίρεση που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2204/2002 της Επιτροπής, της 12^{ης} Δεκεμβρίου 2002, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις για την απασχόληση (ΕΕ L 337 της 13.12.2002), ο οποίος ισχύει και για τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών.

4.9.3. Μέτρα αντικατάστασης των πληρωμάτων

Οι ενισχύσεις για αντικατάσταση των πληρωμάτων συντελούν στη μείωση του κόστους της απασχόλησης ναυτικών της Κοινότητας, και ιδίως των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων. Οι ενισχύσεις οι οποίες υπόκεινται σε ανώτατο όριο, ενδέχεται κατά συνέπεια να χορηγούνται υπό τη μορφή της καταβολής ποσών ή της επιστροφής του κόστους επαναπατρισμού ναυτικών

της Κοινότητας οι οποίοι εργάζονται σε πλοία εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών.

4.9.4. Μέτρα για επενδυτικές ενισχύσεις

Οι επιδοτήσεις για την ανανέωση των πλοίων του στόλου δεν αποτελούν κοινό χαρακτηριστικό στους άλλους τρόπους μεταφοράς όπως οι οδικές μεταφορές και η αεροπορία. Επειδή η πρακτική αυτή τείνει να οδηγεί σε στρέβλωση του ανταγωνισμού, η Επιτροπή είναι διστακτική στην έγκριση τέτοιων προγραμμάτων, εκτός από τις περιπτώσεις που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων που οδηγούν στη μείωση του συνολικού μεταφορικού δυναμικού του στόλου.

Στο πλαίσιο που θέτουν οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, είναι δυνατή η χορήγηση άλλων επενδυτικών ενισχύσεων, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, σύμφωνα με την κοινοτική πολιτική για την ασφάλεια στην θάλασσα, προκειμένου να βελτιωθεί ο εξοπλισμός των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια της Κοινότητας ώστε αυτά να ευθυγραμμιστούν με πρότυπα αυστηρότερα από τα υποχρεωτικά πρότυπα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος που προβλέπουν οι διεθνείς συμβάσεις, και να επιτύχουν υψηλότερα πρότυπα πριν ακόμη αυτά θεσπιστούν σε διεθνές επίπεδο, βελτιώνοντας κατά τον τρόπο αυτό τους ελέγχους σε θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Οι ενισχύσεις αυτές πρέπει να συμμορφώνονται με τις ισχύουσες κοινοτικές διατάξεις για τις ναυπηγικές εργασίες.

Εφόσον η ναυτιλία χαρακτηρίζεται κατά βάση από έντονη κινητικότητα, η χορήγηση των περιφερειακών ενισχύσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν την έδρα τους σε υποβαθμισμένες περιοχές, ενισχύσεις που λαμβάνουν συχνά τη μορφή επενδυτικών ενισχύσεων προς τις εταιρείες που επενδύουν στις περιφέρειες, επιτρέπεται μόνο στις περιπτώσεις που είναι σαφές ότι τα κέρδη θα εισρεύσουν στη συγκεκριμένη περιφέρεια εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Αυτό θα ίσχυε για παράδειγμα για επενδύσεις που σχετίζονται με την κατασκευή εξειδικευμένων αποθηκευτικών χώρων ή την αγορά πάγιου εξοπλισμού διαμεταφόρτωσης. Η χορήγηση επενδυτικών ενισχύσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες σε υποβαθμισμένες περιοχές επιτρέπεται μόνο όταν συμβαδίζει με τους κανόνες χορήγησης περιφερειακών ενισχύσεων.

4.9.5. Περιφερειακές ενισχύσεις

Στο πλαίσιο των καθεστώτων παροχής περιφερειακών ενισχύσεων, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τους γενικούς κανόνες που περιλαμβάνονται στις ανακοινώσεις της ή σε άλλες διατάξεις για τις εθνικές περιφερειακές ενισχύσεις ή τις μελλοντικές τροποποιήσεις αυτών.

4.9.6. Κατάρτιση

Κατά πρώτον, υπενθυμίζεται ότι οι ενισχύσεις για την κατάρτιση καλύπτονται από την γενική εξαίρεση που προβλέπεται στον κανονισμό της Επιτροπής της 12^{ης} Ιανουαρίου 2001 σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης στις ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση (ΕΕ L 10 της 13.1.2001), ο οποίος ισχύει επίσης και για τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών.

Επιπλέον, πολλά από τα προγράμματα κατάρτισης που παρακολουθούν οι ναυτικοί και τα οποία υποστηρίζονται από το κράτος δεν λογίζονται ως κρατικές ενισχύσεις επειδή έχουν γενικό χαρακτήρα (είτε επαγγελματικό, είτε ακαδημαϊκό). Τα προγράμματα αυτά δεν υπόκεινται ως εκ τούτου σε κοινοποίηση και εξέταση από την Επιτροπή.

Ωστόσο, στις περιπτώσεις που κάποιο πρόγραμμα μπορεί να θεωρηθεί ότι συμπεριλαμβάνει κρατική ενίσχυση, απαιτείται η κοινοποίησή του. Για παράδειγμα, συγκεκριμένο πρόγραμμα πρέπει να κοινοποιείται όταν σχετίζεται ειδικά με την κατάρτιση ατόμων επί του πλοίου και εάν τα ευεργετήματα της χρηματοοικονομικής υποστήριξης που παρέχεται από το κράτος περιέρχονται στον οργανισμό κατάρτισης, τους μαθητευόμενους, τους ναυτικούς ή τους πλοιοκτήτες. Η Επιτροπή διάκειται ευνοϊκά έναντι των ενισχύσεων που χορηγούνται άνευ διακρίσεων, για κατάρτιση που λαμβάνει χώρα σε πλοία νηολογημένα στα κράτη μέλη. Κατ'εξαίρεση, επιτρέπεται η υποστήριξη μέτρων κατάρτισης σε άλλα πλοία, όταν αυτό το μέτρο δικαιολογείται από αντικειμενικά κριτήρια, όπως η έλλειψη διαθέσιμων θέσεων σε πλοία εγγεγραμμένα στο νηολόγιο ενός κράτους μέλους.

Εφόσον καταβάλλονται χρηματοδοτικές εισφορές για μέτρα κατάρτισης στα πλοία, ο εκπαιδευόμενος δεν επιτρέπεται κανονικά να αποτελεί ενεργό μέλος του πληρώματος,

αλλά πρέπει να είναι υπεράριθμος. Σκοπός της διάταξης αυτής είναι να εξασφαλιστεί ότι οι καθαρές επιδοτήσεις μισθών δεν είναι δυνατό να καταβάλλονται για ναυτικούς που απασχολούνται σε κανονικές δραστηριότητες του πληρώματος.

Παρομοίως για να διασφαλισθεί και να αναπτυχθεί η ναυτική εμπειρία στην Κοινότητα και για να κατοχυρωθεί το ανταγωνιστικό προβάδισμα της ναυτιλίας της, είναι αναγκαίο να καταβληθούν περαιτέρω έντονες προσπάθειες έρευνας και ανάπτυξης, με επίκεντρο την ποιότητα, την παραγωγικότητα, την ασφάλεια και την προστασίας του περιβάλλοντος. Για να υλοποιηθούν τα έργα αυτά επιτρέπεται επίσης να εγκριθεί η χορήγηση κρατικών ενισχύσεων εντός των ορίων που καθορίζονται στη Συνθήκη.

Οι ενισχύσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση και την ενημέρωση των δεξιοτήτων των αξιωματικών της Κοινότητας επιτρέπονται καθ' όλη τη διάρκεια της σταδιοδρομίας τους. Η ενίσχυση μπορεί να συνίσταται σε εισφορά στα έξοδα επιμόρφωσης ή και σε αντιστάθμιση για τον μισθό που καταβάλλεται στον αξιωματικό κατά το χρονικό διάστημα της επιμόρφωσης. Παρ' όλα ταύτα, τα προγράμματα πρέπει να καταρτίζονται κατά τρόπο ώστε η ενίσχυση για επιμόρφωση να μην καταλήγει σε άμεση ή έμμεση επιδότηση στους μισθούς των αξιωματικών.

Μπορούν επίσης να επιτρέπονται οι ενισχύσεις που έχουν σκοπό την επαγγελματική επανεκπαίδευση των αλιέων που εργάζονται σε πλοία ανοικτής θαλάσσης, οι οποίοι επιθυμούν να εργαστούν ως ναυτικοί.

4.9.7. Ενισχύσεις για αναδιάρθρωση

Παρά το γεγονός ότι οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για την αναδιάρθρωση και τη διάσωση προβληματικών επιχειρήσεων (ΕΕ C 288 της 9.10.1999) εφαρμόζονται στις μεταφορές μόνο στο βαθμό που λαμβάνεται υπόψη η ιδιόζουσα φύση του συγκεκριμένου τομέα, η Επιτροπή θα εφαρμόσει αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές, ή όποια άλλη κοινοτική ρύθμιση τις αντικαταστήσει, κατά την εξέταση των ενισχύσεων για αναδιάρθρωση που προορίζονται για τις ναυτιλιακές εταιρίες.

4.9.8. Υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και συμβάσεις

Στο πεδίο των θαλάσσιων ενδομεταφορών, επιτρέπεται η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή η σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για τις υπηρεσίες που προβλέπονται στο άρθρο 4 του Κανονισμού (ΕΟΚ). Για τις υπηρεσίες αυτές, οι υποχρεώσεις παροχής και οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας καθώς και οι προσφερόμενες οικονομικές αντισταθμίσεις πρέπει να πληρούν τους όρους της εν λόγω διάταξης και τους κοινοτικούς κανόνες και διαδικασίες της Συνθήκης για τις κρατικές ενισχύσεις όπως έχουν ερμηνευθεί από το Δικαστήριο.

Η Επιτροπή δέχεται ότι όταν είναι απαραίτητη μια διεθνής μεταφορική γραμμή προκειμένου να ικανοποιηθούν επιτακτικές ανάγκες δημοσίων συγκοινωνιών, επιτρέπεται η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας συγκοινωνίας ή η σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, εφόσον η σχετική οικονομική αντιστάθμιση υπόκειται στους προαναφερόμενους κανόνες και διαδικασίες της Συνθήκης για τις κρατικές ενισχύσεις.

Η χρονική διάρκεια των συμβάσεων εκπλήρωσης καθηκόντων δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να περιορίζεται σε εύλογο και όχι υπερβολικά μεγάλο χρονικό διάστημα, που κανονικά κυμαίνεται γύρω στην εξαετία, καθώς συμβάσεις για σημαντικά μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα εμπεριέχουν τον κίνδυνο δημιουργίας (ιδιωτικού) μονοπωλίου.

4.9.9. Ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων

Δεν υπάρχει νομικός ορισμός των «θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων». Η ανακοίνωση ωστόσο της Επιτροπής για την ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη, της 29ης Ιουνίου 1999 [COM (1999) 317 τελικό], περιελάμβανε έναν ορισμό, για πρακτικούς σκοπούς, των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων οι οποίες νοούνται ως «η θαλάσσια μετακίνηση φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων γεωγραφικά στην Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων ευρισκόμενων σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις έγκλειστες θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη». Στην ανακοίνωση αυτή, η

Επιτροπή τόνισε τον ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει αυτός ο τρόπος μεταφοράς για την προώθηση βιώσιμης και ασφαλούς κινητικότητας, την ενίσχυση της συνοχής στην Κοινότητα και τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μεταφορών στο πλαίσιο μιας διατροφικής προσέγγισης. Η Επιτροπή αναγνωρίζει επίσης ότι η προώθηση των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων πρέπει να λάβει χώρα σε όλα τα επίπεδα, τόσο το κοινοτικό όσο και το εθνικό ή περιφερειακό.

Δεδομένου ότι κύριος στόχος των ενισχύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών ενισχύσεων είναι να βελτιωθεί η αλυσίδα των διάφορων τρόπων μεταφοράς και να αποσυμφορηθεί το οδικό δίκτυο των κρατών μελών, ο ορισμός των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, ο οποίος προβλέπεται στην ανακοίνωση του 1999, για τους σκοπούς της παρούσας ανακοίνωσης πρέπει να περιοριστεί στη μεταφορά μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων στην επικράτεια των κρατών μελών.

Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η έναρξη λειτουργίας γραμμών μικρών αποστάσεων μπορεί να συνοδεύεται από σημαντικές οικονομικές δυσχέρειες, τις οποίες μπορεί να θελήσουν να μετριάσουν τα κράτη μέλη, προκειμένου να εξασφαλίσουν την προώθηση των εν λόγω γραμμών.

