

## Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om statsstøtte til skibsbygning (tillægsudtalelse)

(2011/C 318/10)

Ordfører: **Marian KRZAKLEWSKI**

Medordfører: **Enrique CALVET CHAMBON**

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede den 9. december 2010 under henvisning til artikel 29 A i gennemførelsesbestemmelserne til forretningsordenen, at afgive udtalelse om

*Statsstøtte til skibsbygning*

(tillægsudtalelse).

Det forberedende arbejde henvistes til Den Rådgivende Kommission for Industrielle Ændringer (CCMI), som vedtog sin udtalelse den 7. juni 2011.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 473. plenarforsamling den 13.-14. juli 2011, mødet den 13. juli, følgende udtalelse med 124 stemmer for, 5 imod og 6 hverken for eller imod:

### 1. Konklusioner og henstillinger

1.1 Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg er overbevist om, at »Rammebestemmelserne for statsstøtte til skibsbygning« er et instrument, der bør bevares, men at nogle af bestemmelserne deri bør moderniseres og udvides. Rammebestemmelserne har i anvendelsesperioden bidraget til at nå de opstillede politiske og økonomiske mål. Rammebestemmelsernes fortsatte eksistens er primært begrundet i sektorens særlige forhold, der er beskrevet i indledningen til de gældende rammebestemmelser.

1.2 Udvalget vil gerne understrege, at rammebestemmelserne ikke er et kortsigtet redskab til imødegåelse af krisen, men derimod et resultat af sektorens særlige kendetegn, og at den hjælp, der ydes under rammebestemmelserne, ikke kompenserer bygning af skibe, ikke er konkurrencedygtige eller fartøjer med et lavt teknologisk indhold.

1.3 EØSU mener, at de seneste oplysninger om sammenbruddet – efter 20 års forhandlinger – i OECD-forhandlingerne om skibsbygning, som havde til formål at skabe fair konkurrencevilkår på det globale marked, er endnu et argument, der bevidner skibsbygningsindustriens særlige situation, som gør det nødvendigt at videreføre og revidere rammebestemmelserne.

1.4 Udvalget ser senere i udtalelsen nærmere på de grundlæggende spørgsmål og problemstillinger, som Kommissionen fremlagde for de berørte parter i høringsprocessen. EØSU foreslår og begrundet behovet for en række ændringer, som efter udvalgets mening bør foretages i den reviderede udgave af rammebestemmelserne.

1.5 Udvalget mener, at den støtte til forskning, udvikling og innovation (FU), der er fastlagt i rammebestemmelserne, er nødvendig, fordi den hjælper virksomheder med at acceptere **de særlige risici**, der er forbundet med innovation.

1.5.1 Udvalget mener, at adgang til **innovationsstøtte** har en positiv indvirkning på risikovurderingen af de enkelte innovative elementer i udviklingen af nye produkter eller processer. Det giver skibsværfterne mulighed for at tage yderligere skridt mod nye løsninger, hvorved de øger de innovative produkters chance for markedssucces og følgelig ansporer til mere forskning, udvikling og innovation.

1.6 Hvad angår Kommissionens spørgsmål om, hvorvidt det ville være mere hensigtsmæssigt at udelukke visse typer af innovation fra at få støtte og kun fastholde dem, der er forbundet med »grønne« skibe, støtter udvalget arbejdsmarkedspartners holdning og mener, at det i høj grad ville svække virkningen af dette redskab. Især ville dets særdeles positive indvirkning på procesinnovation og anden produktinnovation vedrørende sikkerhed eller ydeevne dermed gå tabt.

1.7 Udvalget bemærker, at støtteforanstaltninger, der har til formål at gøre det lettere at komme ind på markedet for »grøn teknologi«, er et vigtigt redskab og **bør indarbejdes i rammebestemmelserne**. De reviderede rammebestemmelser bør ud over kravene om horisontale regler om miljøbeskyttelse indeholde en række passende og praktiske bestemmelser om dette spørgsmål. Efter EØSU's mening vil sådanne bestemmelser ikke blive brugt til at indføre yderligere statsstøtteinstrumenter, men vil derimod forenkle anvendelsen af rammebestemmelserne og gøre det muligt at nå vigtige EU-målsætninger.

1.8 Hvad angår Kommissionens vigtige spørgsmål – om man bør fastholde støtten til forskning, udvikling og innovation i rammebestemmelserne, når der også findes horisontale regler for F&U&I – mener EØSU klart, **at svaret er ja, i betragtning**

## af skibsbygningssektorens særlige karakter, og fordi de horisontale regler ikke indeholder tilstrækkelige løsninger på innovationsstøtte i skibsbygningssektoren.

1.9 Selv om der fra indførelsen af rammebestemmelserne i 2004 og frem til krisen i 2009-2010 ikke har været nogen grund til at gøre brug af **lukningsstøtten**, er situationen for nylig forværret så drastisk, at de europæiske værfters ordrebekendelse er faldet til det laveste niveau i mere end 10 år, og EØSU mener derfor, at denne støtteform bør bibeholdes. Bestemmelser om en sådan støtte bør tillade skibsværfterne at foretage en delvis omstrukturering uden at skulle igennem hele den omfattende omstrukturingsproces under »rammebestemmelserne for redning og omstrukturering«.

1.10 Udvalget er overbevist om, at **regionalstøtte også er til gavn for skibsbygningssektoren**. **Regionalstøtte** i henhold til rammebestemmelserne skal sikre samme støtteintensitet som de tiltag, der iværksættes i henhold til retningslinjerne for regionalstøtte. EØSU mener, at det hverken er hensigtsmæssigt eller berettiget at begrænse anvendelsesområdet for støtte i rammebestemmelserne til eksisterende værfter.

1.11 Anvendelsen af restriktive EU-regler for udvidelse af skibsbygningsindustriens produktionskapacitet har haft den modsatte virkning af den tilsigtede. I stedet for at begrænse deres bidrag til den globale overproduktion har det bragt EU's værfter i en endnu dårligere position i forhold til deres globale konkurrenter. Udvalget mener derfor ikke, at det længere er berettiget at bevare regler, der sigter mod at minimere støtte til kapacitetsudvidelse.

1.12 Hvad angår rammebestemmelsernes regler om **beskæftigelsesstøtte**, opfordrer EØSU medlemsstaterne til at anvende disse foranstaltninger hyppigere end hidtil, især med henblik på at støtte den almene og faglige uddannelsesindsats på værfterne i deres respektive lande.

1.13 Udvalget mener, at **klausulen om eksportkreditter bør bevares** i rammebestemmelserne. Eksportkreditter, der ydes i overensstemmelse med OECD's sektoraftale, er ikke statsstøtte, men støtter virksomheder og dermed de regioner, hvor de er placeret. Dette hænger direkte sammen med at opretholde eller øge beskæftigelsen i sektoren og de dertil knyttede virksomheder og med fordele for skibsredere i EU (mulighed for at opnå langfristede lån eller lånegarantier til at købe skibe).

1.14 Udvalget går ind for at udvide den vifte af produkter, der skal være omfattet af rammebestemmelserne, pga. udviklingen i skibsbygningssektoren og dets teknologier siden 2004. EØSU mener, at man med henblik herpå bør bruge CESA's forslag om ajourføring i dets udtalelse om rammebestemmelsernes artikel 2. <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Revision af rammebestemmelserne om statsstøtte til skibsbygning – CESA's reaktion på oplæg til debat og høring (2000).

1.15 Udvalget opfordrer EU's medlemsstater og administration til at lægge særlig vægt på informationspolitikken i forbindelse med mulighederne og betingelserne for at anvende de statsstøtteværktøjer, der er fastlagt i rammebestemmelserne.

## 2. Indledning

### Baggrund for udtalelsen

2.1 EØSU vedtog den 29. april 2010 en initiativudtalelse med titlen »Den europæiske skibsværftsindustri håndtering af den nuværende krise«.

2.2 Som led i sit arbejdsprogram for 2011 har Kommissionen planlagt at revidere rammebestemmelserne for statsstøtte til skibsbygningsindustrien, hvilket eventuelt kan tjene til at ajourføre dem og videreføre dem efter 2011. Der er frem til 6. december 2010 blevet gennemført officielle høringer af de berørte parter, inklusive arbejdsmarkedets parter, og af medlemsstaterne.

2.2.1 En yderligere udtalelse fra EØSU om dette emne ville være nyttig og aktuel i betragtning af de økonomiske og sociale konsekvenser af disse regler og deres store indflydelse på visse regioner.

2.3 Rammebestemmelserne for statsstøtte til skibsbygning fastsætter de regler, som Kommissionen skal anvende i sin vurdering af støtte til skibsbygningsindustrien. Rammebestemmelserne for skibsbygningsindustrien trådte i kraft den 1. januar 2004 og skulle i første omgang være gældende i tre år. Kommissionen har siden da valgt at forlænge rammebestemmelserne to gange: i 2006 med to år og i 2008 med yderligere tre år. Rammebestemmelserne for skibsbygningsindustrien er nu således gældende frem til 31. december 2011.

2.4 Grundprincippet for rammebestemmelserne er, at skibsbygning er berettiget til støtte i henhold til de generelle statsstøtteregler, der gælder for alle sektorer, medmindre de sektorspecifikke regler i rammebestemmelsernes finder anvendelse. Disse specifikke regler vedrører bl.a. følgende områder: støtte til forskning, udvikling og innovation, lukningsstøtte, beskæftigelsesstøtte, eksportkreditter, udviklingsstøtte og regionalstøtte.

2.5 Da skibsbygningsindustrien også er berettiget til horisontal statsstøtte (såvel som EU-støtte), bør høringerne og EØSU's udtalelse på vegne af EU's civilsamfund først og fremmest være med til at afgøre, om rammebestemmelsernes særlige regler for skibsbygningsindustrien fortsat bør anvendes, og angive, om – og i givet fald hvordan – de skal ændres i tilfælde af videreførelse.

### 3. Ajourførte sammenfattende oplysninger om den europæiske skibsbygningsindustri i global sammenhæng umiddelbart forud for afgørelsen om rammebestemmelserne

3.1 EØSU fremlagde i en udtalelse fra april 2010 en omfattende og bred præsentation af den europæiske skibsbygningssektor. Nedenstående information bygger på oplysninger om situationen sidste år.

3.2 Efter den første kriseperiode står det klart, at skibsbygningssektoren har været hårdt ramt over hele verden. Der har været handelsforstyrrelser i et hidtil uset omfang, og alle skibsbyggende lande har haft store vanskeligheder pga. det enorme fald i efterspørgslen. Når det kædes sammen med det hidtil uløste problem med manglende klare spilleregler for skibsproduktion og -handel, står vi i dag i en situation, hvor Europas langsigtede perspektiver på dette område er alvorligt truede.

3.3 De asiatiske lande står for øjeblikket for mere end 80 % af verdens skibsproduktion, og deres ordrebeholdning tegner sig for hele 90 % af de samlede ordrer. Forbedringen af disse landes stilling er sket på bekostning af EU-landene, hvis andel af verdensproduktionen er faldet til det nuværende niveau på 7-8 %.

3.3.1 Europas andel af nye ordrer på verdensplan faldt i 2009 brat til 2,7 %, men steg igen til 4,8 % i de første tre kvartaler af 2010. Hvis man imidlertid ser på værfternes ordrebeholdning udtrykt i volumen, så steg tallene en anelse på verdensplan i 2010, medens de i EU blev på nogenlunde samme niveau som i 2009, hvilket er det laveste niveau i ti år.

3.3.2 Den globale mængde af nye skibsordrer udtrykt i volumen har de seneste år været: i 2007 – 85 mio. kompenseret bruttoregisterton (KBRT), i 2008 – 43 mio. KBRT, i 2009 – 16,5 mio. KBRT, men i de første tre kvartaler af 2010 steg den til 26,3 mio. KBRT (med en prognose frem til årets slutning på omkring 35 mio.). I 2009 blev kontrakter om bygning af mange skibe ophævet bl.a. på grund af de meget lave fragtrater og manglende adgang til banklån til finansiering af skibsbygning.

3.3.3 Prisindekset udtrykt i euro er steget igen med cirka 17 % siden første kvartal af 2010 (hvor det nåede sit laveste niveau i ti år), men kursudsving har haft en negativ indvirkning på priserne i visse nationale valutaer. Selvom indekset er steget med mere end 20 % siden 2000, er priserne udtrykt i euro uændrede.

3.4 Bortset fra krisen er den vigtigste årsag til den manglende stabilitet i skibsbygningsindustrien interventioner og protektionisme i de lande, hvor denne industri er eller aspirerer til at blive en økonomisk nøglesektor. Skibsværfter, specielt i Fjernøsten, som modtager statsstøtte, kan tilbyde sine produkter og tjenester til priser, der ikke tager højde for alle slags risici, og som derfor er lavere end deres konkurrenter, navnlig i Europa, som er nødt til at medregne sådanne risici i deres priskalkuler. Valutakursen kan være endnu et protektionistisk redskab (da det er en afgørende faktor for konkurrenceevnen), som i et vist omfang kan styres fra centralt hold (f.eks. i Kina og Sydkorea).

3.5 I december 2010 besluttede OECD ikke at genoptage forhandlingerne om en aftale om overholdelse af normale konkurrencevilkår i skibsbygningsindustrien på verdensmarkedet. Sammenbruddet af disse forhandlinger efter 20 års drøftelser betyder, at det internationale skibsbygningsmarked fortsat vil være skueplads for en benhård konkurrence. Denne uheldige udvikling har fået visse lande til at gøre endnu mere udstrakt brug af forskellige former for markedsindgreb. Resultatet er, at der er opstået endnu mere ulige konkurrencevilkår i skibsværftindustrien på internationalt plan. Denne situation skyldes den kompromisløse holdning i visse lande med skibsværfter uden for EU: Kina og Sydkorea.

3.5.1 Denne udvikling i situationen ses som en reaktion på den internationale krise og giver grobund for indførelse af protektionistiske foranstaltninger. Der er en større risiko for, at der på det globale marked vil blive bygget skibe, som ikke har nogen økonomisk eksistensberettigelse. Disse nyligt lancerede fartøjer vil forværre krisen på fragtmarkedet, dvs. at for mange skibe vil konkurrere om de samme ladninger. De mange negative konsekvenser for alle markedsdeltagerne (for stor produktionskapacitet, pres på skibsværfternes priser, overskydende tonnage, lave fragtrater) har allerede været genstand for en klage fra de europæiske arbejdsmarkedsparter fra skibsbygningssektoren.

3.6 Beskæftigelsen i sektoren er styrtstykket i hele EU siden 2008. Omkring 40 000 arbejdspladser er gået tabt, og alle berørte parter forlanger, at der iværksættes en nødplan for at bevare den kritiske masse i EU's skibsindustri (?). Denne tendens forstærkes yderligere af den nylige anvendelse af Basel III-rammen for banktilsyn, som skærper finansieringsbetingelserne.

3.7 Siden starten af finanskrisen er det blevet betydeligt vanskeligere at opnå finansiering til skibsbygning i EU, da flere centrale finansielle institutioner har nedtrappet deres engagement eller ligefrem trukket sig fra at deltage i for- og efterfinansiering af skibe. Som følge af denne situation er offentlige garantiretskaber, inklusive eksportkreditter, blevet langt vigtigere. Kreditkrisen i skibsbygningssektoren fortsætter til trods for de første tegn på positive markedsændringer.

(<sup>2</sup>) EØSU's udtalelse CCMI/069 (EUT C 18 af 19.1.2011, s. 35).

3.8 Delsektoren for skibsreparationer, som regnes for at være en del af skibsbygningssektoren, oplever også vanskeligheder i perioder, men er alligevel langt bedre stillet end nybygningsværfter. Reparationsværfter opererer på et andet marked end skibsbygningsindustrien (over halvdelen af alle skibe, der undergår reparationer, kommer fra lande uden for EU). Denne delsektor blev ikke sparet under den globale krise i 2009 og 2010, da skibsrederne skar kraftigt ned på udgifter til reparationer af deres skibe og ofte begrænsede sig til de nødvendige reparationer og de regelmæssige eftersyn, der kræves i henhold til søfartsreglerne.

3.8.1 Som følge af den hårde konkurrence på det internationale marked er reparationsværfter i en række EU-lande begyndt at diversificere deres produktion ved at fokusere på modernisering (retrofitting) af skibe og foretage mere komplicerede operationer såsom: forlængelse af skrog og andre ombygninger, herunder udstyr til olie- og gasudvinding under havbunden samt produktion af mindre skibe.

3.8.2 For øjeblikket udføres skibsreparationer i vid udstrækning på værfter og i virksomheder beliggende i EU's nabolande. EØSU opfordrer indtrængende EU's medlemslande og EU-administrationen til at udarbejde en strategi for fremme af udvikling og opførelse af denne slags værfter i EU's kystområder. Det er i EU-medlemsstaternes interesse at bevare et »strategisk minimum« af reparationsfaciliteter i EU, som kan servicere EU's skibsfartssektor. Sådanne værfter kunne reparere skibe til konkurrencedygtige priser, sikre en rettidig eksekvering af ordrer og anvendelse af miljøvenlige metoder og samtidig bidrage til en industriel genoplivning af nogle af EU's kystområder.

#### 4. Generelle bemærkninger

4.1 Det overordnede formål med revisionen af rammebestemmelserne for skibsbygningsindustrien bør være at forbedre konkurrencebetingelserne for de europæiske skibsværfter. Denne ånd bør gennemsyre bestemmelserne deri.

4.2 Europæisk skibsbygningsindustriens globale konkurrencestilling er under et enormt pres som følge af de vanskelige markedsforhold, navnlig på grund af den omfattende støtte i de konkurrerende lande. Eftersom den europæiske sektor ikke er i stand til at konkurrere på lønomkostninger, er den nødt til at opnå en bedre konkurrencestilling ved at sikre den højst mulige kvalitet, når det gælder skibenes sikkerhed, effektivitet og beskyttelse af havmiljøet og ved at indføre nye tiltag, der tager sigte på yderligere effektivitetsforbedringer. Det er klart, at et sæt reviderede og ajourførte rammebestemmelser vil kunne skabe passende incitament til at opnå dette, hvilket er afgørende, hvis målene skal nås.

4.3 De ajourførte rammebestemmelser skal straks etablerer en praktisk ordning med incitament, der kan fremme investeringer i nybyggede eller moderniserede skibe med højere miljøspecifikationer. Manglende indførelse af et sådant system på kort sigt kan gøre det umuligt at opnå nogen hurtige økonomiske fordele ved at reducere udledningerne af nitrogenoxider, svovloxider og drivhusgasser. Rammebestemmelserne bør fastsætte, at denne type støtte og de dertil afsatte midler skal være forbeholdt de europæiske producenter.

4.4 Støtte i henhold til rammebestemmelserne er vigtig for såvel de enkelte virksomheder som for regionerne. Der er derfor behov for at iværksætte nye innovative projekter, som gør det muligt for skibsværfterne at imødekomme skiftende behov på markedet så hurtigt og effektivt som muligt. For at være støtberettigede vil innovative projekter skulle omfatte investeringer i FUI og i uddannelse og opgradering af medarbejdernes kompetencer. De reviderede rammebestemmelser bør tage højde for dette.

4.5 Udvalget mener, at før spørgsmålet om eksportkreditter undersøges nærmere (se særlige bemærkninger), bør det understreges, at adgang til konkurrencedygtig finansiering af produktionsomkostningerne ofte er af afgørende betydning, når der skal sikres nye skibsbygningsprojekter. Inddragelsen af offentlige myndigheder, statsejede banker og andre offentlige instanser i finansieringen før og efter leveringen af skibe er steget betydeligt i de senere år, især i Asien. Man kan nok gå ud fra, at på kort til mellemlang sigt vil skibsbygning normalt blive finansieret med støtte fra staten i form af lån eller garantier, også i EU, med deltagelse af nationale og EU's finansielle institutioner som f.eks. EIB (hvor sektoren har oplevet vanskeligheder<sup>(3)</sup>).

4.6 Siden indførelsen af de første rammebestemmelser, er der sket mange strukturelle ændringer i EU's skibsbygningssektor, som bør tages med i betragtning ved udformningen af de nye bestemmelser. Der er bl.a. tale om følgende:

- De europæiske skibsværfter har gjort betydelige fremskridt i retning af specialisering, og denne proces skal fortsættes og støttes;
- Andelen af standardfartøjer i de europæiske skibsværfters ordrebøger er faldet væsentligt;
- Den globale konkurrence kan i dag også mærkes, når det kommer til mindre skibe, inklusive ikke-søgående fartøjer;

<sup>(3)</sup> Se f.eks. EØSU's udtalelse CCMI/069 (EUT C 18 af 19.1.2011).

— Medens den gennemsnitlige størrelse af de europæiske værfter har været konstant eller svagt faldende i de seneste ti år (som følge af lukningen af skibsværfter i Polen, Kroatien, Danmark og Spanien), må EU nu affinde sig med, at der sker en massiv udbygning af skibsværfterne i de konkurrerende lande, især i Asien;

— Betydningen af miljøvenlige produkter og produktionsprocesser er steget kraftigt, og denne tendens bør fremmes, primært ved hjælp af de nødvendige foranstaltninger vedrørende emissioner, herunder svovloxider, nitrogenoxider og drivhusgasser;

— Stigningen i den kystnære skibsfart betyder, at den europæiske skibsbygningsindustri er nødt til hurtigt at finde ud af, hvordan den kan imødekomme den lokale efterspørgsel.

4.7 EU-medlemsstaternes fremgangsmetode ved anvendelse af støtteforanstaltningerne i rammebestemmelserne er særlig vigtig: de skal give omfattende og systematiske oplysninger om mulighederne og betingelserne for at opnå statsstøtte (ikke tilskud) i henhold til rammebestemmelserne.

## 5. Særlige bemærkninger

### Støtte til FUI

5.1 FUI-aktiviteter er nødvendige, hvis virksomhederne skal kunne tilbyde bedre produkter og dermed opnå markedssucces. FUI-aktiviteter kan dog kun gennemføres, hvis markedet er parat til at acceptere **de særlige risici**, der er forbundet med innovation.

5.2 Som understreget af de europæiske arbejdsgivere, **er fremstillingen af prototyper af skibe forbundet med en betydelig risikoeksponering**. I modsætning til de fleste andre sektorer fastsætter salgsaftaler i værftssektoren produktets ydeevne, som ikke kan afprøves på det tidspunkt, hvor aftalen underskrives. Selv mindre uheld i forbindelse med et af de innovative elementer kan være en kilde til væsentlige ændringer, der kræver ekstra ressourcer og tid, hvilket forårsager væsentlige forstyrrelser i produktionsprocessen.

5.2.1 Under sådanne omstændigheder har adgang til innovationsstøtte en positiv indvirkning på vurderingen af den risiko, der er forbundet med de enkelte innovative elementer i udviklingen af nye produkter eller processer. Støtten giver skibsværfterne mulighed for at tage yderligere skridt mod nye løsninger, hvorved de øger de innovative produkters chance for markedssucces og følgerig ansporer til mere forskning, udvikling og innovation.

5.3 Brugen af innovationsstøtte har en accelererende virkning, hvilket er en vigtig faktor, der fører til øget effektivitet

og konkurrenceevne. Dette er afgørende for at bevare den teknologiske førerposition inden for komplekse og innovative skibstyper. Konkurrenceevnen, står og falder med innovations-tempoet, især da mulighederne for at beskytte den intellektuelle ejendomsret inden for maritim teknologi er begrænset.

5.4 De europæiske arbejdsmarkedsparter fra skibsbygningssektoren er på baggrund af konkrete eksempler alle enige om, at støtte til innovation klart har bidraget til at forbedre effektiviteten og konkurrenceevnen i EU's skibsbygningsindustri. Den har gjort det lettere at indføre og udbrede nye produktionsmetoder, teknologier og produkter og har stimuleret FUI. Den bør derfor ses som et egnet redskab i EU's politik.

5.5 Iværksættere mener, at problemer med anvendelsen af reglerne om innovationsstøtte kan afhjælpes uden at ændre teksten i rammebestemmelserne, og i stedet revidere de bebudede nationale programmer, hvad angår tærsklen for gruppefritagelse for produktudvikling i forbindelse med små fartøjer og procesinnovation.

5.6 Hvad angår Kommissionens spørgsmål om, hvorvidt det ville være mere hensigtsmæssigt at udelukke visse typer af innovation fra at få støtte og kun fastholde dem, der er forbundet med »grønne« skibe, støtter udvalget arbejdsmarkedspartners holdning og mener, at det i høj grad ville svække virkningen af dette redskab. Især ville dets særdeles positive indvirkning på procesinnovation, som sigter mod at styrke europæisk industris konkurrenceevne, gå tabt. Desuden ville en række produktinnovationer i relation til f.eks. forbedring af sikkerheden, beskyttelsen og besætningens og passagerernes komfort være udelukket fra støtte.

5.6.1 Støtteforanstaltninger, der har til formål at gøre det lettere at komme ind på markedet for »grøn teknologi«, er et vigtigt redskab, som bør indarbejdes i rammebestemmelserne som **»støtte til miljøbeskyttelse, supplerende støtte til innovation, men i form af et særskilt instrument«**.

5.7 Incitamentet til at gå længere end de lovgivningsmæssige krav bør indføres efter samme model som rammebestemmelserne for statsstøtte til miljøbeskyttelse. Interessen for at anvende disse horisontale bestemmelser i skibsbygningssektoren er imidlertid kun steget ganske lidt. Ud over kravene i de horisontale regler bør der derfor indarbejdes nogle hensigtsmæssige og praktiske bestemmelser i rammebestemmelserne for skibsbygningsindustrien. En effektiv måde at gøre dette på ville være at henvise til reglerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse i henhold til reglerne om gruppefritagelse i forlængelse af de specifikke krav til skibe. Det ville være et effektivt bidrag til forenklingen af EU's statsstøtteregler i denne sektor.

5.8 De horisontale rammebestemmelser for FUI omfatter også bestemmelser om innovationsaktiviteter, inklusive »Udvikling af kommercielt anvendelige prototyper og pilotprojekter, hvor prototypen nødvendigvis må være det endelige kommercielle produkt, og såfremt den er for kostbar at fremstille til kun at blive brugt til demonstration og validering«<sup>(4)</sup>.

5.8.1 De pågældende bestemmelser regner faktisk med højere støtteintensitet end rammebestemmelserne og til en vis grad med en bredere vifte af støtteberettigede omkostninger. De slår dog også fast, at »Hvis demonstrations- eller pilotprojekterne efterfølgende udnyttes kommercielt, fradrages eventuelle indtægter ved en sådan udnyttelse i de støtteberettigede omkostninger«<sup>(5)</sup>.

5.8.2 Denne bestemmelse kan anvendes i de fleste produktionssektorer i forbindelse med serieproduktion, hvor udviklingsomkostninger afskrives over et større antal produkter, men den kan ikke anvendes i praksis i forbindelse med prototyper af skibe.

5.9 Sammenfattende bemærker EØSU, at **pga. de særlige forhold i skibsbygningssektoren indeholder den horisontale FUI-ramme ikke passende løsninger på spørgsmålet om innovationsstøtte til skibsbygning, og den bedste løsning ville derfor være at indarbejde nogle passende bestemmelser i de opdaterede rammebestemmelser.**

#### Lukningsstøtte

5.10 I tiden fra indførelsen af rammebestemmelserne i 2004 frem til begyndelsen af krisen oplevede skibsbygningsindustrien en periode med stor efterspørgsel, og der var derfor ingen grund til at overveje lukning af værfter. Den situation har ændret sig de seneste to år, hvor efterspørgslen er faldet drastisk, og den europæiske industris ordrebeholdning er på sit laveste niveau i mere end ti år.

5.10.1 Udvalget mener derfor, at det i betragtning af de aktuelle markedsvilkår er berettiget at opretholde lukningsstøtten<sup>(6)</sup>.

5.11 Bestemmelserne om denne type støtte bør tillade skibsværfterne at foretage en delvis omstrukturering<sup>(7)</sup> uden at skulle igennem hele den omfattende omstrukturingsproces under »rammebestemmelserne for redning og omstrukturering«. Denne model bør overtages i forbindelse med revisionen af

<sup>(4)</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008 af 6. august 2008, EUT L 214 af 9.8.2008.

<sup>(5)</sup> Ibid.

<sup>(6)</sup> Bl.a. Spanien overvejer at gøre brug af lukningsstøtte i den nærmeste fremtid til en række skibsværfter (delvis omstrukturering).

