

ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Τροποποίηση διατάξεων των νόμων 1262/1982 (ΦΕΚ Α' 70) και 1338/1983 (ΦΕΚ Α' 34) για την ανταγωνιστικότητα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της χώρας»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

I. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

1. Είναι γνωστή η κρίση που αντιμετωπίζει η ναυπηγική βιομηχανία σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η κρίση αυτή οφείλεται σε δύο κυρίως λόγους:

- στην υπερβάλλουσα δυναμικότητα μεταφοράς του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, σε σχέση με την παγκόσμια προσφορά μεταφερόμενων φορτίων, και

- στην υπερβάλλουσα κατασκευαστική δυναμικότητα, σε παγκόσμιο επίπεδο, σε σχέση με τη ζήτηση για νέες ναυπηγικές κατασκευές. Οι ανωτέρω λόγοι, σε συνδυασμό με τον ανταγωνισμό λόγω του χαμηλού κόστους κατασκευής των ναυπηγείων των αναπτυσσόμενων χωρών του τρίτου κόσμου (κυρίως της Άπω Ανατολής), οδήγησαν σε πτώση των τιμών με κατάληξη τη δημιουργηθείσα κρίση.

Όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η αρχική μελέτη της Επιτροπής απέδειξε ότι οι τιμές των πλέον ανταγωνιστικών ναυπηγείων της Κοινότητας είναι 10-45% υψηλότερες από τις τιμές των ναυπηγείων της Άπω Ανατολής. Σήμερα βέβαια, το άνοιγμα αυτό έχει βελτιωθεί, χωρίς όμως να μπορεί να κλείσει.

2. Τα ανωτέρω, καθώς και ο ενδοτικός ανταγωνισμός και χορηγούμενες ενδοκοινοτικές κρατικές ενισχύσεις οδήγησαν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο να επιτρέψει τη χορήγηση ενός κοινού ανώτατου ορίου ισοδύναμης κρατικής ενισχύσεως στην παραγωγή, που ορίσθηκε σε 28% της συμβατικής αξίας του πλοίου πριν την ενίσχυση σε πρώτη εφαρμογή. Ήδη το ποσοστό αυτό μειώθηκε σε 26% για το 1989 και σε 20% για το 1990.

II. ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Τα κίνητρα που παρέχονται με επιδίωξη τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου της ναυπηγικής και ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας είναι περιορισμένα, αφορούν τέσσερις μόνο κατηγορίες σκαφών και εντάσσονται στο ευρύτερο και γενικότερο σύστημα κινήτρων του ν. 1262/1982, με αποτέλεσμα να παραμένουν σήμερα σχεδόν ανενεργά, παρά το νευραλγικό χαρακτήρα και την ευαισθησία του κλάδου αυτού.

A. ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ

Με τον παρόντα νόμο σκοπείται:

Η τροποποίηση του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου κινήτρων ώστε να παρασχεθεί στην πολιτεία η δυνατότητα, προσαρμοζόμενη στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, να θεσπίζει και να εφαρμόζει, με πράξεις κανονιστικού περιεχομένου, μέτρα για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της χώρας, μέσω ενός ευέλικτου και ευπροσάρμοστου μηχανισμού πολιτικής κινήτρων, που θα αποφασίζονται για τον κλάδο αυτόν.

Απώτερος στόχος είναι:

- η αναδιάρθρωση και ο αναπροσανατολισμός των ναυπηγείων καθώς και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου,
- η προσέλκυση παραγγελιών.

B. ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ

1. Ως προς το άρθρο 1

Η εξουσιοδοτική διάταξη του άρθρου αυτού αποτελεί προσθήκη νέου άρθρου με αριθμό 29Α στο ν. 1262/1982, όπως σήμερα έ-

χει διαμορφωθεί και ισχύει μετά από τις τροποποιήσεις που έχουν μεσολαβήσει μέχρι σήμερα.