Όταν συμβαίνει αυτό, η Επιτροπή θα μπορεί να εγκρίνει αυτόν τον τύπο ενισχύσεων, υπό τον όρο ότι προορίζονται για τους πλοιοκτήτες οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 σε σχέση με τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους. Οι ενισχύσεις αυτές πρέπει να κοινοποιούνται και να πληρούν τους ακόλουθους όρους:

- η διάρκεια της ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει την τριετία και πρέπει να αποσκοπεί στη χρηματοδότηση γραμμής που συνδέει λιμένες εντός της επικράτειας των κρατών μελών.
- τα χαρακτηριστικά της εκτελούμενης γραμμής πρέπει να καθιστούν δυνατή την αντικατάσταση των μεταφορών (ως επί το πλείστον, εμπορευματικών) που εκτελούνται οδικώς, πλήρως ή εν μέρει από θαλάσσιες μεταφορές, και αυτό χωρίς εκτροπή των θαλάσσιων μεταφορών που να αντιβαίνει στο κοινό συμφέρον.
- η ενίσχυση πρέπει να αποσκοπεί σε εφαρμογή λεπτομερούς σχεδίου, με προκαθορισμένο περιβαλλοντικό αντίκτυπο, που αφορά νέα διαδρομή, ή την

αναβάθμιση των υπηρεσιών σε υφιστάμενη γραμμή, με σύμπραξη περισσότερων του ενός πλοιοκτητών, εάν χρειάζεται, και χρηματοδότηση ενός μόνο έργου ανά γραμμή, χωρίς ανανέωση, παράταση ή επανάληψη του εν λόγω έργου.

- η ενίσχυση πρέπει να έχει ως αντικείμενο την κάλυψη των εξόδων εκμετάλλευσης της εν λόγω γραμμής μέχρι ύψους 30% (ΕΕ L 196 της 2.8.2003), ή τη χρηματοδότηση της αγοράς εξοπλισμού μεταφόρτωσης για τη παροχή της προβλεπόμενης υπηρεσίας, μέχρι ύψους 10% των επενδύσεων.
- η ενίσχυση για την υλοποίηση του έργου πρέπει να χορηγείται με βάση διαφανή κριτήρια, που εφαρμόζονται αμερόληπτα έναντι πλοιοκτητών εγκατεστημένων στην Κοινότητα. Κατά κανόνα, η ενίσχυση πρέπει να διατίθεται σε έργο, που επιλέχθηκε από τις αρχές του κράτους μέλους μέσω προκήρυξης υποβολής προσφορών, σε συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες της Κοινότητας.
- η γραμμή την οποία αφορά το έργο πρέπει να διαθέτει το δυναμικό για να είναι εμπορικά βιώσιμη μετά την περίοδο κατά την οποία είναι επιλέξιμη για κρατική ενίσχυση.
- η ενίσχυση δεν πρέπει να σωρεύεται με τις αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας (επιβολή υποχρεώσεων ή συμβάσεις ανάθεσης).

4.9.10. Ανώτατο όριο για τις ενισχύσεις

Όπως αναλύθηκε προηγουμένως, ορισμένα κράτη μέλη υποστηρίζουν το ναυτιλιακό τους κλάδο με τη μείωση της φορολογίας του, ενώ άλλα κράτη μέλη προτιμούν να προβαίνουν σε απευθείας πληρωμές για παράδειγμα, με την επιστροφή ποσών από το φόρο εισοδήματος των ναυτικών. Αν ληφθεί υπόψη ότι τα φορολογικά καθεστώτα των κρατών μελών δεν είναι έως τώρα εναρμονισμένα, εκείνο που γίνεται αντιληπτό είναι ότι θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπάρχουν και οι δύο εναλλακτικές λύσεις. Προφανώς οι δύο αυτές προσεγγίσεις είναι δυνατόν, υπό ορισμένες περιστάσεις να συνδυαστούν. Η πρακτική αυτή ενέχει ωστόσο τον κίνδυνο συσσώρευσης των ενισχύσεων σε επίπεδα

δυσανάλογα με τους στόχους του κοινοτικού συμφέροντος και μπορεί να οδηγήσει σε αγώνα επιδοτήσεων μεταξύ των κρατών μελών.

Το ανώτατο επίπεδο ενισχύσεων που είναι δυνατό να επιτραπεί είναι η μείωση σε μηδενικό βαθμό της φορολογίας και των κοινωνικών επιβαρύνσεων για τους ναυτικούς και η μείωση της φορολογίας επιχειρήσεων για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Για να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, δεν επιτρέπεται άλλα συστήματα χορήγησης ενισχύσεων να παραχωρήσουν μεγαλύτερο όφελος από αυτό. Ιδίως, παρά το ότι κάθε κοινοποιούμενο από ένα κράτος μέλος καθεστώς ενισχύσεων θα εξετάζεται με βάση τα δικά του χαρακτηριστικά, λογίζεται ότι το συνολικό ποσό των ενισχύσεων δεν πρέπει να υπερβαίνει το συνολικό ποσό των φόρων και των κοινωνικών εισφορών που εισπράττονται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες και τους ναυτικούς.

5. Μορφές παροχής Κρατικών Ενισχύσεων από την Ε.Ε.

Στο κεφάλαιο αυτό παρατίθενται κάποια χαρακτηριστικά παραδείγματα κρατικών ενισχύσεων με σκοπό να γίνει καλύτερα αντιληπτή η διαδικασία με την οποία χορηγούνται οι κρατικές ενισχύσεις σε διάφορα κράτη μέλη της Ε.Ε., καθώς επίσης να παρουσιαστεί η έγκριση και ο χαρακτηρισμός ως νόμιμες πράξεις από την Επιτροπή.

5.1. Η περίπτωση της Ιρλανδίας

5.1.1. Διαδικασία

Η Ιρλανδία με επιστολή της που φέρει ημερομηνία 15 Μαΐου 1997, η οποία καταχωρήθηκε στην Επιτροπή στις 20 Μαΐου 1997, κοινοποίησε στην Επιτροπή την ενίσχυση N 322/97. Η δε Επιτροπή με επιστολή της που φέρει ημερομηνία 20 Ιανουαρίου 1998 ενημέρωσε την Ιρλανδία σχετικά με την απόφασή της:

- να εγκρίνει την ενίσχυση για τα σκάφη τύπου –1,
- να μην αντιτεθεί στην επιστροφή των εισφορών που έχουν καταβληθεί για τις συντάξεις γήρατος των αυτοαπασχολούμενων και των πρώην αυτοαπασχολούμενων που κατέβαλαν εισφορές σε εθελούσια βάση και ήταν ηλικίας 56 ετών στις 6 Απριλίου 1998, διότι αυτό δεν αποτελεί ενίσχυση, και
- να κινήσει τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 93 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ για την ενίσχυση που αφορά τα πλοία τύπου – 2 (μέτρο τύπου που χορηγήθηκε σύμφωνα με τους κανονισμούς του 1997 της κοινωνικής ασφάλισης {Social Welfare Regulations, 1997 and Consolidated Contributions and Insurability} amendment).

Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία είχε δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕ C 103 της 4.4.1998). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλλουν τα σχόλιά τους σχετικά με το μέτρο.

Με επιστολή της, την 23^η Φεβρουαρίου 1998, η οποία καταχωρήθηκε στην Επιτροπή στις 24 Φεβρουαρίου 1998, η Ιρλανδία διαβίβασε στην Επιτροπή τα σχόλιά της σε ότι αφορά την προαναφερθείσα διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2. Έκτοτε πραγματοποιήθηκαν αρκετές διμερείς επαφές μεταξύ αντιπροσώπων της Επιτροπής και των Ιρλανδικών αρχών.

5.1.2. Λεπτομερής περιγραφή του μέτρου ενίσχυσης

5.1.2.1. Το μέτρο τύπου – 2

Το τμήμα του Ν 322/97, για το οποίο η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία, προβλέπει την επιστροφή σε ποσοστό ως 100% των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης στους εργοδότες που έχουν καταβάλει για την απασχόληση ναυτιλλομένων της ΕΚ σε πλοία του εμπορικού στόλου που μισθώνονται χωρίς πλήρωμα από εκμισθωτή, ο οποίος δεν είναι κάτοικος Ιρλανδίας (σκάφη τύπου – 2).

Για τα σκάφη τύπου – 2, των οποίων η μίσθωση και η διαχείριση γίνεται από την Ιρλανδία, δεν απαιτείται να φέρουν τη σημαία κράτους μέλους στο πλαίσιο του προαναφερθέντος μέτρου. Για την προϋπόθεση της υπόθεσης, πρέπει να αναφερθεί ότι τα σκάφη τύπου – 1 είναι πλοία που ανήκουν κατά 51% τουλάχιστον σε πρόσωπο ή πρόσωπα που διαμένουν στην Ιρλανδία και για τα οποία δεν απαιτείται να έχουν νηολογηθεί στην Ιρλανδία.

5.1.2.2. Αποδέκτες

Αποδέκτες της ενίσχυσης της επιστροφής των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης της Ιρλανδίας είναι εργοδότες που απασχολούν ναυτιλλομένους στα προαναφερθέντα σκάφη τύπου – 2 του εμπορικού στόλου.

5.1.2.3. Στόχος

Σύμφωνα με τις ιρλανδικές αρχές, η καθιέρωση της επιστροφής των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης και η εφαρμογή της στα προαναφερθέντα σκάφη αποτελεί σημαντική συνιστώσα μιας στρατηγικής που εφαρμόζεται στον τομέα της ναυτιλίας στην Ιρλανδία με σκοπό:

- να διατηρηθεί και να υπάρξει προσέλκυση νέων σκαφών στο νηολόγιο της Ιρλανδίας
- να ενισχυθεί ο οικονομικός δεσμός μεταξύ ιρλανδών πλοιοκτητών, μεταφορέων και κράτους, και
- να προωθηθεί η ποιοτική ναυτιλία προτύπων Ε.Ε..

5.1.3. Πιθανές επιπτώσεις της ενίσχυσης

Επιστρέφοντας στους εργοδότες τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης για την απασχόληση των φορολογούμενων στην Ιρλανδία ναυτιλλομένων σε σκάφη τύπου – 2, οι ιρλανδικές αρχές αποσκοπούν στην υποστήριξη των ιρλανδικών ναυτιλιακών εταιριών.

5.1.4. Η άποψη της Ιρλανδίας

Η Ιρλανδία απάντησε σ' ότι αφορά τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 εγείροντας δύο θέματα συγκεκριμένα:

- την περίπτωση του μηχανοκίνητου σκάφους τύπου – 2 Normandy, και
- το επιχείρημα ότι το μέτρο τύπου – 2 πρέπει να υπαχθεί στο σημείο 3.1 παρά στο επιμέρους τμήμα 3.2 των κατευθύνσεων (ΕΕ C 205 της 5.7.1997).

5.1.4.1. Σκάφη τύπου – 2

Όσον αφορά τη διαδικασία που κινήθηκε με βάση το άρθρο 93 παράγραφος 2 για τα πλοία που υπάγονται στο μέτρο τύπου – 2, η Ιρλανδία παρατήρησε ότι υπάρχει μόνο ένα σκάφος που μπορεί να επιλεγεί για το μέτρο τύπου – 2 – το μηχανοκίνητο Normady – το οποίο είχε μισθωθεί στην εταιρεία Irish Continental Group στο Δουβλίνο, από τον Ιανουάριο του 1998 ως τον Οκτώβριο του 1999.

Οι ιρλανδικές αρχές αναφέρουν επίσης ότι κατά τη γνώμη τους η σύμβαση μίσθωσης του Normandy συμβαδίζει με το πνεύμα των κατευθύνσεων, παρά το γεγονός ότι το σκάφος φέρει τη σημαία των νήσων Μπαχάμες.

5.1.5. Δυνατότητα εφαρμογής των κατευθύνσεων στο μέτρο τύπου 2

Όσον αφορά το τμήμα των κοινοτικών κατευθύνσεων για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, η Ιρλανδία ισχυρίζεται ότι οι κρατήσεις κοινωνικής ασφάλισης των εργοδοτών από τη μισθοδοσία πρέπει να θεωρηθεί ως μορφή φορολόγησης της εταιρίας η οποία διαφέρει κατά πολύ από τη φορολόγηση των προσώπων, όπως η κοινωνική ασφάλιση των εργαζομένων και ο φόρος εισοδήματος. Η Ιρλανδία θεωρεί ότι η υποδηλούμενη ευελιξία που υπάρχει για τη φορολογική μεταχείριση των πλοιοκτητριών

εταιριών ισχύει στη δεδομένη περίπτωση, διότι η εισφορά της εργοδοσίας παρακρατείται επί του συνόλου της μισθοδοσίας των ναυτιλλομένων της εταιρίας.

Η Ιρλανδία υποστηρίζει ότι πρέπει να εφαρμοστεί το πιο ευέλικτο καθεστώς ιδίως στις φορολογικές ελαφρύνσεις στα πεδία όπου εισπράττονται φόροι από τις ναυτιλιακές εταιρίες για την απασχόληση. Η πρωτογενής προστιθέμενη αξία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας μπορεί συχνά να είναι η απασχόληση των ευρωπαϊών ναυτιλλομένων. Οι μειώσεις του κόστους απασχόλησης μέσω των ελαφρύνσεων αυτών είναι τα πλέον αποτελεσματικά και πρόσφορα μέσα που διατίθενται για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός.

Παρά το γεγονός ότι η συγκεκριμένη ενίσχυση δεν αποσκοπεί στο επαναπατρισμό των υπηρεσιών διαχείρισης και των επικουρικών υπηρεσιών – διότι αυτές βρίσκονται ήδη εντός της Ε.Ε. – θα βοηθήσει στην παγίωση της θέσης της εταιρίας με μια καλά εδραιωμένη βάση στην Ε.Ε. και θα εξυπηρετήσει τη διατήρηση και τη παγίωση της βάσης αυτής, οπότε δεν θα χρειαστεί πλέον επαναπατρισμός των υπηρεσιών αυτών σε κάποιο μεταγενέστερο στάδιο.

5.1.6. Εκτίμηση του μέτρου

5.1.6.1. Νομική βάση της ενίσχυσης

Τα άρθρα 92 και 93 της Συνθήκης περιέχουν τους κανόνες σχετικά με τη συμβατότητα των κρατικών ενισχύσεων με την κοινή αγορά. Οι κοινοτικές κατευθύνσεις για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές καθοδηγούν όσον αφορά την συμβατότητα των μέτρων κρατικής ενίσχυσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών με την κοινή αγορά, σύμφωνα με το άρθρο 92 της Συνθήκης.

5.1.6.2. Συμβατότητα των μέτρων

5.1.6.2.1. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

Το άρθρο 92 παράγραφος 1 της Συνθήκης προβλέπει ότι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

Η επιστροφή εισφορών κοινωνικής προστασίας των ναυτιλλομένων έχει ως αποτέλεσμα για το κράτος να εισπράττει λιγότερα έσοδα και, επομένως, πρέπει να θεωρηθεί ότι χορηγείται με κρατικούς πόρους. Εφόσον το μέτρο τύπου – 2 ευνοεί μόνο την ναυτιλία, πρέπει να θεωρηθεί ως μέτρο ειδικό του τομέα. Επιπλέον επειδή η ναυτιλία αποτελεί τομέα με ισχυρή διεθνή και ενδοκοινοτική διάσταση, μια δημόσια επιχορήγηση του τομέα αυτού απειλεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις ναυτιλιακές δραστηριότητες σε άλλα κράτη μέλη. Από αυτό συνεπάγεται ότι η επιστροφή κοινωνικής ασφάλισης που προαναφέρθηκε πρέπει λοιπόν να θεωρηθεί κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1 της συνθήκης.

5.1.6.2.2. Σημείο 3.2 της των κατευθύνσεων

Οι κοινοτικές κατευθύνσεις για τις κρατικές ενισχύσεις στη ναυτιλία προβλέπουν στο σημείο 3.2 ότι οποιαδήποτε ενίσχυση υπό μορφή ελαφρύνσεων από το βάρος των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης όσον αφορά τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης των ευρωπαϊκών ναυτιλλομένων πρέπει να επιτραπεί, υπό τον όρο ότι οι ναυτιλλόμενοι απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος. Οι κατευθύνσεις επιτρέπουν την εν λόγω ενίσχυση σε μέγιστο ποσοστό 100% των εισφορών. Με βάση τη διάταξη αυτή, η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 για το μέτρο τύπου 2, καθόσον τα σκάφη τύπου 2 δεν είναι υποχρεωτικό να είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος.

5.1.6.2.3. Δυνατότητα εφαρμογής του σημείου 3.2 των κατευθυντήριων γραμμών

Συνοψίζοντας τα σχόλια για τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 που προαναφέρθηκε, η Ιρλανδία υποστηρίζει ότι οι κρατήσεις κοινωνικής ασφάλισης της εργοδοσίας στις μισθοδοσίες πρέπει να θεωρηθούν ως μορφή φορολόγησης των εταιριών, η οποία διαφέρει πολύ από τη φορολόγηση των προσώπων, όπως η κοινωνική ασφάλιση των εργαζομένων και ο φόρος εισοδήματος. Η Ιρλανδία θεωρεί επίσης ότι ισχύει στη δεδομένη περίπτωση που οι εισφορές της εργοδοσίας εισπράττονται επί της συνολικής μισθοδοσίας των ναυτιλλομένων της εταιρίας, η υποδηλούμενη ευλυγισία στο σημείο 3.1 των κατευθύνσεων για την φορολογική μεταχείριση των πλοιοκτητριών εταιριών (όπου προβλέπεται η δυνατότητα εξαίρεσης από τη φυσιολογικά απαιτούμενη προϋπόθεση ευρωπαϊκής νηολόγησης υπό ορισμένες περιστάσεις).

Όσον αφορά το επιχείρημα αυτό, πρέπει να σημειωθεί ότι το κεφάλαιο 3 των κατευθύνσεων πραγματεύεται ειδικά το θέμα των «φορολογικών και κοινωνικών μέτρων για να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα». Χωρίζεται στο σημείο 3.1, το οποίο πραγματεύεται τη «Φορολογική μεταχείριση των ναυτιλιακών εταιριών» και στο σημείο 3.2 το οποίο πραγματεύεται το Συναφές προς την εργασία κόστος».

Το σημείο 3.1 αφορά το συμβιβάσιμο ορισμένων μέτρων κρατικής ενίσχυσης με την κοινή αγορά, όπως εκείνα που αφορούν το φόρο επί της χωρητικότητας ή την επιταχυνόμενη απόσβεση των επενδύσεων. Μόνο για τέτοιου είδους μέτρα όντως οι κατευθύνσεις προβλέπουν ότι μπορούν, κατ' εξαίρεση να εφαρμοστούν σε όλο το στόλο που χρησιμοποιείται από έναν κοινοτικό πλοιοκτήτη, υπό τον όρο ότι πληρούνται ορισμένα κριτήρια.

Το σημείο 3.2 πραγματεύεται όμως το συμβιβάσιμο των μέτρων κρατικής ενίσχυσης με την κοινή αγορά για διάφορους τύπους κόστους συνδεδεμένου με την εργασία, τα οποία ορίζονται ως εξής:

- μείωση του ύψους των συνεισφορών για την κοινωνική προστασία των ναυτικών της Κοινότητας που απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος, και

- μείωση του ύψους του φόρου εισοδήματος για τους ναυτικούς από την Κοινότητα που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κάποιο άλλο κράτος μέλος.

Το γεγονός ότι οι μειώσεις του κόστους απασχόλησης υπό μορφή μειωμένων εισφορών για την κοινωνική προστασία και μειώσεων φόρου εισοδήματος αποτελούν το αντικείμενο ειδικού και χωριστού σημείου των κατευθύνσεων δείχνει με σαφήνεια ότι πρόθεση της Επιτροπής είναι να διαχωριστούν τα θέματα αυτά από το σημείο 3.1 το οποίο πραγματεύεται άλλα μέτρα όπως η φορολόγηση επί της χωρητικότητας.

Πρέπει να σημειωθεί ότι το επιχείρημα της Ιρλανδίας, σύμφωνα με το οποίο τα σκάφη τύπου – 2 υπόκεινται στο Ιρλανδικό δίκαιο σαν να είχαν ήδη νηολογηθεί στην Ιρλανδία, δεν αρκεί για να εκπληρωθεί η απαίτηση του σημείου 3.2 των κατευθυντήριων γραμμών, το οποίο προβλέπει ότι τα επιλέξιμα πλοία πρέπει να είναι νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος. Παρά το γεγονός ότι η επιστροφή σκοπό έχει να περιοριστεί στους κοινοτικούς ναυτικούς (πλοιάρχους και ναυτικούς υποκείμενους σε εισφορές κοινωνικής ασφάλισης στην Ιρλανδία), όπως συμβαίνει με το εγκεκριθέν μέτρο για τα σκάφη τύπου – 1 και όπως απαιτείται από το σημείο 3.2 των κατευθυντήριων γραμμών, η προαναφερθείσα απαίτηση να είναι νηολογημένα τα πλοία σε κράτος μέλος δεν εκπληρούται.

Εν προκειμένω, πρέπει να σημειωθεί ακόμη ότι στις κατευθυντήριες γραμμές αναφέρεται το κλίμα χαμηλής φορολόγησης σε ορισμένες τρίτες χώρες ως το κύριο κίνητρο για τις ναυτιλιακές εταιρίες για να μεταγράψουν τα σκάφη τους, όπως επίσης αναλύονται οι διάφορες αρνητικές επιπτώσεις που απορρέουν από την τάση αυτή. Για να τεθεί φραγμός στην τάση αυτή και για να διορθωθεί η κατάσταση, οι κατευθυντήριες γραμμές επιτρέπουν στα κράτη μέλη να καθιερώσουν φορολογικά και κοινωνικά μέτρα ελαφρύνσεων, έτσι ώστε να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας τους υπό την σημαία τους. Η Επιτροπή έκρινε, όταν εκπονούσε τις κατευθύνσεις αυτές, ότι τα μέτρα για να μειωθεί το εργασιακό κόστος των ναυτιλλομένων, όπως στην δεδομένη περίπτωση, πρέπει να εφαρμόζονται σε ναυτιλλόμενους που απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα σε κράτη μέλη. Η απόκλιση από την πολιτική αυτή δεν θα παρείχε αρκετά κίνητρα στους πλοιοκτήτες να νηολογούν τα πλοία τους στα κράτη μέλη και θα μπορούσε να θεωρηθεί ως κρατική ενίσχυση για να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της μη ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Το μέτρο τύπου – 2, όπως προτείνεται από την Ιρλανδία, το οποίο δεν περιέχει τη δέσμευση για τη νηολόγηση, πρέπει επομένως να θεωρηθεί ασυμβίβαστο με τις προαναφερθείσες κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές.

Συμπερασματικά, το σχέδιο κρατικής ενίσχυσης όσον αφορά τα σκάφη τύπου – 2 πρέπει να θεωρηθεί ασυμβίβαστο με την κοινή αγορά.

5.2. Η περίπτωση της Γαλλίας

5.2.1. Διαδικασία

Οι γαλλικές αρχές με επιστολή τους που φέρει ημερομηνία 13 Οκτωβρίου 2000, κοινοποίησαν στην Επιτροπή σχέδιο καθεστώτος ενίσχυσης με σκοπό να διευκολυνθεί η έναρξη νέων θαλάσσιων δρομολογίων μικρών αποστάσεων. Με επιστολή της που φέρει ημερομηνία 22 Δεκεμβρίου 2000, η Επιτροπή πληροφόρησε τη Γαλλία σχετικά με την απόφασή της να κινήσει διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης για τις λειτουργικές ενισχύσεις που αποσκοπούν στην κάλυψη του κόστους εκμετάλλευσης νέων γραμμών. Με την ίδια επιστολή, η Επιτροπή πληροφόρησε τη Γαλλία σχετικά με την απόφασή της να μην εγείρει αντιρρήσεις όσον αφορά τη χρηματοδότηση των σχετικών μελετών σκοπιμότητας.

5.2.2. Αναλυτική περιγραφή της ενίσχυσης

Τα μέτρα για τα οποία η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία εξέτασης αποβλέπουν στην αντιμετώπιση των οικονομικών δυσχερειών που συνδέονται με την έναρξη νέων θαλάσσιων δρομολογίων μικρών αποστάσεων. Η ενίσχυση, μέγιστης διάρκειας τριών ετών, υπόκειται σε ανώτατο όριο σε ποσοστό για τις επιλέξιμες δαπάνες (30%) και σε απόλυτη αξία (ένα εκατομμύριο ευρώ για το πρώτο έτος, τα δύο τρίτα του συνολικά χορηγούμενου ποσού το δεύτερο έτος και ένα τρίτο του ίδιου ποσού το τρίτο

έτος). Η ενίσχυση θα μπορεί να χορηγηθεί μόνον για σχέδια, τα οποία συνδυάζουν ταυτόχρονα πολλούς παράγοντες της αλυσίδας μεταφορών και των ναυλωτών, Τα συγκεκριμένα σχέδια πρέπει να αποβλέπουν στη δημιουργία νέας γραμμής που θα συνδέει α) λιμένες της Γαλλίας μεταξύ τους ή β) ένα λιμένα της Γαλλίας και ένα λιμένα άλλου κράτους μέλους.

Το επιλέξιμο κόστος συμπίπτει με τις επιλέξιμες δαπάνες βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2196/98 του Συμβουλίου, της 1^{ης} Οκτωβρίου 1998, σχετικά με την παροχή κοινοτικής χρηματοδοτικής στήριξης σε καινοτόμους δράσεις στις συνδυασμένες μεταφορές εμπορευμάτων (ΕΕ L 277 της 14.10.1998) και είναι:

α) κόστος μίσθωσης, χρονομίσθωσης και απόσβεσης των μονάδων μεταφοράς (φορτηγά, ρυμουλκούμενα, ημιρυμουλκούμενα, ανταλλασόμενα αμαξώματα, εμπορευματοκιβώτια των 20 ποδών και άνω)

β) επενδυτικές δαπάνες, κόστος μίσθωσης, χρονομίσθωσης ή απόσβεσης υλικών που επιτρέπουν τη μεταφόρτωση μεταξύ σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών, θαλάσσιων και οδικών μεταφορών.

γ) δαπάνες εμπορικής εκμετάλλευσης τεχνικών, τεχνολογιών ή υλικών που έχουν υποβληθεί προηγουμένως σε δοκιμή και έχουν επικυρωθεί, ιδίως η τεχνολογία της πληροφορίας στις μεταφορές.

δ) κόστος επιμόρφωσης του προσωπικού και διάδοσης των αποτελεσμάτων του σχεδίου, κόστος των μέτρων ενημέρωσης και επικοινωνίας για τη γνωστοποίηση της έναρξης εκτέλεσης των νέων δρομολογίων.

Η επιλεξιμότητα του κόστους που αναφέρεται στα σημεία α), γ) και ε) προϋποθέτει ότι οι δικαιούχοι της ενίσχυσης θα δεσμευθούν να χρησιμοποιήσουν το υλικό στη δεδομένη γραμμή.

5.2.3. Λόγοι που οδήγησαν στην κίνηση της διαδικασίας

Στην απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες κατά πόσον οι τρόποι εφαρμογής των λειτουργικών ενισχύσεων εγγυώνται ότι οι ενισχύσεις αυτές είναι αναγκαίες για τον επιδιωκόμενο στόχο και ανάλογες προς αυτόν. Οι αμφιβολίες της Επιτροπής αφορούσαν ιδίως τα ακόλουθα σημεία:

- οι προτεινόμενες ενισχύσεις πρέπει να συμβάλλουν στη μείωση του μεριδίου της οδικής κυκλοφορίας προς όφελος της ολοκλήρωσης των θαλασσίων μεταφορών μικρών αποστάσεων στη διατροφική αλυσίδα μεταφορών από πόρτα σε πόρτα. Δεν πρέπει να οδηγήσουν αντίθετα σε εκτροπές της κυκλοφορίας μεταξύ γειτονικών λιμένων ή μεταξύ τρόπων μεταφοράς που διαδραματίζουν επίσης θετικό ρόλο στο πλαίσιο μιας πολιτικής διαρκούς κινητικότητας όπως είναι οι σιδηροδρομικές ή οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές.
- για να εξασφαλιστεί δημοσιονομική διαφάνεια του καθεστώτος ενισχύσεων, να διευκολυνθεί ο έλεγχος και να αποφευχθεί ο κίνδυνος διασταυρούμενων επιχορηγήσεων, στην απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία η Επιτροπή είχε τονίσει ότι ο φορέας που είναι και ο αποδέκτης των ενισχύσεων οφείλει να διαθέτει χωριστό σύστημα τήρησης των λογιστικών καταστάσεων, το οποίο θα επιτρέπει να εντοπιστούν με σαφήνεια οι χρηματοοικονομικές ροές που σχετίζονται με τη χρηματοδότηση των επιλεγέντων σχεδίων.
- η Επιτροπή είχε επίσης τονίσει ότι οι τρόποι επιλογής των σχεδίων που επρόκειτο να χρηματοδοτήσουν οι γαλλικές αρχές ήταν αρκετά ασαφείς. Η Επιτροπή κρίνει, εν προκειμένω, ότι οι τρόποι αυτοί πρέπει να εγγυώνται ότι θα επιλεγούν μόνο τα σχέδια που είναι βιώσιμα μακροπρόθεσμα και μπορούν να συμβάλλουν πραγματικά στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων έτσι ώστε να τύχουν λειτουργικών ενισχύσεων. Πρέπει επίσης να εγγυώνται ότι δεν θα εισαχθούν διακρίσεις μεταξύ των μεταφορέων της αλυσίδας μεταφορών και των ναυλωτών για λόγους εθνικότητας.
- η Επιτροπή είχε επίσης επισημάνει ότι αφού μόνος σκοπός των ενισχύσεων ήταν να διευκολυνθεί η έναρξη θαλάσσιων δρομολογίων μικρών αποστάσεων

εμπορικά βιώσιμων, είχε κρίνει ότι οι ενισχύσεις αυτές δεν πρέπει, κατ' αρχήν να μπορούν να σωρευθούν με χρηματοδοτικές αντισταθμίσεις καταβαλλόμενες για υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στις ίδιες γραμμές.

5.2.4. Παρατηρήσεις των ναυτιλιακών εταιριών και των λιμενικών αρχών

Μετά τη δημοσίευση της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, οι ναυτιλιακές εταιρίες και λιμενικές αρχές έστειλαν τις παρατηρήσεις τους στην Επιτροπή. Ουσιαστικά συμμερίζονται τις αμφιβολίες της Επιτροπής και τονίζουν ότι η δημιουργία νέων γραμμών θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων δεν πρέπει, αντί να επιφέρουν μείωση του μεριδίου της οδικής κυκλοφορίας και αντίστοιχη αύξηση του μεριδίου των θαλάσσιων μεταφορών, να επιφέρουν εκτροπή της κυκλοφορίας από τα υπάρχοντα θαλάσσια δρομολόγια, τα οποία εκτελούνται από άλλους λιμένες και από άλλους μεταφορείς, προς τις νέες γραμμές που θα τύχουν ενίσχυσης. Ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη εξέφρασαν την ανησυχία τους σχετικά με την ένταση της ενίσχυσης η οποία περιορίζεται σε εύλογο επίπεδο, ιδίως σε περίπτωση σώρευσης των εθνικών ενισχύσεων με τα μέτρα κοινοτικής χρηματοδότησης βάσει των πιλοτικών δράσεων υπέρ των συνδυασμένων μεταφορών. Υπογράμμισαν επίσης ότι είναι σημαντικό να διαμορφωθεί, σε εθνικό επίπεδο, μια σαφής και διαφανής διαδικασία επιλογής των σχεδίων που θα αποτελέσουν το αντικείμενο ενίσχυσης, η οποία θα εγγυάται ιδίως ότι θα συνυπολογιστούν τα αποτελέσματα της ενίσχυσης στη συγκεκριμένη αγορά.

5.2.6. Η άποψη της Γαλλίας

Οι γαλλικές αρχές τόνισαν τη βούλησή τους να χορηγήσουν τις ενισχύσεις με διαφανή τρόπο και χωρίς διακρίσεις μεριμνώντας ώστε να μην χρηματοδοτηθούν σχέδια που μπορούν να επιφέρουν στρέβλωση του ανταγωνισμού με άλλους τρόπους μεταφοράς εναλλακτικών των οδικών μεταφορών που υπάρχουν. Αντίθετα, δήλωσαν ότι είναι αντίθετες να θέσουν ως προϋπόθεση για την έναρξη μιας νέας γραμμής την εκ των

προτέρων σύμφωνη γνώμη των ενδιαφερομένων δημοσίων αρχών και μεταφορέων που δρουν ήδη στην αγορά. Όσον αφορά την ένταση της ενίσχυσης, οι γαλλικές αρχές αποδέχθηκαν ότι σε περίπτωση σώρευσης των λειτουργικών ενισχύσεων με άλλα μέτρα κοινοτικών ενισχύσεων, το 30% των επιλέξιμων δαπανών ως ποσοστό της έντασης της ενίσχυσης θα εφαρμοστεί στο σωρευτικό σύνολο των ενισχύσεων, εθνικών και κοινοτικών.

5.2.7. Αξιολόγηση της ενίσχυσης

Τα συγκεκριμένα μέτρα αποτελούν ενισχύσεις οι οποίες προέρχονται από κρατικούς πόρους και προορίζονται για μεμονωμένες επιχειρήσεις μειώνοντας το κόστος που οι επιχειρήσεις αυτές θα έπρεπε φυσιολογικά να επιφορτιστούν. Δεδομένου ότι οι επιχειρήσεις αυτές είναι μεταφορικές εταιρίες που δρουν στην αγορά των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων, η οποία αποτελεί οικονομική δραστηριότητα διεθνούς χαρακτήρα, ανοικτή στον ανταγωνισμό με άλλους κοινοτικούς μεταφορείς, στη δεδομένη περίπτωση μπορεί να θεωρηθεί ότι δεν θίγονται οι συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

Στις θαλάσσιες μεταφορές, οι κοινοτικές κατευθύνσεις για τις κρατικές ενισχύσεις υπέρ των θαλάσσιων μεταφορών (ΕΕ C 205 της 5.7.1997) διευκρινίζουν ποια προγράμματα ενισχύσεων μπορούν να τεθούν σε εφαρμογή για να υποστηριχθούν τα κοινοτικά συμφέροντα στη ναυτιλία. Διευκρινίζεται ιδίως, ότι παράλληλα με τους στόχους να διαφυλαχθεί η απασχόληση στη Κοινότητα, να διατηρηθεί η ναυτιλιακή τεχνογνωσία της Κοινότητας και να βελτιωθεί η ασφάλεια, μπορούν να ληφθούν υπόψη και άλλοι στόχοι της κοινής πολιτικής μεταφορών, όπως είναι η διαμόρφωση κοινοτικού πλαισίου για τη διαρκή κινητικότητα και, μέσα στο πλαίσιο αυτό, η προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και η βέλτιστη ανάπτυξη αυτού του τύπου μεταφορών.

Στην ανακοίνωσή της (COM (1999) 317 τελικό) για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, η Επιτροπή τονίζει το ρόλο αυτού του τρόπου μεταφοράς στη προώθηση της διαρκούς και ασφαλούς κινητικότητας, στην ενίσχυση της συνοχής μέσα στην Ένωση και στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των διατροφικών μεταφορών. Αναγνωρίζει επίσης ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων πρέπει να προωθηθούν σε όλα τα επίπεδα, είτε αυτό είναι κοινοτικό είτε εθνικό ή περιφερειακό.

Η Επιτροπή χορήγησε χρηματοδότηση σε μεγάλο αριθμό σχεδίων που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, είτε μέσω του τέταρτου προγράμματος πλαισίου έρευνας και ανάπτυξης είτε μέσω του PACT είτε ακόμη με χρηματοδοτικά και τεχνικά συνοδευτικά μέτρα (Meda) ή μέσω του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ). Ωστόσο, η ανάπτυξη αυτού του τρόπου μεταφοράς προσκρούει ιδίως σε ένα μεγάλο εμπόδιο που είναι το ύψος του κόστους έναρξης νέων σχεδίων. Τα προτεινόμενα μέτρα ενίσχυσης εντάσσονται στο πλαίσιο αυτό. Στόχος τους είναι να συμπληρώσουν, μέσω ενός εθνικού προγράμματος, τις κοινοτικές παρεμβάσεις με βάση το PACT, με τη χρηματοδότηση πρόσθετων σχεδίων, ορισμένα από τα οποία δεν θα μπορούσαν να επιλεγούν για τις κοινοτικές παρεμβάσεις διότι τα σχέδια αυτά αφορούν μόνο τους εθνικούς μεταφορείς.

Ωστόσο, τα μέτρα αυτά πρέπει να είναι αυστηρά ανάλογα προς τον επιδιωκόμενο στόχο και να μην αλλοιώνουν τους όρους συναλλαγών σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Η Επιτροπή διαπιστώνει άλλωστε ότι τα μέτρα αποτελούν λειτουργικές ενισχύσεις οι οποίες είναι, κατ' αρχήν ασύμβατες με την συνθήκη [C 2/97 (ΕΕ C 93 της 22.3.1997) και C 21/98 (ΕΕ C 227 της 28.8.1999)]. Τέτοιες ενισχύσεις μόνο κατ' εξαίρεση μπορούν να εγκριθούν σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία περί κρατικών ενισχύσεων για την προστασία του περιβάλλοντος (ΕΕ C 72 της 10.3.1994), τις κατευθυντήριες γραμμές για τις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα (ΕΕ C 74 της 10.3.1998), και τις κατευθυντήριες γραμμές της Κοινότητας σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στον γεωργικό τομέα (ΕΕ C 28 της 1.2.2000).

Στη δεδομένη περίπτωση, μολονότι η Επιτροπή παρατηρεί ότι ο στόχος των προτεινόμενων ενισχύσεων εντάσσεται στη πολιτική της υπέρ των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, οφείλει ωστόσο να βεβαιωθεί ότι οι κανόνες χορήγησής τους δεν θα οδηγήσουν σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού οι οποίες αντιβαίνουν στο κοινό συμφέρον.

Λαμβάνοντας υπόψη τους λόγους που οδήγησαν στην κίνηση της διαδικασίας και τις παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων μερών, η Επιτροπή διαπιστώνει τα εξής:

1. Οι γαλλικές αρχές δεσμεύθηκαν να χρηματοδοτήσουν σχέδια τα οποία αποδεδειγμένα συνεισφέρουν πραγματικά στη μείωση του μεριδίου της οδικής κυκλοφορίας χωρίς ωστόσο να επιφέρουν εκτροπή της κυκλοφορίας εις βάρος άλλων τρόπων μεταφοράς πιο συμβατών με το περιβάλλον, όπως είναι οι

σιδηροδρομικές ή οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Προς το σκοπό αυτό, τα σχέδια που θα επιλεγούν θα αφορούν κατά προτεραιότητα τις συνδυασμένες μεταφορές. Άλλωστε, οι γαλλικές αρχές διευκρίνισαν ότι ως νέα γραμμή θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων νοείται κάθε γραμμή που έχει διαφορετικό σημείο αναχώρησης και διαφορετικό σημείο προορισμού από τις ήδη υπάρχουσες στην αγορά γραμμές. Η Επιτροπή κρίνει ότι οι δεσμεύσεις αυτές σε συνδυασμό με την εφαρμογή μιας διαφανούς διαδικασίας επιλογής των σχεδίων, θα αποτρέψουν το ενδεχόμενο να επέλθει εκτροπή της κυκλοφορίας αντίθετη προς το κοινό συμφέρον, εξαιτίας του στόχου που επιδιώκεται με το προτεινόμενο καθεστώς ενισχύσεων.

2. Για να χορηγηθούν οι ενισχύσεις, πρέπει μεταξύ των εταίρων μιας νέας γραμμής να συσταθεί μια ανεξάρτητη νομική οντότητα, η ύπαρξη της οποίας προϋποθέτει στην πράξη την τήρηση χωριστών λογιστικών καταστάσεων από εκείνες των εταίρων της συγκεκριμένης γραμμής. Η Επιτροπή κρίνει ότι η σύσταση ανεξάρτητης οντότητας, με μόνο σκοπό να τύχει των συγκεκριμένων μέτρων, επιτρέπει να εξασφαλιστεί δημοσιονομική διαφάνεια του καθεστώτος ενισχύσεων. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι γαλλικές αρχές, σε περίπτωση που η οντότητα αυτή έχει και άλλες οικονομικές δραστηριότητες, αυτές πρέπει να αποτελούν το αντικείμενο χωριστών λογιστικών καταστάσεων.
3. Οι γαλλικές αρχές διευκρίνισαν ότι η ενίσχυση έναρξης νέων θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων δεν θα μπορεί να σωρευθεί, για την ίδια γραμμή, με τη χορήγηση αντισταθμίσεων για υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Αντίθετα, η ενίσχυση θα μπορεί να σωρευθεί με μέτρα κοινοτικής χρηματοδότησης, ιδίως μέσω του προγράμματος PACT ή του μελλοντικού Marco Polo που θα αντικαταστήσει το πρόγραμμα PACT. Ωστόσο, στη περίπτωση αυτή, οι γαλλικές αρχές επεσήμαναν ότι το ποσοστό ένταξης 30% των επιλέξιμων δαπανών θα εφαρμοστεί στο σωρευτικό σύνολο των ενισχύσεων, εθνικών και κοινοτικών. Η Επιτροπή κρίνει ότι το 30% των επιλέξιμων δαπανών ως ανώτατο όριο της ένταξης σε περίπτωση σώρευσης εθνικών και κοινοτικών ενισχύσεων επιτρέπει να περιοριστούν οι συνέπειες της ενίσχυσης στον ανταγωνισμό μέσα στον συγκεκριμένο κλάδο.

4. Στο πλαίσιο της διαδικασίας εξέτασης, οι γαλλικές αρχές διευκρίνισαν τους τρόπους επιλογής των σχεδίων. Επεσήμαναν ότι τα σχέδια θα αποτελέσουν το αντικείμενο φακέλου παρουσίασης, ο οποίος θα περιλαμβάνει τα σχετικά στοιχεία που περιέχει το άρθρο 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2196/98, και ιδίως:
- την ταυτότητα του σχεδίου των υποψηφίων και της αποδέκτριας οντότητας,
 - το ποσό της αιτούμενης ενίσχυσης,
 - τους στόχους του έργου, αιτιολόγηση, πιθανή πελατεία, τιμές και επιδόσεις των γραμμών, προβλεπόμενα έσοδα και απόδοση,
 - το λεπτομερές κόστος ανά θέση δαπανών,
 - την αναγκαιότητα χρηματοδότησης και τις πληροφορίες σχετικά με άλλες πηγές χρηματοδότησης,
 - τις αναμενόμενες συνέπειες όσον αφορά τη δημιουργία άμεσων ή έμμεσων θέσεων εργασίας,
 - τα ευεργετικά αποτελέσματα από άποψη περιβάλλοντος και ασφάλειας ως προς την ισχύουσα κατάσταση.
5. Οι γαλλικές αρχές επεσήμαναν επίσης ότι οι φάκελοι των αιτήσεων χορήγησης ενίσχυσης θα περιλαμβάνουν μελέτη σκοπιμότητας συνοδευόμενη από ένα επιχειρηματικό σχέδιο, το οποίο θα αναδεικνύει τη βιωσιμότητα της συγκεκριμένης γραμμής. Ο φάκελος θα υποβληθεί προς γνωμοδότηση σε επιτροπή επιλογής υπαγόμενη στο Υπουργείο Μεταφορών, η οποία θα απαρτίζεται, εκτός από τους εκπροσώπους του Υπουργείου, από έναν εκπρόσωπο του γραφείου διατροφικών δράσεων και συνδυασμένων μεταφορών και από έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Οικονομικών. Στην Επιτροπή θα μπορούν να εκφράσουν την άποψή τους συμβουλευτικά εγκεκριμένοι εμπειρογνώμονες.
6. Όσον αφορά την εξασφάλιση διαφάνειας και ισότητας μεταχείρισης των μεταφορέων στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής των σχεδίων, οι γαλλικές αρχές δεσμεύθηκαν να τηρήσουν τις ακόλουθες διαδικασίες:

- περιοδικά θα προκηρύσσεται πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος (π.χ. στις αρχές κάθε ημερολογιακού έτους) υπό μορφή ειδοποίησης που θα δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, όπου θα διευκρινίζονται οι κανόνες του καθεστώτος χορήγησης της ενίσχυσης, η διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί και τα κριτήρια επιλογής των υποψηφίων.
 - για τα σχέδια σύνδεσης μεταξύ ενός γαλλικού λιμένα και ενός λιμένα άλλου κράτους μέλους, θα δημοσιευθεί προκήρυξη εκδήλωσης προθέσεως στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, όπου θα διευκρινίζεται το αντικείμενο του σχεδίου και το ανώτατο όριο της προτεινόμενης ενίσχυσης. Η ειδοποίηση θα αυτή καλεί τα ενδιαφερόμενα μέρη να δηλώσουν το ενδιαφέρον τους εντός προθεσμίας 15 εργάσιμων ημερών. Σε περίπτωση αιτιολογημένης ανακοπής από μέρους του ενός εκ των ενδιαφερομένων μερών, το σχέδιο ενίσχυσης πρέπει να κοινοποιηθεί στην Επιτροπή για την εκ των προτέρων έγκρισή του.
7. Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι συγκεκριμένες ενισχύσεις είναι μέγιστης διάρκειας τριών ετών και ότι η έντασή τους είναι προοδευτικά φθίνουσα. Η διάρκεια αυτή αντιστοιχεί στη μέγιστη διάρκεια των κοινοτικών χρηματοδοτήσεων με βάση το πρόγραμμα PACT. Η Επιτροπή κρίνει ότι η περιορισμένη διάρκεια της ενίσχυσης, συνδυαζόμενη με την προοδευτική μείωσή της και το ανώτατο όριο της έντασης σε δύο επίπεδα, σε απόλυτη αξία και σε ποσοστό των επιλέξιμων δαπανών, επιτρέπουν να περιοριστούν οι επιπτώσεις των συγκεκριμένων μέτρων στον ανταγωνισμό που επικρατεί στο δεδομένο κλάδο.

5.2.8. Συμπεράσματα

Με βάση όσα προαναφέρθηκαν, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι αίρονται οι αμφιβολίες σχετικά με τη συμβατότητα των λειτουργικών ενισχύσεων για την έναρξη νέων γραμμών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων που προτίθεται να θέσει σε εφαρμογή η Γαλλία, εξέδωσε την απόφαση που λέει ότι **η κρατική ενίσχυση που προτίθεται η Γαλλία να θέσει σε εφαρμογή για την έναρξη νέων γραμμών θαλάσσιων**

μεταφορών μικρών αποστάσεων είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά με βάση το άρθρο 87 παράγραφος 3 της συνθήκης. Συνεπώς εγκρίνεται η χορήγηση της εν λόγω ενίσχυσης.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

6. Αποτελέσματα και επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

6.1. Προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ε.Ε. αναφορικά με τις κρατικές ενισχύσεις στην ναυτιλία και τρόποι αντιμετώπισης τους.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει διαπιστώσει ότι η πολιτική για τις κρατικές ενισχύσεις αντιμετωπίζει κάποιες ιδιαίτερες προκλήσεις, αφού σχετίζεται με ορισμένους άλλους βασικούς στόχους και πολιτικές της Κοινότητας. Πιο συγκεκριμένα, κατά το παρελθόν, παρατηρήθηκε ότι οι κρατικές ενισχύσεις δεν υπήρξαν καλώς στοχευμένες ώστε οι δημόσιοι πόροι να χρησιμοποιούνται ορθολογικά προς όφελος των πολιτών της Ένωσης, με στόχο τη βελτίωση της οικονομικής αποτελεσματικότητας, την επιτάχυνση της οικονομικής ανάπτυξης και τη δημιουργία βιώσιμων θέσεων απασχόλησης.

Επιπλέον, πρέπει να τονιστεί ότι η νομοθεσία που διέπει τις κρατικές ενισχύσεις είναι πολύ περίπλοκη, και, αρκετές φορές, μη κωδικοποιημένη. Παρά το γεγονός ότι από τις 1.1.2007 επιτεύχθηκε, με την απλοποίηση και κωδικοποίηση της νομοθεσίας, ο καλύτερος καθορισμός των προτεραιοτήτων της πολιτικής για τις κρατικές ενισχύσεις, παρατηρούνται, μέχρι και σήμερα, αρκετά προβλήματα. Τούτο έχει ως συνέπεια οι Αρχές των διάφορων κρατών – μελών που ασχολούνται με τις κρατικές ενισχύσεις να μην μπορούν να κάνουν έναν προγραμματισμό, και σε αρκετές περιπτώσεις, να ερμηνεύουν την νομοθεσία με λανθασμένο τρόπο και εν τέλει να εμπίπτουν σε διάφορα παραπτώματα.

Η Επιτροπή της Ε.Ε. έχει διαπιστώσει ότι οι πρακτικές και οι διαδικασίες που ακολουθούνται στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων παρουσιάζουν μέχρι και σήμερα ορισμένες ανεπάρκειες, οι οποίες γίνονται αντιληπτές από τη μεγάλη χρονική διάρκεια διεκπεραίωσης των υποθέσεων. Η σύνθετες διοικητικές και γραφειοκρατικές διαδικασίες καθίστανται τεράστιο εμπόδιο για την διαπεραίωση ακόμα και των πιο απλών πραγμάτων που θα μπορούσε να φανταστεί κανείς. Πολλές φορές έχει δε τονιστεί ότι δεν υπάρχει υψηλός βαθμός διαφάνειας αφού η πληροφόρηση είτε μέσω ηλεκτρονικού είτε μέσω έντυπου υλικού δεν είναι αυτή που θα έπρεπε με συνέπεια οι πολίτες και όχι μόνο να χάνουν πολύτιμο χρόνο στην έρευνα προγραμμάτων κρατικών ενισχύσεων.

Ταυτόχρονα, είναι κοινά αποδεκτό ότι η αποτελεσματικότητα και η αξιοπιστία του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων που προϋποθέτει ορθή εφαρμογή των αποφάσεων της Επιτροπής, ιδίως όσον αφορά την ανάκτηση των παράνομων και ασυμβίβαστων κρατικών ενισχύσεων, δηλαδή αυτών που χορηγούνται από τα κράτη μέλη χωρίς να είναι συμβατές με το κοινοτικό δίκαιο για τις κρατικές ενισχύσεις δεν είναι αυτή που θα έπρεπε να είναι. Είναι γεγονός ότι τα κράτη μέλη δεν λαμβάνουν ενεργό ρόλο σ' αυτή τη διαδικασία και πολλά απ' αυτά δεν συμμορφώνονται με τις αποφάσεις της Επιτροπής, με συνέπεια να επικρατεί ανομοιομορφία μεταξύ των κρατών μελών.

Για να αντιμετωπισθούν οι νέες προκλήσεις πρέπει να τροποποιηθούν διεξοδικά οι υφιστάμενοι κανόνες κρατικών ενισχύσεων τόσο ως προς την ουσία όσο και ως προς τη διαδικασία. Για την αποτελεσματική αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των κρατικών ενισχύσεων όσον αφορά τη διάθεση και κατανομή των πόρων, πρέπει να ληφθεί υπόψη η πραγματική τους συμβολή σε ορισμένους πολιτικά επιθυμητούς στόχους που έχουν συμφωνηθεί από κοινού. Επιδίωξη της Επιτροπής θα πρέπει να είναι η υποβολή μιας ολοκληρωμένης και συνεκτικής δέσμης μεταρρυθμίσεων που θα βασίζεται στα ακόλουθα στοιχεία:

- λιγότερες και καλύτερα στοχευμένες κρατικές ενισχύσεις.
- αναλυτική οικονομική προσέγγιση.
- αποτελεσματικότερες διαδικασίες, βελτίωση της εφαρμογής, μεγαλύτερη προβλεψιμότητα και διαφάνεια.
- συνυπευθυνότητα της Επιτροπής και των κρατών μελών: η Επιτροπή δεν μπορεί να βελτιώσει τους κανόνες και την πρακτική των κρατικών ενισχύσεων χωρίς την αποτελεσματική υποστήριξη των κρατών μελών, τα οποία οφείλουν να τηρούν τις υποχρεώσεις τους και να κοινοποιούν κάθε σχεδιαζόμενη ενίσχυση και να εφαρμόζουν σωστά τους σχετικούς κανόνες.

Για να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις που της επιβάλλει η Συνθήκη, η Επιτροπή προσφεύγει σε οικονομικές και νομικές αναλύσεις, σε ορισμένες περιπτώσεις για να διαπιστώσει τότε ένα μέτρο αποτελεί κρατική ενίσχυση (π.χ. εφαρμογή της αρχής του

ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία αγοράς ή αξιολόγηση της αιτιολογικής βάσης ορισμένων μέτρων ανάλογα με τη φύση ή τη γενική διάρθρωση του φορολογικού συστήματος) και ιδίως για να διαπιστώσει πότε μια κρατική ενίσχυση μπορεί να κηρυχθεί συμβατή με τη Συνθήκη. Για να κρίνει αν ένα μέτρο ενίσχυσης μπορεί να θεωρηθεί συμβατό με την κοινή αγορά, η Επιτροπή σταθμίζει τις θετικές επιπτώσεις του μέτρου (επίτευξη στόχου κοινού ενδιαφέροντος) με τις ενδεχομένως αρνητικές παρενέργειές του (στρεβλώσεις των συναλλαγών και του ανταγωνισμού). Τα αναγκαία αποδεικτικά στοιχεία για τον σκοπό αυτό θα πρέπει να παρέχονται από τα κράτη μέλη, πριν από κάθε εφαρμογή του σχεδιαζόμενου μέτρου.

Η Επιτροπή πρέπει να εξακολουθεί να καθορίζει κριτήρια για την αξιολόγηση της συμβατότητας των κρατικών ενισχύσεων, ιδίως με την ανάλυση ειδικών κλάδων. Γενικότερα, η θετική επίπτωση μιας ενίσχυσης εξαρτάται από τους ακόλουθους παράγοντες:

1. με πόση ακρίβεια έχει προσδιοριστεί ο αποδεκτός στόχος κοινού ενδιαφέροντος (είτε κοινωνικός είτε περιφερειακός είτε οικονομικός είτε πολιτιστικός),
2. κατά πόσον η κρατική ενίσχυση αποτελεί πρόσφορο μέσο για την αντιμετώπιση του προβλήματος σε σχέση με άλλα μέσα πολιτικής, και
3. κατά πόσον η ενίσχυση δημιουργεί τα απαιτούμενα κίνητρα και είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας.

Εξ άλλου, το επίπεδο της στρέβλωσης που δημιουργεί η ενίσχυση εξαρτάται γενικά από τα ακόλουθα στοιχεία:

- τη διαδικασία επιλογής των δικαιούχων και τους όρους που συνοδεύουν τη χορήγηση της ενίσχυσης,
- τα χαρακτηριστικά της αγοράς και του δικαιούχου, και
- το ύψος και τη μορφή της ενίσχυσης.

Για παράδειγμα, οι ενισχύσεις διάσωσης ή οι επενδυτικές ενισχύσεις σε μεγάλες επιχειρήσεις πρέπει να ελέγχονται προσεκτικά ώστε να εξυπηρετούν σαφώς στόχους κοινού ενδιαφέροντος, εφόσον οι επιπτώσεις των εν λόγω μέτρων στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές θα είναι κατά κανόνα σημαντικές.

Για να συμβάλει καλύτερα στην εφαρμογή της στρατηγικής της Λισσαβόνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση, η Επιτροπή θα πρέπει να αναβαθμίσει, όπου είναι σκόπιμο, την οικονομική της προσέγγιση στην ανάλυση των κρατικών ενισχύσεων. Η οικονομική προσέγγιση είναι μέσο για την καλύτερη εστίαση και στόχευση ορισμένων κρατικών ενισχύσεων προς τους στόχους της εκ νέου ενεργοποιούμενης στρατηγικής της Λισσαβόνας.

Η συστηματικότερη υιοθέτηση μιας αναλυτικής οικονομικής προσέγγισης μπορεί να εξασφαλίσει μια σωστή και πιο διαφανή αξιολόγηση του κοινού συμφέροντος και των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και των συναλλαγών που συνδέονται με την κρατική ενίσχυση. Η προσέγγιση αυτή μπορεί να συμβάλει ώστε να διερευνηθούν οι λόγοι για τους οποίους η αγορά δεν επιτυγχάνει μόνη της τους επιδιωκόμενους στόχους κοινού ενδιαφέροντος και συνεπώς να εκτιμηθούν τα οφέλη που θα προκύψουν από τα μέτρα κρατικής ενίσχυσης κατά την επίτευξη των στόχων αυτών.

Ένα βασικό στοιχείο, στο πλαίσιο αυτό, είναι η ανάλυση των δυσλειτουργιών της αγοράς, η ελλιπής ενημέρωση ή τα προβλήματα συντονισμού, που μπορεί να είναι κάποιοι από τους λόγους για τους οποίους οι αγορές δεν επιτυγχάνουν τους επιδιωκόμενους στόχους κοινού ενδιαφέροντος, ιδίως αν δεν είναι οικονομικής φύσεως. Στις περιπτώσεις αυτές, η διαπίστωση των σχετικών δυσλειτουργιών της αγοράς θα συμβάλει ώστε να αξιολογηθεί καλύτερα αν η συγκεκριμένη κρατική ενίσχυση είναι δικαιολογημένη και αποδεκτή, αν αποτελεί την πλέον ενδεδειγμένη λύση και πώς θα πρέπει να τεθεί σε εφαρμογή ώστε να επιτευχθεί ο επιδιωκόμενος στόχος χωρίς στρέβλωση του ανταγωνισμού και των συναλλαγών σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.

6.2. Αποτελέσματα των εφαρμογών της Γαλλίας και της Ιρλανδίας

Τα παραδείγματα που έχουν αναφερθεί στην εκπόνηση της παρούσας πτυχιακής εργασίας θεωρήθηκαν άκρως αντιπροσωπευτικά για την μεγάλη σημασία που πρέπει να δίνει η Ε.Ε. στις κρατικές ενισχύσεις. Είναι γεγονός ότι την τελευταία πενταετία γίνεται μεγάλος λόγος για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι κρατικοί ασφαλιστικοί φορείς αφού είναι γνωστό ότι ο μέσος όρος ηλικίας των ευρωπαίων πολιτών έχει αυξηθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό, με συνέπεια οι κρατικοί ασφαλιστικοί φορείς να προβλέπουν την αδυναμία τους να μπορέσουν να συντηρήσουν στο μέλλον ανθρώπους οι οποίοι θα είναι πλέον ανίκανοι να ανταποκριθούν στον τομέα της εργασίας και θα περιμένουν να συντηρηθούν οικονομικά μόνο από αυτούς. Επίσης, τα τελευταία χρόνια γίνεται μεγάλος λόγος για την έναρξη νέων θαλάσσιων δρομολογίων τα οποία έχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σχέση με τις χερσαίες μεταφορές.

Η Ε.Ε. είναι γεγονός ότι αναγνωρίζει την μεγάλη σημασία των προαναφερθέντων ενισχύσεων. Ωστόσο, πρέπει να διασφαλίζει όλους εκείνους του κανόνες που δεν θα επιτρέπουν την στρέβλωση των ορών ανταγωνισμού. Πιο συγκεκριμένα, στην περίπτωση της Ιρλανδίας, παρόλο που μια κρατική ενίσχυση θα βοηθούσε τις εκάστοτε ναυτιλιακές εταιρίες, θεωρήθηκε ότι το σχέδιο κρατικής ενίσχυσης πρέπει να θεωρηθεί ασυμβίβαστο με την κοινή αγορά διότι θα αποφέρει λιγότερα έσοδα στο κράτος, όπως αναφέρεται και πιο αναλυτικά παραπάνω, και για αυτό το λόγω θεωρήθηκε ότι δεν θα έπρεπε να δοθεί κανένα είδος κρατικής ενίσχυσης.

Όσον αφορά δε το παράδειγμα της Γαλλίας, θα πρέπει να τονιστεί ότι η Επιτροπή έκρινε ότι η έναρξη νέων γραμμών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά με βάση το άρθρο 87 παράγραφος 3 της συνθήκης με συνέπεια να προβεί στην χορηγία της εν λόγω κρατικής ενίσχυσης. Η δημιουργία νέων εναλλακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων θεωρήθηκε ότι είναι προς το κοινό όφελος όλων και οποιασδήποτε αμφιβολίες που είχε εκφράσει η Επιτροπή δεν μπόρεσαν να τεκμηριωθούν ώστε και να επικρατήσουν.

6.3. Συνέπειες και επιπτώσεις των κρατικών ενισχύσεων στην ευρωπαϊκή ναυτιλία

Είναι αναμφισβήτητο ότι για την Ε.Ε., η ναυτιλία υπήρξε ένα από τα βασικά εφαλτήρια για την οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία, καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας της. Οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών έχουν ουσιώδη σημασία, διότι συνδράμουν την ευρωπαϊκή οικονομία και τις ευρωπαϊκές εταιρείες στον παγκόσμιο ανταγωνισμό. Επιπλέον, η ναυτιλία και όλοι οι συναφείς ναυτιλιακοί κλάδοι αποτελούν σημαντική πηγή εισοδήματος και θέσεων απασχόλησης στην Ευρώπη.

Σύμφωνα με τον Douglas-Westwood (2005), η ναυτιλία διαδραματίζει ένα σημαντικό ρόλο στην Ε.Ε., και πιο συγκεκριμένα στην Δανία, Γερμανία, Ιταλία, Νορβηγία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Η Ελλάδα είναι μια χώρα η οποία ως κράτος-μέλος της επίσης διαδραματίζει ένα σημαντικό ρόλο αφού κατέχει το 16% της παγκόσμιας εμπορικής ολικής χωρητικότητας. Η Ε.Ε. εξαρτάται από τις θαλάσσιες μεταφορές. Τα επίσημα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι το 70% του εμπορίου εκτός των συνόρων της Ε.Ε. και το 20% του εμπορίου εντός των συνόρων της Ε.Ε. γίνεται δια θαλάσσης. Το ποσοστό αυτό έχει αυξηθεί την τελευταία 20ετία εξαιτίας αφενός της αύξησης της διακίνησης του πετρελαίου και των υποπροϊόντων του και αφετέρου λόγω των κρατικών ενισχύσεων που έχουν δώσει μια τεράστια ώθηση στο να μπορούν ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες να ανταγωνιστούν με άλλες ανταγωνίστριες εταιρείες εκτός των συνόρων της Ε.Ε. Πρέπει δε να τονιστεί ότι οι κρατικές ενισχύσεις έχουν βοηθήσει τις θαλάσσιες μεταφορές να μπορούν να ανταγωνιστούν επί ίσοις όροις με τις χερσαίες μεταφορές.

Επίσης, σύμφωνα με επίσημες στατιστικές, λέγεται ότι στην Ε.Ε. υπήρχαν κατά το έτος 2001, 14.000 ενεργές εταιρείες, με 155.000 άτομα να απασχολούνται σε αυτές (ibid). Μετά το πέρας πολλών κρατικών ενισχύσεων, σύμφωνα με επίσημα στατιστικά στοιχεία της Eurostat, οι πραγματικοί αριθμοί των παραπάνω έχουν αυξηθεί κατά 1,5 ποσοστιαία μονάδα, πράγμα που δείχνει ότι οι κρατικές ενισχύσεις έχουν συνεισφέρει πραγματικά στην ανάπτυξη της ναυτιλίας, και κατά συνέπεια στην ανάπτυξη γενικά της οικονομίας, αφού μέσω των επιδοτήσεων απασχολείται μεγαλύτερος αριθμός ανθρώπων και το βιοτικό επίπεδο των ευρωπαίων πολιτών έχει βελτιωθεί και αυτό με την σειρά του.

Τα τελευταία έτη, η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και των διεθνών εμπορευματικών συναλλαγών έχει τροφοδοτήσει τη ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Κατά τα τέλη του 2008, όμως, ο αντίκτυπος της οικονομικής κρίσης στην πραγματική οικονομία είναι επίσης αισθητός και στον ναυτιλιακό τομέα. Είναι πλέον γεγονός ότι χρειάζεται κατάλληλη προσέγγιση πολιτικής, προκειμένου να εξασφαλιστούν οι συνεχείς επιδόσεις του ευρωπαϊκού συστήματος θαλάσσιων μεταφορών και η συμβολή του στην ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας. Πέραν της παρούσας οικονομικής συγκυρίας, μια προσεγμένη προσέγγιση πολιτικής αναμένεται να εξασφαλίσει τη συγκράτηση στην Ε.Ε. καίριας ανθρώπινης και τεχνολογικής τεχνογνωσίας, που θα συντελέσει στη βιωσιμότητα και την ανταγωνιστικότητα των σημερινών και των μελλοντικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Είναι καιρός η Ε.Ε. να επισημάνει τους βασικούς τομείς δράσης, οι οποίοι θα ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα του τομέα, βελτιώνοντας ταυτοχρόνως τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του, με γνώμονα πάντα το σχετικό οικονομικό υπόβαθρο και τα χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής αγοράς.

Ορισμένα μέτρα τα οποία έχουν λάβει τα κράτη μέλη, σύμφωνα με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, έχουν συμβάλει στη διατήρηση μέρους του στόλου στα ευρωπαϊκά νηολόγια και στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης για τους ευρωπαίους ναυτικούς. Ωστόσο, οι ευρωπαϊκές σημαίες εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν έντονο ανταγωνισμό από νηολόγια τρίτων χωρών. Συχνά, οι αλλοδαποί ανταγωνιστές διαθέτουν σημαντικά πλεονεκτήματα από άποψη κυβερνητικής στήριξης, πρόσβασης σε φθηνά κεφάλαια και άφθονο εργατικό δυναμικό ή ευέλικτης εφαρμογής διεθνώς συμφωνημένων προτύπων.

Αναμφισβήτητα οι κρατικές ενισχύσεις έχουν διαδραματίσει ένα σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της ναυτιλίας της Ε.Ε, ύστερα από την δεκαετία του '80 που επικρατούσε μια τάση απομάκρυνσης από τα ευρωπαϊκά νηολόγια με συνέπεια την συρρίκνωση του ευρωπαϊκού στόλου. Αυτό το γεγονός οφείλονταν σε μεγάλο ποσοστό στον έντονο ανταγωνισμό που επικρατούσε την εποχή εκείνη, και στην αδυναμία της ΕΕ να μπορέσει να βοηθήσει τον τομέα αυτό είτε με την μορφή κρατικών ενισχύσεων στα μέλη κράτη της είτε με άλλες μορφές βοήθειας ή πολιτικών αποφάσεων σχετικών με την ναυτιλία, όπως ευνοϊκοί όροι στην φορολογία των εταιριών, στην ασφάλιση των ναυτικών κτλ. Ωστόσο, με τις πρώτες κατευθυντήριες γραμμές που εξέδωσε η Ε.Ε. σχετικά με την ναυτιλία μετά

το 1989, ο κλάδος μπόρεσε να ανακάμψει, φτάνοντας στην σημερινή εποχή να καθίσταται σε μια ακμάζουσα ναυτιλιακή βιομηχανία.

Ωστόσο, κάποιες περαιτέρω χαρακτηριστικές αδυναμίες σε ότι αφορά στις πολιτικές που είχαν αποφασιστεί να ακολουθηθούν, οι οποίες έχουν ήδη αναφερθεί στο παραπάνω υποκεφάλαιο αναδυθήκαν που και σε πολλές περιπτώσεις συνεχίζουν να υπάρχουν μέχρι και σήμερα. Η Ε.Ε. θα πρέπει να τις λάβει σοβαρά υπόψη για να συνεχίσει να έχει ένα ανταγωνιστικό στόλο και κατά συνέπεια να ωφεληθεί και η ίδια της. Επίσης, στο πλαίσιο της σημερινής οικονομικής κρίσης, άλλοι παράγοντες, όπως οι κίνδυνοι πλεονάσματος χωρητικότητας σε ορισμένα τμήματα της αγοράς, μέτρων προστατευτισμού του εμπορίου από τρίτες χώρες, αστάθειας στις ενεργειακές αγορές ή απώλειας της τεχνογνωσίας λόγω έλλειψης ειδικευμένων ανθρώπινων πόρων στην Ευρώπη, θα μπορούσαν να ωθήσουν τα κεντρικά ναυτιλιακά γραφεία και τους ναυτιλιακούς κλάδους να μετεγκατασταθούν, υπονομεύοντας τις προσπάθειες της Ε.Ε. να εξασφαλίσει ποιοτική ναυτιλία σε ολόκληρο τον κόσμο. Οι κρατικές ενισχύσεις, κατά το παρελθόν, έχουν βοηθήσει την εν λόγω κατάσταση, αλλά θα πρέπει να ληφθούν παραπέρα μέτρα ώστε να μην αναδυθούν νέα προβλήματα στο μέλλον.

Συνεπώς, είναι θέμα ζωτικού συμφέροντος για την Ε.Ε. να επιτύχει και να διατηρήσει σταθερούς και προβλέψιμους παγκόσμιους όρους ανταγωνισμού για τη ναυτιλία και τους άλλους ναυτιλιακούς κλάδους. Ένα ελκυστικό πλαίσιο για την ποιοτική ναυτιλία και τους ποιοτικούς μεταφορείς στην Ε.Ε. θα συντελέσει στην επιτυχία της Στρατηγικής της Λισσαβώνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση, με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών συμπλεγμάτων ναυτιλιακών φορέων (maritime clusters). Αυτό θα εξασφαλίσει επίσης την ανθεκτικότητα του ευρωπαϊκού κλάδου θαλάσσιων μεταφορών έναντι της οικονομικής επιβράδυνσης

Πρέπει, επίσης, να διατηρηθεί και, όπου χρειάζεται, να βελτιωθεί ένα σαφές και ανταγωνιστικό πλαίσιο για τη φορολογία χωρητικότητας, τη φορολογία εισοδήματος και τις κρατικές ενισχύσεις, υπό το φως της εμπειρίας που έχει αποκτηθεί με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές. Το πλαίσιο πρέπει να επιτρέπει να λαμβάνονται θετικά μέτρα προκειμένου να στηριχθούν οι προσπάθειες για οικολογικότερη ναυτιλία, η τεχνολογική καινοτομία, καθώς και οι ναυτικές σταδιοδρομίες και οι επαγγελματικές δεξιότητες. Πρέπει δε να εξεταστεί η

σκοπιμότητα ενισχυμένου δεσμού μεταξύ της απασχόλησης στα συμπλέγματα ναυτιλιακών φορέων και των ενισχύσεων.

Επίσης πρέπει να καταστεί ζωτικής σημασίας η ανάληψη αποφασιστικής δράσης για τη στήριξη των ισότιμων όρων διεθνών ναυτιλιακών συναλλαγών και της ισότιμης πρόσβασης στις αγορές. Πρέπει να συνεχιστεί σε όλα τα επίπεδα η απελευθέρωση των συναλλαγών στις ναυτιλιακές υπηρεσίες. Παράλληλα με τις διαπραγματεύσεις στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ), η Ε.Ε. πρέπει επίσης να εντατικοποιήσει τον διάλογο και τις διμερείς συμφωνίες με βασικούς εμπορικούς και ναυτιλιακούς εταίρους.

Στις προσπάθειες αυτές πρέπει να περιλαμβάνεται η δέσμευση για επιδίωξη ποιοτικής ναυτιλίας, η οποία συνεπάγεται, εν γένει, συνεργασία για την επίτευξη ισότιμων όρων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, με την τήρηση διεθνώς συμφωνημένων κανόνων σε παγκόσμιο επίπεδο.

Όσον αφορά την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία, η Επιτροπή πρόσφατα επανεξέτασε τους ειδικούς κανόνες ανταγωνισμού που ισχύουν για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών προς και από την Ε.Ε. Η Επιτροπή οφείλει να εξακολουθήσει να παρακολουθεί τις συνθήκες της αγοράς, να εξετάζει τον οικονομικό αντίκτυπο της νέας αντιμονοπωλιακής προσέγγισης και, εάν είναι ανάγκη, να προβαίνει σε ενδεδειγμένες ενέργειες. Συν τοις άλλοις, η Επιτροπή πρέπει να αναλάβει την πρωτοβουλία να προωθήσει την ευθυγράμμιση των ουσιαστών κανόνων ανταγωνισμού παγκοσμίως.

Τέλος, η εντατικοποίηση της παγκοσμιοποίησης έχει επίσης ασκήσει μεγαλύτερη πίεση στη λεπτή ισορροπία του διεθνούς πλαισίου που διέπει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των χωρών ως κρατών σημαίας, κρατών λιμένα και παράκτιων κρατών. Η αρχή του «γνήσιου δεσμού», όπως καθορίζεται στη Σύμβαση των ΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας, πρέπει να αποτελέσει βασικό στοιχείο των διεθνών προσπαθειών για τη στήριξη των στόχων αειφόρου ανάπτυξης.

Παρόλα αυτά, σ' αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφερθούν κάποιοι τομείς για τους οποίους οι κρατικές ενισχύσεις έχουν παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο με την προώθηση της ανάπτυξης της ναυτιλίας και των υπηρεσιών που εμπλέκονται γύρω από αυτήν (marine clusters). Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι ασφαλιστικές εταιρείες.

Επίσης, η ανάπτυξη λιμένων σε χώρες που έχουν αναπτυγμένο τον τομέα της ναυτιλίας αποτελεί αναμφισβήτητο γεγονός. Σύμφωνα με τον Douglas-Westwood (2005), το Rotterdam αποτελεί το μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι της Ε.Ε. από το οποίο διακινούνται εκατομμύρια τόνων αγαθά σε ετήσια βάση, όχι μόνο εντός των συνόρων της Ε.Ε. αλλά και εκτός από αυτήν. Είναι γεγονός ότι κατά το έτος του 2002, υπήρχαν στην Ε.Ε. 985 λιμάνια. Από τα 285 αυτών διακινούνταν πάνω από ένα εκατομμύριο τόνους αγαθών. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με την Eurostat, κατά μέσο όρο από αυτά κινήθηκαν πάνω από 350 εκατομμύρια επιβάτες (δηλ. το 70% του πληθυσμού της Ε.Ε.) και 3,5 δισεκατομμύρια τόνους αγαθών σε ετήσια βάση. Οι κρατικές ενισχύσεις έχουν συνδράμει στους παραπάνω πραγματικά αριθμούς αφού ενισχύουν άμεσα τον τομέα αυτών μέσω του ανταγωνισμού.

Επιπροσθέτως, η ανάπτυξη της ναυτιλίας έχει σαν συνέπεια την αύξηση του τουρισμού. Έρευνες του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού δείχνουν ότι κατά ως το έτος 2020 ο τουρισμός στην Ε.Ε. θα αυξηθεί κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες. Είναι γεγονός ότι ο τουρισμός τα τελευταία 40 χρόνια βασιζόταν κατά μεγάλο ποσοστό στο χώρο της Μεσογείου. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια βλέπουμε ότι υπάρχει μια έντονη τάση στην ανάπτυξη του τουρισμού στην Βόρεια Ευρώπη με την έντονη αναστήλωση παλαιών λιμανιών και την δημιουργία νέων μαρίνων. Επίσης, διακρίνεται έντονη η ανάπτυξη σε αυτές τις περιοχές σχολών ιστιοπλοΐας, jet ski, θέρετρων ψαρέματος κτλ. Οι ενισχύσεις έχουν βοηθήσει προς την κατεύθυνση αυτή για ευνόητους λόγους αφού μ' αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται η βασικότερη αρχή των κρατικών ενισχύσεων, η εκμηδένιση του αθέμιτου ανταγωνισμού. Με άλλα λόγια, πλέον οι χώρες της Βαλτικής μπορούν να απορροφήσουν κρατικές ενισχύσεις ώστε να ανταγωνιστούν επί ίσοις όροις τις αντίστοιχες χώρες της Μεσογείου που έχουν μια μακρά ιστορία στον τομέα του τουρισμού.

Τέλος, στην Ε.Ε. παρατηρείται η ανάπτυξη της τεχνολογίας που αφορά το τομέα της ναυτιλίας. Το 2000, εκτιμήθηκε ότι η Ε.Ε. μπορούσε να προσφέρει το 37% του εξοπλισμού πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο. Όσον αφορά δε την αγορά της ναυπηγικής, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια μεγάλη αύξηση της. Η παραγωγή πλοίων θεωρείται ένα από τους βασικούς πόρους εσόδων για την Ε.Ε. και έχει δοθεί μεγάλο βάρος σε αυτόν είτε μέσω χρηματοδοτήσεων είτε μέσω κρατικών ενισχύσεων. Πρέπει δε να σημειωθεί ότι στην εποχή μας άρχισαν να αναβιώνουν σχολές που για πολλά χρόνια δεν λειτουργούσαν

με απώτερο σκοπό την εκπαίδευση προσωπικού για την επάνδρωση τέτοιου είδους ναυπηγείων.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

7. Συμπεράσματα και περαιτέρω έρευνα

Είναι ευρέως γνωστό ότι η Ε.Ε. θεωρείται ως η ισχυρότερη ένωση κρατών μέχρι σήμερα στην παγκόσμια ιστορία, με οικονομικό, πολιτικό, κοινωνικό και πολιτιστικό περιεχόμενο. Αποτελεί δε, επί του παρόντος, το τρέχον στάδιο μιας ανοιχτής διαδικασίας ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Ένας από του πρωταρχικούς στόχους που είχαν θέσει οι ιδρυτές της ήταν η κατάργηση των δασμών μεταξύ των κρατών – μελών της, καθώς και η δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς. Ωστόσο, για την επίτευξη αυτών των στόχων τους θα έπρεπε όλα τα κράτη μέλη να λάβουν, και εν συνεχεία να εφαρμόσουν, κοινές πολιτικές, με άξονα πάντα την ευημερία των κατοίκων τους. Πράγμα διόλου εύκολο.

Στην πορεία προς την ολοκλήρωση της, η Ε.Ε. συνάντησε αρκετές δυσκολίες. Ωστόσο, πρέπει να λεχθεί ότι άλλες μπόρεσε να τις ξεπεράσει, λαμβάνοντας τολμηρές αποφάσεις, και άλλες, λόγω της ανομοιομορφίας, σε πολλά επίπεδα, των κρατών –μελών της προσπαθεί ακόμα και σήμερα να τις αντιμετωπίσει.

Η ναυτιλία, όπως έχει προαναφερθεί, αποτελεί έναν από τους ευαίσθητους τομείς που η Ε.Ε. δίνει μεγάλη σημασία για την προώθηση της γενικότερης οικονομικής πολιτικής της. Είναι αναμφισβήτητο ότι η ναυτιλία αποτελεί βασικό πυλώνα της οικονομίας της Ε.Ε., προσφέροντας πόρους, συμβάλλοντας στην απασχόληση και την περιφερειακή συνοχή, αναβαθμίζοντας το βιοτικό επίπεδο των πολιτών με την αύξηση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ λόγω της εισροής σημαντικών κεφαλαίων, ενισχύοντας την ισχύ και το κύρος της Ε.Ε. διεθνώς.

Παρόλα αυτά, ο κλάδος της ναυτιλίας της Ε.Ε. τις τελευταίες δεκαετίες αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα. Ο ανταγωνισμός αποτελεί ένα από τα βασικότερα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπίσει με τα κατάλληλα μέτρα. Η διατήρηση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών μελών καθίσταται μία από τις σημαντικότερες πολιτικές της Ε.Ε.. Ένας από τους βασικούς πυλώνες της πολιτικής ανταγωνισμού, όπως προαναφερθήκαμε παραπάνω, είναι ο έλεγχος των κρατικών ενισχύσεων.

Η πολιτική κρατικών ενισχύσεων αντιμετωπίζει σήμερα νέες προκλήσεις που απαιτούν τη λήψη μέτρων. Όπως τονίστηκε σαφώς από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο τον Νοέμβριο του 2004, πρέπει να δοθεί νέα ώθηση στη στρατηγική της Λισσαβόνας. Στην

ανακοίνωσή της προς το εαρινό Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του 2005 με τίτλο «Συνεργασία για την οικονομική μεγέθυνση και την απασχόληση, νέο ξεκίνημα για τη στρατηγική της Λισσαβόνας», η Επιτροπή καθόρισε ένα νέο πρόγραμμα δράσης στο πλαίσιο της στρατηγικής αυτής, στο οποίο σημαντικό ρόλο κατέχει ο έλεγχος των κρατικών ενισχύσεων. Το πρόγραμμα, όπως προαναφέρθηκε, άρχισε να εφαρμόζεται από την 1.1.2005 και πρόκειται να ολοκληρωθεί το τέλος του 2009. Ωστόσο, παρόλο που θα μπορούσε κανείς να πει ότι πάρθηκαν γενναίες αποφάσεις, υπάρχουν προβλήματα που χρίζουν άμεση επίλυση και έχουν αναλυθεί παραπάνω.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Μαρτίου 2005 κάλεσε τα κράτη μέλη «να συνεχίσουν την πορεία τους προς μείωση του γενικού επιπέδου των κρατικών ενισχύσεων, λαμβάνοντας συνάμα υπόψη τις ενδεχόμενες αδυναμίες των αγορών. Η κίνηση αυτή έπρεπε να συνοδεύεται από επανακατεύθυνση των ενισχύσεων προς στήριξη ορισμένων οριζόντιων στόχων όπως η έρευνα και η καινοτομία, καθώς και η αξιοποίηση του ανθρώπινου κεφαλαίου. Η μεταρρύθμιση των περιφερειακών ενισχύσεων θα έπρεπε επίσης να καλλιεργεί υψηλό επίπεδο επενδύσεων και να επιτρέπει τη μείωση των ανισοτήτων σύμφωνα με τους στόχους της Λισσαβόνας».

Είναι αναμφισβήτητο ότι η πολιτική κρατικών ενισχύσεων διασφαλίζει τον ανταγωνισμό στην ενιαία αγορά και συνδέεται στενά με πολλούς στόχους κοινού ενδιαφέροντος, όπως οι υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος, η περιφερειακή και κοινωνική συνοχή, η απασχόληση, η έρευνα και ανάπτυξη, η προστασία του περιβάλλοντος και η προστασία και προώθηση της πολιτιστικής πολυμορφίας. Πρέπει να συμβάλλει, αυτοτελώς και με τη στήριξη άλλων πολιτικών, ώστε η Ευρώπη να γίνει ελκυστικότερος τόπος για επενδύσεις και απασχόληση, να ενισχυθεί η γνώση και η καινοτομία για την ανάπτυξη και να δημιουργηθούν περισσότερες και καλύτερες θέσεις απασχόλησης.

Η διεύρυνση του 2004, και ακολούθως το 2007, δεν είχε προηγούμενο σε μέγεθος. Για τον λόγο αυτό απαιτούνται προσαρμογές στην πολιτική κρατικών ενισχύσεων και καλύτερη διακυβέρνηση ώστε να εξασφαλίζεται αποτελεσματικός έλεγχος στη διευρυμένη Ένωση.

Επιπλέον, τα κείμενα που εκδίδει η Επιτροπή, κατά την διάρκεια των χρόνων, αυξάνονται και γίνονται πιο περίπλοκα, με αποτέλεσμα να χρειάζεται εξορθολογισμός της

πολιτικής κρατικών ενισχύσεων, να εστιασθεί στις μορφές ενισχύσεων που δημιουργούν περισσότερες στρεβλώσεις και να γίνει πιο προβλέψιμος και εύκολος ο έλεγχός τους, περιορίζοντας έτσι τη νομική αβεβαιότητα και τον διοικητικό φόρτο τόσο για την Επιτροπή όσο και για τα κράτη μέλη. Επίσης, τα κράτη μέλη πρέπει να δεσμευθούν περισσότερο όσον αφορά την υποχρέωσή τους για εφαρμογή των κανόνων κρατικών ενισχύσεων. Τέλος, είναι ανάγκη να αυξηθεί η διαφάνεια και η ευαισθητοποίηση σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις, ώστε να υπάρχει περισσότερη συμμετοχή από τις επιχειρήσεις, τους ακαδημαϊκούς κύκλους, τους ειδικούς σε θέματα ανταγωνισμού, τους καταναλωτές, αλλά και το ευρύτερο κοινό, και να ενεργοποιηθούν για την καταστολή των παράνομων ενισχύσεων, ιδίως προσφεύγοντας ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων.

Η παρούσα εργασία θα πρέπει να αποτελέσει εφαλτήριο για περαιτέρω έρευνα. Είναι γεγονός ότι έχουν ληφθεί υπόψη συγκεκριμένα γεγονότα που έχουν στιγματίσει την ναυτιλία και τις κρατικές ενισχύσεις, χωρίς να συμπεριληφθούν οι πρόσφατες «αρνητικές» εξελίξεις που έχουν λάβει τόπο στην παγκόσμια σκηνή της οικονομίας και έχουν επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό και την ναυτιλία. Αυτό που μπορεί να προταθεί για περαιτέρω έρευνα είναι η καταγραφή των επιπτώσεων που έχει επιφέρει η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση στον τομέα της ναυτιλίας και η χορήγηση των κρατικών ενισχύσεων σ' αυτόν τον κλάδο στο μέλλον. Θα πρέπει να αξιολογηθούν κάποιες τακτικές που ακολουθούνταν στο παρελθόν και να προταθούν νέες για την διασφάλιση καλύτερα στοχευμένων κρατικών ενισχύσεων λαμβάνοντας υπόψη αφενός τις πρόσφατες εξελίξεις και αφετέρου τα προβλήματα που έχουν επισημανθεί κατά καιρούς.

Βιβλιογραφία

Μούσης Ν. Σ. (2005) Ευρωπαϊκή Ένωση Δίκαιο, Οικονομία, Πολιτική. Αθήνα: Παπαζήσης

Bredima-Savoroulou, A. (1990), *The Common Shipping Policy of the EC*. Amsterdam: Elsevier.

Θεοδωρόπουλος Σ. (2006), Εξελίξεις και Προοπτικές Ευρωπαϊκής Οικονομικής Ολοκλήρωσης Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.

Corres, A.J. (2007), “Greek Maritime Policy and the Discreet Role of Shipowners’ Associations” In: Pallis A.A. (ed). *Maritime Transport: The Greek Paradigm*, Transport Economics Series 1_ 21, London: Elsevier, 221-255

Selkou E και Roe M (2004), *Globalization, Policy and Shipping*, Cheltenham: Edward Elgar

Pelkamans J. (1999), *European Intergration. Methods and Economic Analysis* London: Longman

<http://eur-lex.europa.eu/el/treaties/index.htm#founding> Ιδρυτικές Συνθήκες

http://www.ecocrete.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=4433&Itemid=0

Πετρελαϊκή Κρίση

http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/ad/583/583133/583133el.pdf Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

<http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/l24007.htm> Λευκή Βίβλος: η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών έως το έτος 2010

EUROSTAT 2006, Transport in figures

Lloyd’s register – fairplay

Douglas-Westwood (2005), *World marine markets. A report to WTSH*, Report, No 328-05. Canterbury: Douglas-Westwood limited

www.apodimos.com On line Greek news

http://ec.europa.eu/dgs/competition/index_el.htm Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού

Γραφείο εφόρου 16 Αυγούστου 2005 ελέγχου κρατικών ενισχύσεων

<http://www.publicaid.gov.cy/publicaid/publicaid.nsf/index?Openform>

ISL shipping statistics 2001 Έκτο και πέμπτο παγκόσμιο νηολόγιο πλοίων ως προς τη χωρητικότητα αντιστοίχως (πλοία περισσότερων των 300 gt).

Κείμενα Ευρωπαϊκής Επιτροπής

C (2004) 43 Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1999), Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, Com (1999) 317 τελικό

European Communities (1985), Commission Completing the Internal Market. White Paper from the Commission to the European Council, COM (85) 310 final, 14 June 1985.

European Communities (1999), Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, COM (1999) 317 τελικό

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2002), *Γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών με θέμα την «Πρόταση για οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά*, Com (2002) 441 τελικό

Ευρωπαϊκή Επιτροπή(1997), *Απόφαση της Επιτροπής, της 30ής Ιανουαρίου 2002, σχετικά με το καθεστώς ενίσχυσης που προτίθεται να θέσει σε εφαρμογή η Γαλλία για την έναρξη νέων θαλάσσιων δρομολογίων μικρών αποστάσεων*, (Com 93 της 22.3.1997)

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1998) *Απόφαση της Επιτροπής, της 9ης Δεκεμβρίου 1998, σχετικά με το μέτρο που προγραμματίζει να εφαρμόσει η Ιρλανδία υπέρ της εργοδοσίας για την επιστροφή των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης που καταβάλλονται για τους*

ναυτιλλόμενους που απασχολούνται σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων τα οποία δεν απαιτείται να έχουν νηολογηθεί σε κράτος μέλος COM 103 της 4.4.1998, σ. 15

Άρ. 4 του Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας

Άρ. 51 Συνθήκης Ευρωπαϊκής Κοινότητας

Άρ. 71 Συνθήκης Ευρωπαϊκής Κοινότητας

Άρ. 75 Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, Άρ. 232 Συνθήκης Ευρωπαϊκής Κοινότητας

Άρ. 75 Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, Άρ. 71 Συνθήκης Ευρωπαϊκής Κοινότητας

Άρ. 77 Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, Άρ. 73 Συνθήκης Ευρωπαϊκής Κοινότητας

Άρ. 79 Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, Άρ. 75 Συνθήκης Ευρωπαϊκής Κοινότητας

Άρ. 80 Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, Άρ. 76 Συνθήκης Ευρωπαϊκής Κοινότητας

Άρ. 87 παρ. 1 Συνθήκης Ευρωπαϊκής Κοινότητας

Κανονισμός (ΕΚ) 540/98 του Συμβουλίου περί των νέων κανόνων ενισχύσεως της ναυπηγικής βιομηχανίας, ΕΕ L 202 της 18.7.1998, σ. 1.

Απόφαση του Συμβουλίου της 14.10.1998, Ε.Ε. L 277, σ. 1

Απόφαση του Συμβουλίου της 9.10.1999, Ε.Ε. C 288, σ. 2

Απόφαση του Συμβουλίου της 1.2.2000, Ε.Ε. C 28, σ. 2

Απόφαση του Συμβουλίου της 13.1.2001, ΕΕ L 10, σ. 20

Απόφαση του Συμβουλίου της 13.12.2002, ΕΕ L 337, σ.3.

Απόφαση του Συμβουλίου της 2.8.2003, ΕΕ L 196, σ. 1

Απόφαση του Συμβουλίου ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ.1

Απόφαση του Συμβουλίου της 29.07.1992, Ε.Ε. C 191

Απόφαση του Συμβουλίου της 12.12.1992, ΕΕ L 364, σ.1

Απόφαση του Συμβουλίου της 10.3.1994, Ε.Ε. C 72, σ. 3

Απόφαση του Συμβουλίου της 1.6.1996, ΕΕ L 138, σ. 1

Απόφαση του Συμβουλίου της 5.7.1997, Ε.Ε. C 205, σ. 5

Απόφαση του Συμβουλίου της 10.3.1998, Ε.Ε. C 74, σ. 9

Απόφαση του Συμβουλίου της 28.8.1999, Ε.Ε. C 227 (C 21/98)

Απόφαση 5ης Μαΐου 1982 στην υπόθεση 15/81

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