<sup>(7)</sup> Støtte til omstrukturering er defineret i de relevante horisontale bestemmelser, som efter planen skal revideres i 2012. Støtte til delvis omstrukturering forventes også at være omfattet af denne revision.

disse retningslinjer. Hvis dette skete, ville det naturligvis ikke være nødvendigt at opretholde særskilte bestemmelser om omstrukturingsstøtte i rammebestemmelserne for skibsbygningsindustrien.

#### Regionalstøtte

5.12 Hvis reglerne om regionalstøtte fastholdes, bør støttens omfang og intensitet tilpasses de regler, der gælder i henhold til retningslinjerne for regionalstøtte. Begrænsning af støtten til eksisterende værfter er hverken hensigtsmæssigt eller berettiget. Den europæiske skibsbygningsindustri skal investere i mere effektive produktionsmetoder og udstyr for at styrke sin konkurrencestilling. Det kan eventuelt være nødvendigt at oprette større produktionsenheder med det sigte at drage bedre nytte af synergier og stordriftsfordele. De nuværende regler gør det vanskeligt eller umuligt at yde regionalstøtte til sådanne projekter.

5.13 Kæmpe investeringer i Asien har været den vigtigste drivkraft i disse landes succesfulde udvikling. Disse investeringer er ofte blevet hjulpet på vej med direkte eller indirekte statsstøtte. De restriktive europæiske regler for kapacitetsudvidelse i skibsbygningsbranchen har haft den modsatte effekt. I stedet for at begrænse deres bidrag til den globale overproduktion har det bragt EU's værfter i en endnu dårligere position i forhold til deres globale konkurrenter. **Der er derfor intet belæg for at bevare de restriktive bestemmelser, der sigter mod at minimere støtte til udvidelse af produktionskapacitet.**

5.14 Problemerne med at fortolke eller anvende de gældende regionalstøtteregler hænger sammen med den restriktive karakter af rammebestemmelsernes regionalstøtteregler set i forhold til de horisontale bestemmelser. Især har den snævre fortolkning af investeringsstøtten og begrænsningen heraf til eksisterende anlæg indsnævret anvendelsesområdet for dette instrument i urimelig grad og har forårsaget betydelige problemer med dens anvendelse.

#### Beskæftigelsesstøtte

5.15 EØSU er overbevist om, at beskæftigelsesstøtten bør fastholdes i rammebestemmelserne.

5.15.1 Udvalget mener, at medlemsstaterne oftere bør anvende de beskæftigelsesstøtteforanstaltninger, der er fastsat i rammebestemmelserne, for i deres respektive lande at støtte værfternes almene og faglige uddannelsesiltag i krisesituationer, som skyldes cykliske udsving, global overproduktion eller unfair konkurrence fra producenter i lande uden for EU.

#### Støtte til eksportkreditter og udviklingsstøtte

5.16 Eksportkreditter fra statsejede eksportkreditagenturer er almindelig praksis i mange industrisektorer i hele verden. Sektorspecifikke aftaler på OECD-plan fastlægger internationalt

anerkendt standarder. Alle EU-lande overholder fuldt ud disse regler, som også i forbindelse med EU's statsstøtteregler ses som værende fuldt forenelige med reglerne for det indre marked.

5.17 Eksportkreditter er et vigtigt element i finansieringen af skibsbygningsprojekter. I Europa er de beregnet til at dække omkostninger og er således ikke at betragte som støtte. Adgang til eksportkreditter på konkurrencedygtige vilkår bidrager væsentligt til europæisk industris konkurrenceevne. Navnlig i lyset af de omfattende finansieringspakker, der stilles

til rådighed af andre store skibsbyggende lande, især Kina og Korea, bør medlemsstaterne tilskyndes til at stille tilsvarende redskaber til rådighed for deres virksomheder.

5.18 Udvalget mener, at det er vigtigt at benytte de muligheder, der ligger i de sektorspecifikke dialoger, og slå fast, i hvilken udstrækning det er nødvendigt og hensigtsmæssigt at henvise til OECD's bestemmelser i rammebestemmelserne. Arbejdsmarkedets parter i EU's skibsbygningssektor mener, at dette spørgsmål bør behandles af myndighederne, hvis de aktuelle muligheder for opnå eksportkredit bringes i fare.

Bruxelles, den 13. juli 2011

Staffan NILSSON

*Formand*

*for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg*

---