Συγκεκριμένα αποσκοπείται ειδικά για τον κλάδο αυτόν η παροχή δυνατότητας παρεκκλίσης από το γενικότερο καθεστώς παροχής κινήτρων του ν. 1262/1982 ώστε να είναι δυνατή η απεμπλοκή του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου από το ήδη ισχύον περιορισμένο πεδίο παροχής ενισχύσεων προς ορισμένες μόνο δραστηριότητες αυτού (ακτοπλοϊκά πλοία, κρουαζιερόπλοια, αλιευτικά λ.χ.) αφού ακολουθείται σήμερα το υπάρχον σύστημα με γεωγραφική κατανομή (τοπικό κριτήριο) για την παροχή των κινήτρων.

Η ευαισθησία και οι ιδιαιτερότητες του ελληνικού ναυπηγικού κλάδου καθιστούν αναγκαία τη δυνατότητα παροχής κινήτρων και ενισχύσεων με βάση καθαρά κλαδικά κριτήρια (και όχι γεωγραφικά -τοπικά όπως του ν. 1262/1982), αναλόγως με τις συγκεκριμένες ανάγκες των επιχειρήσεων του κλάδου, τις διαφοροποιημένες ρυθμίσεις που ενδεχομένως απαιτούνται γι' αυτές και μέσα στα πλαίσια που καθορίζονται από τις διατάξεις της Ε.Ο.Κ. και της έκτης οδηγίας.

2. Ως προς το άρθρο 2

Η διάταξη αυτή αποτελεί προσθήκη στην υπάρχουσα διάταξη του άρθρου 2 παρ. 1 του ν. 1338/1983, που περιέχει τις γενικές εξουσιοδοτήσεις που χρησιμοποιούνται για την προσαρμογή του ελληνικού εσωτερικού δικαίου στις διατάξεις του παράγωγου δικαίου (κανονισμοί, οδηγίες, συστάσεις και ατομικές αποφάσεις, που εκδίδουν το Όργανο) των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Η προσαρμογή αυτή συνίσταται μεταξύ άλλων και στην παροχή δυνατότητας τροποποίησης των εσωτερικών διατάξεων που αντίκεινται στις κοινοτικές ρυθμίσεις και γίνεται κυρίως με προεδρικά διατάγματα, αλλά και με υπουργικές αποφάσεις κανονιστικού περιεχομένου (δημοσιευόμενες στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως) για περιορισμένο όμως από το νόμο αριθμό περιπτώσεων.

Συγκεκριμένα, όσον αφορά την προσαρμογή στις κοινοτικές οδηγίες που αφορούν το καθεστώς των ενισχύσεων για την ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, με την ανωτέρω προσθήκη στο άρθρο 2 παρ. 1 του ν. 1338/1983 παρέχεται η αναγκαία νομοθετική εξουσιοδότηση, ώστε για λόγους ευελιξίας να μπορεί για το ναυπηγικό - ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο να γίνεται η προσαρμογή στις κοινοτικές διατάξεις και με κοινές υπουργικές αποφάσεις κανονιστικού περιεχομένου, όχι μόνο ως προς τη συγκεκριμένη οδηγία 87/167/Ε.Ο.Κ. (έκτη οδηγία) του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, αλλά και προς άλλες συναφείς οδηγίες που ισχύουν ή ενδεχομένως ακολουθήσουν. Η επιλογή αυτή έγινε, τόσο διότι είναι σύμφωνη με το πνεύμα των λοιπών διατάξεων του ν. 1338/1983, όσο και διότι με τις κοινές υπουργικές αποφάσεις θα είναι δυνατή η ταχεία προσαρμογή και συμμόρφωση στις κοινοτικές διατάξεις, σε συνδυασμό μάλιστα με την εξουσιοδότηση του άρθρου 1.

Αθήνα 5-2-1990

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ	Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ	Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
		ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
		ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
		ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Γ. ΓΕΝΗΜΑΤΑΣ Γ. ΣΟΥΦΛΙΑΣ ΓΡ. ΓΙΑΝΝΑΡΟΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Τροποποίηση διατάξεων των νόμων 1262/1982 (ΦΕΚ Α' 70) και 1338/1983 (ΦΕΚ Α' 34) για την ανταγωνιστικότητα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της χώρας.

Άρθρο 1

Στο ν. 1262/1982, μετά το άρθρο 29 προστίθεται άρθρο 29Α ως εξής: