

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Κρατικές ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία» (πρόσθετη γνωμοδότηση)

(2011/C 318/10)

Εισηγητής: **Marian KRZAKLEWSKI**

Συνεισηγητής: **Enrique CALVET CHAMBON**

Στις 9 Δεκεμβρίου 2010 και σύμφωνα με το άρθρο 29 (Α) των διατάξεων εφαρμογής του Εσωτερικού Κανονισμού της, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή αποφάσισε να καταρτίσει πρόσθετη γνωμοδότηση με θέμα

Κρατικές ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία

(πρόσθετη γνωμοδότηση).

Η Συμβουλευτική Επιτροπή Βιομηχανικών Μεταλλαγών (CCMI), στην οποία ανατέθηκαν οι σχετικές προπαρασκευαστικές εργασίες, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή της στις 7 Ιουνίου 2011.

Κατά την 473η σύνοδο ολομέλειας της 13ης και 14ης Ιουλίου 2011 (συνεδρίαση της 13ης Ιουλίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 124 ψήφους υπέρ, 5 ψήφους κατά και 6 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή έχει την πεποίθηση ότι το «Πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία» (στο εξής «πλαίσιο») είναι ένα μέσο που θα πρέπει να διατηρηθεί, αλλά που χρειάζεται να εκσυγχρονιστούν και να διευρυνθούν ορισμένες διατάξεις του. Κατά την περίοδο της εφαρμογής του, το πλαίσιο συνέβαλε στην επίτευξη των επιδιωκόμενων πολιτικών και οικονομικών στόχων. Η μελλοντική του παράταση δικαιολογείται κυρίως από ορισμένα ειδικά χαρακτηριστικά του ναυπηγικού τομέα, τα οποία περιγράφονται στην εισαγωγή του ισχύοντος πλαισίου.

1.2 Η ΕΟΚΕ επιθυμεί να υπογραμμίσει ότι το πλαίσιο δεν είναι ένα βραχυπρόθεσμο μέτρο για την αντιμετώπιση της κρίσης, αλλά επιβάλλεται από τα ειδικά χαρακτηριστικά του τομέα, και ότι οι ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει του πλαισίου δεν θα πρέπει να ανταμείβουν την κατασκευή μη ανταγωνιστικών πλοίων ή μονάδων χαμηλού τεχνολογικού επιπέδου.

1.3 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι ένα πρόσθετο επιχείρημα, που επιβεβαιώνει την ιδιαίτερη κατάσταση της ναυπηγικής βιομηχανίας και την ανάγκη διατήρησης και εκσυγχρονισμού του πλαισίου ενίσχυσής της, είναι η πρόσφατη είδηση της κατάρρευσης —έπειτα από εικοσαετείς συνομιλίες— των διαπραγματεύσεων, υπό την αιγίδα του ΟΟΣΑ, για μια συμφωνία της ναυπηγικής βιομηχανίας με στόχο την εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού στην παγκόσμια αγορά.

1.4 Στη συνέχεια της γνωμοδότησης, η ΕΟΚΕ εξετάζει λεπτομερώς ορισμένα βασικά ερωτήματα και προβλήματα που έθεσε η Επιτροπή στα ενδιαφερόμενα μέρη στο πλαίσιο της διαδικασίας διαβούλευσης. Η ΕΟΚΕ προτείνει και αιτιολογεί τις τροποποιήσεις που θεωρεί απαραίτητο να επέλθουν στην αναθεωρημένη μορφή του πλαισίου.

1.5 Όσον αφορά τις ενισχύσεις για έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία (ΕΑΚ), που προβλέπονται στο πλαίσιο, η ΕΟΚΕ τις θεωρεί

απαραίτητες, επειδή βοηθούν τις επιχειρήσεις να αποδεχθούν τους **ιδιαίτερους τύπους κινδύνου** που συνδέονται με τη καινοτομία.

1.6 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η διαθεσιμότητα **ενισχύσεων για καινοτομία** έχει θετική επίδραση στην αξιολόγηση του κινδύνου κάθε καινοτομικού στοιχείου κατά την ανάπτυξη νέων προϊόντων ή διαδικασιών. Επιτρέπει στις ναυπηγικές επιχειρήσεις να πειραματίζονται με νέες λύσεις, που διευρύνουν τις πιθανότητες εμπορικής επιτυχίας των καινοτόμων προϊόντων και, κατά συνέπεια, προωθούν ακόμη περισσότερο την ΕΑΚ.

1.6.1 Όσον αφορά την ερώτηση της Επιτροπής αν θα ήταν προτιμότερο να αποκλειστούν από την επιλεξιμότητα για ενισχύσεις καινοτομίας τα άλλα είδη καινοτομίας και να διατηρηθεί μόνο η καινοτομία που συνδέεται με «πιο πράσινα πλοία», η ΕΟΚΕ συντάσσεται με τη θέση των κοινωνικών εταίρων και θεωρεί ότι κατ' αυτόν τον τρόπο θα εξασθενίζε σημαντικά η χρησιμότητα αυτού του μέσου. Ειδικότερα, θα χανόταν η έντονη θετική του επίδραση στις καινοτομίες που αφορούν διαδικασίες ή προϊόντα που σχετίζονται με την ασφάλεια και την παραγωγικότητα.

1.7 Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι τα μέσα ενίσχυσης που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της διείσδυσης των «πράσινων τεχνολογιών» στην αγορά αποτελούν σημαντικό εργαλείο και **θα πρέπει να ενσωματωθούν στο πλαίσιο**. Το αναθεωρημένο πλαίσιο θα πρέπει να περιλαμβάνει κατάλληλες και πρακτικές διατάξεις για τον σκοπό αυτό, επιπροσθέτως των απαιτήσεων των οριζόντιων κανόνων για την προστασία του περιβάλλοντος. Κατά τη γνώμη της ΕΟΚΕ, οι διατάξεις αυτές δεν πρόκειται να προσθέσουν άλλο ένα μέσο κρατικών ενισχύσεων, αλλά θα απλοποιήσουν την εφαρμογή του πλαισίου και θα συμβάλουν στην επίτευξη σημαντικών στόχων της ΕΕ.

1.8 Όσον αφορά τη θεμελιώδη ερώτηση της Επιτροπής αν πρέπει να διατηρηθούν στο πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις στη

ναυπηγική βιομηχανία οι ενισχύσεις ΕΑΚ παρά την ύπαρξη του οριζόντιου πλαισίου για την ΕΑΚ, η ΕΟΚΕ δηλώνει κατηγορηματικά ότι, **δεδομένων των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του ναυπηγικού τομέα, οι ενισχύσεις ΕΑΚ που προβλέπονται στο πλαίσιο πρέπει να διατηρηθούν, καθότι οι οριζόντιοι κανόνες δεν παρέχουν κατάλληλες λύσεις για τη στήριξη της καινοτομίας στη ναυπηγική βιομηχανία.**

1.9 Ενώ από την έναρξη εφαρμογής του πλαισίου το 2004 μέχρι την κρίση των ετών 2009-2010 δεν υπήρχε κίνητρο να υποβληθούν αιτήσεις **ενίσχυσης για το κλείσιμο μονάδων**, τελευταία η κατάσταση επιδεινώθηκε τόσο δραματικά, ώστε οι παραγγελίες στα ναυπηγεία της ΕΕ έπεσαν στο χαμηλότερο τους επίπεδο εδώ και πάνω από 10 χρόνια· γι' αυτό, η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι αυτός ο τύπος ενισχύσεων πρέπει να διατηρηθεί. Οι κανόνες για αυτού του είδους τις ενισχύσεις θα πρέπει να επιτρέπουν στα ναυπηγεία να προβαίνουν σε μερική αναδιάρθρωση, χωρίς να χρειάζεται να εφαρμόσουν την πλήρη διαδικασία αναδιάρθρωσης που προβλέπεται από τις «Κατευθυντήριες γραμμές για τις ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης προβληματικών επιχειρήσεων».

1.10 Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι **οι περιφερειακές ενισχύσεις είναι χρήσιμες και για τη ναυπηγική βιομηχανία.** Οι περιφερειακές ενισχύσεις που θα χορηγούνται δυνάμει του πλαισίου για τη ναυπηγική βιομηχανία θα πρέπει να παρέχουν την ίδια ένταση ενίσχυσης με τις δράσεις που εφαρμόζονται βάσει των κατευθυντήριων γραμμών για τις περιφερειακές ενισχύσεις. Η ΕΟΚΕ φρονεί ότι ο περιορισμός του πεδίου εφαρμογής των ενισχύσεων του πλαισίου μόνο στα υφιστάμενα ναυπηγεία δεν είναι ούτε σκόπιμος ούτε δικαιολογημένος.

1.11 Η εφαρμογή των περιοριστικών κανόνων της ΕΕ για την αύξηση της παραγωγικής ικανότητας του ναυπηγικού τομέα είχε το αντίθετο αποτέλεσμα από το επιδιωκόμενο. Αντί να περιορίσει το μερίδιο των ναυπηγείων της ΕΕ στην παγκόσμια πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, τα έθεσε σε ακόμη πιο μειονεκτική θέση σε σύγκριση με τον παγκόσμιο ανταγωνισμό. Γι' αυτό, η διατήρηση των διατάξεων που προβλέπουν την ελαχιστοποίηση της στήριξης για την αύξηση της παραγωγικής ικανότητας είναι, κατά τη γνώμη της ΕΟΚΕ, εντελώς αδικαιολόγητη.

1.12 Όσο για τους κανόνες που προβλέπει το πλαίσιο σε σχέση με τις **ενισχύσεις απασχόλησης**, η ΕΟΚΕ καλεί τα κράτη μέλη να κάνουν συχνότερη χρήση τους από ό,τι σήμερα, ιδίως για τη στήριξη της δράσης των ναυπηγείων της χώρας τους στους τομείς της εκπαίδευσης και της κατάρτισης.

1.13 Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι **η αναφορά που πλαισίου στις εξαγωγικές πιστώσεις θα πρέπει να διατηρηθεί.** Οι εξαγωγικές πιστώσεις που χορηγούνται βάσει της τομεακής συμφωνίας του ΟΟΣΑ δεν αποτελούν κρατικές ενισχύσεις· υποστηρίζουν τις επιχειρήσεις και ολόκληρες τις περιφέρειες όπου αυτές είναι εγκατεστημένες. Συνδέονται άμεσα με τη διατήρηση ή και την αύξηση της απασχόλησης στον ναυπηγικό τομέα και στις συναφείς επιχειρήσεις και ωφελούν τους πλοιοκτήτες της ΕΕ (δυνατότητα λήψης μακροπρόθεσμων δανείων ή εγγυήσεων δανείων για την αγορά πλοίων).

1.14 Η ΕΟΚΕ είναι υπέρ της διεύρυνσης του φάσματος των προϊόντων που θα καλύπτονται από το πλαίσιο, δεδομένης της εξέλιξης της ναυπηγικής βιομηχανίας και της τεχνολογίας από το 2004 μέχρι σήμερα. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι πρέπει προς τούτο να

αξιοποιηθεί η πρόταση αναπροσαρμογής που παρουσίασε η Επιτροπή των Ενώσεων Ναυπηγών της ΕΕ (CESA) στη γνωμοδότησή της για το άρθρο 2 του πλαισίου ⁽¹⁾.

1.15 Η ΕΟΚΕ καλεί τα κράτη μέλη και τη διοίκηση της ΕΕ να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή στην πολιτική ενημέρωσης σε σχέση με τις δυνατότητες και τους όρους που προβλέπονται στο πλαίσιο όσον αφορά τη λήψη κρατικών ενισχύσεων.

2. Εισαγωγή

Ιστορικό της γνωμοδότησης

2.1 Στις 9 Απριλίου 2010 η ΕΟΚΕ υιοθέτησε μία γνωμοδότηση πρωτοβουλίας με τίτλο «Η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία ενώπιον της τρέχουσας κρίσης».

2.2 Στο πρόγραμμα εργασιών της για το 2011, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει προβλέψει να προβεί σε επισκόπηση του ισχύοντος πλαισίου για τις κρατικές ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία, με σκοπό την ενδεχόμενη αναθεώρηση ή παράτασή του και μετά το 2011. Οι επίσημες διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των κοινωνικών εταίρων και των κρατών μελών, διήρκεσαν μέχρι τις 6 Δεκεμβρίου 2010.

2.2.1 Μια πρόσθετη γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ για αυτό το θέμα φαίνεται χρήσιμη και επίκαιρη, αν αναλογιστεί κανείς τις οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες αυτών των ρυθμίσεων και τον σημαντικό αντίκτυπό τους σε ορισμένες περιφέρειες.

2.3 Το πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία περιλαμβάνει τους κανόνες που εφαρμόζει η Επιτροπή για την αξιολόγηση των ενισχύσεων προς τον συγκεκριμένο κλάδο. Το πλαίσιο τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2004, αρχικά για περίοδο τριών ετών. Έκτοτε, η Επιτροπή παρέτεινε την ισχύ του δύο φορές, το 2006 για περίοδο δύο ετών και το 2008 για περίοδο τριών ετών. Επομένως, το πλαίσιο ισχύει έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011.

2.4 Η γενική αρχή που διέπει το πλαίσιο είναι ότι η ναυπηγική βιομηχανία είναι επιλέξιμη προς ενίσχυση βάσει των οριζόντιων μέσων κρατικών ενισχύσεων, εκτός από τις περιπτώσεις που ισχύουν οι ειδικές διατάξεις του πλαισίου για τη ναυπηγική βιομηχανία. Αυτές οι ειδικές διατάξεις αφορούν τους ακόλουθους τομείς: ενισχύσεις έρευνας, ανάπτυξης και καινοτομίας, ενισχύσεις κλεισίματος μονάδων, ενισχύσεις απασχόλησης, εξαγωγικές πιστώσεις, αναπτυξιακές ενισχύσεις και περιφερειακές ενισχύσεις.

2.5 Επειδή η ναυπηγική βιομηχανία είναι επίσης επιλέξιμη για ενίσχυση και βάσει των οριζόντιων μέσων κρατικών (και ευρωπαϊκών) ενισχύσεων, οι διαβουλεύσεις, όπως και η γνωμοδότηση που θα εκδώσει η ΕΟΚΕ εξ ονόματος της κοινωνίας των πολιτών της ΕΕ, θα πρέπει, συγκεκριμένα, να βοηθήσουν να διαπιστωθεί αν εξακολουθούν να έχουν λόγο ύπαρξης οι ειδικές διατάξεις του πλαισίου για τη ναυπηγική βιομηχανία και αν, σε περίπτωση παράτασής του, πρέπει να τροποποιηθούν και με ποιον τρόπο.

⁽¹⁾ Αναθεώρηση του πλαισίου για τις κρατικές ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία – Απάντηση της CESA στο έγγραφο διαβούλευσης – Συμπλήρωμα (2010).

3. Σύντομες επικαιροποιημένες πληροφορίες για τον ευρωπαϊκό ναυπηγικό τομέα σε παγκόσμιο επίπεδο, τις παραμονές της απόφασης για το μέλλον του πλαισίου

3.1 Στη γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ του Απριλίου 2010 έγινε εκτενής και σφαιρική παρουσίαση των ειδικών χαρακτηριστικών του ευρωπαϊκού ναυπηγικού τομέα. Οι πληροφορίες που ακολουθούν αφορούν τα δεδομένα και τα χαρακτηριστικά του τελευταίου έτους.

3.2 Μετά την πάροδο της πρώτης περιόδου της κρίσης, μπορούμε να πούμε ότι έπληξε τη ναυπηγική βιομηχανία σε όλον τον κόσμο. Οι εμπορικές συναλλαγές διαταράχθηκαν σε επίπεδο άνευ προηγουμένου και όλες οι χώρες με ναυπηγική βιομηχανία αντιμετώπισαν σημαντικές δυσκολίες λόγω της κατακόρυφης πτώσης της ζήτησης. Σε συνδυασμό με το άλυτο μέχρι στιγμής ζήτημα των ισότιμων όρων ανταγωνισμού στην κατασκευή και στο εμπόριο πλοίων, οι μακροπρόθεσμες προοπτικές της Ευρώπης σε αυτόν τον τομέα κινδυνεύουν σήμερα σοβαρά.

3.3 Πάνω από το 80 % της παγκόσμιας κατασκευής πλοίων πραγματοποιείται σήμερα από τις ασιατικές χώρες, το χαρτοφυλάκιο παραγγελιών των οποίων υπερβαίνει το 90 % του παγκόσμιου συνόλου. Η βελτίωση της θέσης των χωρών αυτών γίνεται σε βάρος των χωρών της ΕΕ, το μερίδιο των οποίων στην παγκόσμια παραγωγή έχει συρρικνωθεί σήμερα στο επίπεδο του 7-8 %.

3.3.1 Το μερίδιο της Ευρώπης στην παγκόσμια αγορά όσον αφορά τις νέες παραγγελίες έπεσε δραματικά το 2009 στο 2,7 %, αλλά ανέκαμψε σε 4,8 % τα τρίτα πρώτα τρίμηνα του 2010. Όσον αφορά, ωστόσο, τον όγκο των πλοίων στο βιβλίο παραγγελιών (orderbook), ενώ ο παγκόσμιος δείκτης αυξήθηκε ελαφρώς το 2010, στην ΕΕ παρέμεινε στο ίδιο επίπεδο με το 2009, που ήταν το χαμηλότερο της δεκαετίας.

3.3.2 Η χωρητικότητα των νέων παραγγελιών παγκοσμίως είχε τα τελευταία χρόνια ως εξής: 85 εκατ. CGT (τόνοι αντισταθμισμένης ολικής χωρητικότητας) το 2007, 43 εκατ. CGT το 2008, 16,5 εκατ. CGT το 2009, αλλά επάνοδος σε 26,3 εκατ. CGT τα τρίτα πρώτα τρίμηνα του 2010 (πρόβλεψη για το τέλος του έτους: περίπου 35 εκατ. CGT). Το 2009 ακυρώθηκε η κατασκευή πολλών σκαφών που είχαν ήδη παραγγελθεί, μεταξύ άλλων λόγω των πολύ χαμηλών μεταφορικών ναύλων και της αδυναμίας εξασφάλισης τραπεζικών δανείων για τη χρηματοδότηση της ναυπήγησης.

3.3.3 Ο δείκτης τιμών, εκπεφρασμένος σε ευρώ, ανέκαμψε κατά περίπου 17 % σε σύγκριση με το πρώτο τρίμηνο του 2010 (οπότε είχε φθάσει στο χαμηλότερο επίπεδο της τελευταίας δεκαετίας), αλλά οι συναλλαγματικές ισοτιμίες έχουν αρνητική επίδραση στις τιμές σε ορισμένα εθνικά νομίσματα. Παρότι αυτός ο δείκτης αυξήθηκε κατά περισσότερο από 20 % σε σύγκριση με το 2000, οι τιμές σε ευρώ παρέμειναν στο ίδιο επίπεδο.

3.4 Πέρα από την κρίση, η κυριότερη αιτία των διαταραχών στη ναυπηγική βιομηχανία εξακολουθεί να είναι ο παρεμβατισμός και ο προστατευτισμός των κρατών όπου αυτή η βιομηχανία αποτελεί ή φιλοδοξεί να αποτελέσει σημαντικό κλάδο της οικονομίας. Τα ναυπηγεία, ιδίως της Απω Ανατολής, που στηρίζονται από τις εθνικές

αρχές, είναι σε θέση να προσφέρουν τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους σε τιμές που δεν λαμβάνουν υπόψη όλους τους τύπους κινδύνων, άρα χαμηλότερες από τον —ευρωπαϊκό κυρίως— ανταγωνισμό, που είναι υποχρεωμένος να συνεκτιμά αυτά τα είδη κινδύνων στον υπολογισμό των τιμών. Άλλο μέσο προστατευτισμού μπορούν να είναι οι συναλλαγματικές ισοτιμίες (επειδή ανήκουν στους παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα), οι οποίες μπορούν ως ένα βαθμό να ρυθμιστούν κεντρικά (όπως συμβαίνει στην Κίνα, αλλά και στη Νότια Κορέα).

3.5 Τον Δεκέμβριο του 2010 ο ΟΟΣΑ αποφάσισε να μην ξαναρχίσει τις διαπραγματεύσεις για μια συμφωνία της ναυπηγικής βιομηχανίας με στόχο την εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού στην παγκόσμια αγορά. Η κατάρρευση αυτών των διαπραγματεύσεων έπειτα από εικοσαετείς συνομιλίες σημαίνει ότι η παγκόσμια ναυπηγική αγορά θα παραμείνει στίβος αμείλικτου ανταγωνισμού. Πρόκειται για μια ιδιαίτερα αρνητική τροπή των πραγμάτων, που ώθησε ορισμένες χώρες να εφαρμόσουν ακόμη πιο ευρέως διάφορες μορφές παρέμβασης στην αγορά. Το αποτέλεσμα ήταν να διαμορφωθεί ακόμη πιο άνισοι όροι ανταγωνισμού στη ναυπηγική βιομηχανία σε διεθνές επίπεδο. Για την κατάσταση αυτή μπορούμε να πούμε πως ευθύνεται η αδιαλλαξία ορισμένων ναυπηγικών χωρών εκτός ΕΕ: της Κίνας και της Νότιας Κορέας.

3.5.1 Αυτή η τροπή των πραγμάτων θεωρείται αντίδραση στην παγκόσμια κρίση και ευνοεί την εισαγωγή προστατευτικών μέτρων. Αυξάνεται ο κίνδυνος να ναυπηγούνται στην παγκόσμια αγορά πλοία που, από οικονομική σκοπιά, δεν έχουν κανένα λόγο ύπαρξης. Τα νέα αυτά πλοία θα επιδεινώσουν την κρίση στη ναυλαγορά, διότι πάρα πολλά πλοία θα ανταγωνίζονται για το ίδιο φορτίο. Οι κοινωνικοί εταίροι του ευρωπαϊκού ναυπηγικού κλάδου έχουν ήδη διαμαρτυρηθεί για τις πολυάριθμες αρνητικές συνέπειες αυτής της κατάστασης (υπερβάλλουσα παραγωγική ικανότητα, συμπίεση των τιμών για τα ναυπηγεία, πλεονάζουσα χωρητικότητα, συμπίεση των ναύλων) για όλους τους παράγοντες της αγοράς.

3.6 Η απασχόληση στον τομέα συρρικνώθηκε θεαματικά ανά την ΕΕ από το 2008 μέχρι σήμερα. Απωλέσθηκαν 40 000 θέσεις εργασίας και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη ζητούν να εφαρμοστεί πρόγραμμα έκτακτης ανάγκης για τη διατήρηση της κρίσιμης μάζας της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας (?). Η τάση αυτή επιδεινώθηκε μετά την πρόσφατη εφαρμογή της Συμφωνίας Βασιλεία-III για το βασικό κανονιστικό πλαίσιο τραπεζικής εποπτείας, με την οποία καθίστανται αυστηρότεροι οι όροι χρηματοδότησης.

3.7 Από τότε που άρχισε η χρηματοπιστωτική κρίση, έχει καταστεί πολύ πιο δύσκολη στην ΕΕ η εξασφάλιση χρηματοδότησης για τη ναυπήγηση πλοίων, καθώς ορισμένα σημαντικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα μείωσαν ή και απέσυραν τη συμμετοχή τους στη χρηματοδότηση πριν από την παραλαβή των πλοίων (προχρηματοδότηση) και κατόπιν αυτής. Ενώπιον αυτής της κατάστασης, αυξήθηκε κατά πολύ η σημασία των κρατικών εγγυήσεων, ακόμη και για τις εξαγωγικές πιστώσεις. Η χρηματοπιστωτική κρίση στον ναυπηγικό τομέα συνεχίζεται, παρά τις πρώτες ενδείξεις θετικών αλλαγών στην αγορά.

(2) Βλ. γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ ΕΕ C 18 της 03.02.2009, σ. 35.

3.8 Ο υποτομέας της επισκευής πλοίων, που θεωρείται τμήμα της ναυπηγικής βιομηχανίας, αν και γνωρίζει επίσης προσωρινές δυσκολίες, βρίσκεται εντούτοις σε σημαντικά καλύτερη κατάσταση από ό,τι τα ναυπηγεία που ειδικεύονται στην κατασκευή. Τα ναυπηγεία επισκευής λειτουργούν σε διαφορετική αγορά από ό,τι τα ναυπηγεία κατασκευής (πάνω από το 50 % των επισκευαζόμενων πλοίων προέρχεται από χώρες εκτός ΕΕ). Η παγκόσμια κρίση της περιόδου 2009-2010 έπληξε και αυτόν τον υποτομέα, αφού οι πλοιοκτήτες περιέκοψαν σημαντικά τις δαπάνες για την επισκευή των πλοίων τους, συχνά περιοριζόμενοι μόνο στις απαραίτητες επιδιορθώσεις ή στην περιοδική συντήρηση που επιβάλλεται από τους ναυτιλιακούς κανονισμούς.

3.8.1 Ενώπιον του έντονου ανταγωνισμού στην παγκόσμια αγορά, τα ναυπηγεία επισκευής πλοίων σε ορισμένες χώρες της ΕΕ προέβησαν σε διαφοροποίηση της παραγωγής τους, με επικέντρωση στον εκσυγχρονισμό παλαιότερων πλοίων (retrofitting), καθώς και σε πιο περίπλοκες εργασίες όπως η επέκταση του κύτους και άλλες μετασκευές, συμπεριλαμβανομένου εξοπλισμού για την εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου από τον θαλάσσιο βυθό, ή η ναυπήγηση σκαφών μικρότερου μεγέθους.

3.8.2 Σήμερα οι επισκευές των πλοίων πραγματοποιούνται ως επί το πλείστον σε ναυπηγεία γειτονικών χωρών της ΕΕ. Η ΕΟΚΕ καλεί τα κράτη μέλη και τη διοίκηση της ΕΕ να καταστρώσουν μια στρατηγική για την ενθάρρυνση της ανάπτυξης και της κατασκευής ναυπηγείων τέτοιου τύπου στις ακτές της ΕΕ. Τα κράτη μέλη έχουν κάθε συμφέρον να διατηρήσουν ένα «στρατηγικό» ελάχιστο ποσοστό δυνατοτήτων επισκευής πλοίων στο έδαφός τους για την εξυπηρέτηση του ναυτιλιακού τομέα της ΕΕ. Τα ναυπηγεία αυτά θα μπορούσαν να επισκευάζουν τα πλοία σε ανταγωνιστικές τιμές, εξασφαλίζοντας την έγκαιρη ολοκλήρωση των παραγγελιών με οικολογικές μεθόδους και συμβάλλοντας ταυτόχρονα στη βιομηχανική αναγέννηση ορισμένων παράκτιων περιοχών της ΕΕ.

4. Γενικές παρατηρήσεις

4.1 Ο γενικός στόχος της αναθεώρησης του πλαισίου για τις κρατικές ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία πρέπει να είναι η βελτίωση των όρων ανταγωνισμού των ευρωπαϊκών ναυπηγείων. Αυτό το πνεύμα θα πρέπει να διέπει όλες τις διατάξεις του.

4.2 Η παγκόσμια ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού ναυπηγικού τομέα υφίσταται σήμερα τεράστια πίεση λόγω των δύσκολων συνθηκών της αγοράς, ιδίως εξαιτίας του υψηλού επιπέδου στήριξης που παρέχουν οι ανταγωνίστριες χώρες. Επειδή η ευρωπαϊκή βιομηχανία δεν μπορεί να ανταγωνιστεί στο επίπεδο του κόστους εργασίας, πρέπει να προσπαθήσει να αποκτήσει πλεονέκτημα παρέχοντας τη βέλτιστη δυνατή ποιότητα όσον αφορά την ασφάλεια των πλοίων, την αποδοτικότητα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς και μέσω καινοτόμων διαδικασιών που βελτιώνουν ακόμη περισσότερο την αποδοτικότητα. Το αναθεωρημένο και εκσυγχρονισμένο πλαίσιο θα πρέπει, βέβαια, να παρέχει τα κατάλληλα κίνητρα για τον σκοπό αυτό και είναι απαραίτητο για την επίτευξη αυτών των στόχων.

4.3 Είναι σημαντικό το νέο πλαίσιο να θεσπίσει αμέσως ένα ρεαλιστικό σύστημα κινήτρων, που θα διευκολύνουν τις επενδύσεις σε νέα ή ανακαινισμένα πλοία με καλύτερες περιβαλλοντικές προδιαγραφές. Η μη εφαρμογή ενός τέτοιου συστήματος στο άμεσο μέλλον μπορεί να εμποδίσει την ταχεία αποκόμιση οικονομικού οφέλους από τη μείωση των εκπομπών ΝΟ_x, SO_x και αερίων του θερμοκηπίου. Το πλαίσιο θα πρέπει να προβλέπει ότι αυτός ο τύπος ενισχύσεων και οι σχετικοί πόροι πρέπει να περιορίζονται μόνο στους Ευρωπαίους παραγωγούς.

4.4 Οι ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει του πλαισίου είναι σημαντικές τόσο για τις επιμέρους επιχειρήσεις όσο και για τις περιφέρειες. Γι' αυτό, είναι απαραίτητο να αναληφθούν νέα καινοτόμα σχέδια για την όσο το δυνατόν ταχύτερη και καλύτερη ανταπόκριση στις μεταβαλλόμενες ανάγκες της αγοράς. Τα επιλέξιμα για ενίσχυση σχέδια θα πρέπει να περιλαμβάνουν επενδύσεις τόσο σε ΕΑΚ για νέα προϊόντα όσο και στην κατάρτιση και την αναβάθμιση των προσόντων των εργαζομένων. Το αναθεωρημένο πλαίσιο θα πρέπει να περιλαμβάνει σχετική πρόβλεψη.

4.5 Πριν εξεταστεί λεπτομερώς το ζήτημα των ενισχύσεων για εξαγωγικές πιστώσεις (βλ. ειδικές παρατηρήσεις), η ΕΟΚΕ θεωρεί σκόπιμο να διευκρινιστεί ότι η πρόσβαση σε ανταγωνιστικό κόστος χρηματοδότησης της παραγωγής είναι συχνά αποφασιστικός παράγοντας για την εξασφάλιση νέων ναυπηγικών σχεδίων. Η συμμετοχή των κρατικών αρχών, των κρατικών τραπεζών και άλλων δημόσιων φορέων στη χρηματοδότηση πριν από την παραλαβή των πλοίων (προχρηματοδότηση) και κατόπιν αυτής αυξήθηκε σημαντικά τα τελευταία χρόνια, ιδίως στην Ασία. Μπορούμε να υποθέσουμε ότι βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα η χρηματοδότηση της ναυπήγησης πλοίων θα χρειάζεται κατά κανόνα και στην ΕΕ στήριξη μέσω δημόσιων δανείων ή εγγυήσεων, με τη συμμετοχή εθνικών και ευρωπαϊκών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων όπως η ΕΤΕπ (όπου ο τομέας αντιμετωπίζει δυσκολίες ⁽³⁾).

4.6 Από τότε που θεσπίσθηκε για πρώτη φορά το πλαίσιο για τη ναυπηγική βιομηχανία της ΕΕ, ο τομέας υπέστη πολλές διαρθρωτικές αλλαγές, οι οποίες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τη διατύπωση των νέων διατάξεων. Οι αλλαγές αυτές είναι οι εξής:

— τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία έκαναν σημαντικές προόδους προς την εξειδίκευση και η διεργασία αυτή πρέπει να συνεχιστεί και να υποστηριχθεί·

— μειώθηκε σημαντικά το μερίδιο των πλοίων τυποποιημένων προδιαγραφών στο χαρτοφυλάκιο παραγγελιών της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας·

— ο παγκόσμιος ανταγωνισμός είναι σήμερα αισθητός και όσον αφορά τα μικρότερα σκάφη, συμπεριλαμβανομένων των σκαφών της εσωτερικής ναυσιπλοΐας·

⁽³⁾ Βλ. γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ ΕΕ C 18 της 19.01.2011, σ. 35.

- ενώ το μέσο μέγεθος των ευρωπαϊκών ναυπηγείων παρέμεινε σταθερό ή μειώθηκε ελαφρώς κατά την τελευταία δεκαετία (μετά το κλείσιμο ναυπηγείων στην Πολωνία, την Κροατία, τη Δανία και την Ισπανία), η Ευρώπη έχει τώρα να αντιμετωπίσει τη μαζική επέκταση των ναυπηγείων στις ανταγωνίστριες χώρες, ιδίως στην Ασία·
- αυξήθηκε σημαντικά η σημασία των φιλικών για το περιβάλλον προϊόντων και μεθόδων παραγωγής· η τάση αυτή πρέπει να ενθαρρυνθεί, κυρίως με απαραίτητες δράσεις όσον αφορά τις εκπομπές (SO_x, NO_x και αερίων του θερμοκηπίου)·
- η αύξηση της παράκτιας ναυτιλίας σημαίνει ότι η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία θα χρειαστεί να βρει άμεσα τρόπους να ανταποκριθεί στην τοπική ζήτηση.

4.7 Για την αξιοποίηση των μέσων ενίσχυσης που προβλέπει το πλαίσιο, έχει μεγάλη σημασία η στάση των κρατών μελών, τα οποία πρέπει να παρέχουν εκτενείς και συστηματικές πληροφορίες σχετικά με τις δυνατότητες και τους όρους λήψης κρατικών ενισχύσεων (όχι επιδοτήσεων!) δυνάμει του πλαισίου.

5. Ειδικές παρατηρήσεις

Ενισχύσεις για έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία

5.1 Η ανάπτυξη δραστηριοτήτων ΕΑΚ είναι απαραίτητη, επειδή βοηθά τις επιχειρήσεις να βελτιώσουν τα προϊόντα τους και να έχουν έτσι επιτυχία στην αγορά. Δραστηριότητες ΕΑΚ, ωστόσο, μπορούν να αναληφθούν μόνον όταν η αγορά είναι έτοιμη να αποδεχθεί τους **ιδιαίτερους τύπους κινδύνου** που συνδέονται με την καινοτομία.

5.2 Όπως υπογραμμίζουν οι Ευρωπαίοι ναυπηγοί, **η κατασκευή πρωτότυπων πλοίων ενέχει σημαντική έκθεση σε κίνδυνο**. Αντίθετα από ό,τι συμβαίνει στους περισσότερους άλλους τομείς, στη ναυπηγική βιομηχανία η συμφωνία πώλησης προσδιορίζει συγκεκριμένες επιδόσεις του προϊόντος, οι οποίες δεν μπορούν να δοκιμαστούν εκ των προτέρων, τη στιγμή της υπογραφής της συμφωνίας. Ακόμη και μικρά περιστατικά σε σχέση με ένα καινοτόμο στοιχείο μπορούν να σταθούν αιτία αλλαγών, που απαιτούν σημαντικούς πρόσθετους πόρους και χρόνο και διαταράσσουν σοβαρά τη διαδικασία παραγωγής.

5.2.1 Σε τέτοιες περιπτώσεις, η πρόσβαση σε **ενισχύσεις για καινοτομία** έχει θετική επίδραση στην αξιολόγηση του κινδύνου κάθε καινοτομικού στοιχείου κατά την ανάπτυξη νέων προϊόντων ή διαδικασιών. Επιτρέπει στις ναυπηγικές επιχειρήσεις να πειραματιστούν περισσότερο με νέες λύσεις, που διευρύνουν τις πιθανότητες εμπορικής επιτυχίας των καινοτόμων προϊόντων και, κατά συνέπεια, προωθούν ακόμη περισσότερο την ΕΑΚ.

5.3 Η χρήση των ενισχύσεων καινοτομίας έχει επιταχυντικό αντίκτυπο, ο οποίος αποτελεί σημαντικό παράγοντα αύξησης της αποδοτικότητας και της ανταγωνιστικότητας, που είναι καθοριστική για τη διατήρηση της τεχνολογικής υπεροχής στο πεδίο

των σύνθετων και καινοτόμων τύπων πλοίων. Η ταχύτητα της καινοτομίας είναι καθοριστικό στοιχείο της ανταγωνιστικότητας, ιδίως αν αναλογιστεί κανείς τις περιορισμένες δυνατότητες προστασίας της πνευματικής ιδιοκτησίας στη θαλάσσια τεχνολογία.

5.4 Οι Ευρωπαίοι κοινωνικοί εταίροι που εκπροσωπούν τον ναυπηγικό κλάδο συμφωνούν, επικαλούμενοι συγκεκριμένα παραδείγματα, ότι οι ενισχύσεις για καινοτομία συνέβαλαν σαφώς στην αύξηση της αποτελεσματικότητας και της ανταγωνιστικότητας της ναυπηγικής βιομηχανίας στην ΕΕ. Διευκόλυναν την εισαγωγή και τη διάδοση νέων μεθόδων παραγωγής, τεχνολογιών και προϊόντων και ενθάρρυναν την ΕΑΚ. Επομένως, πρέπει να αναγνωριστούν ως ενδεδειγμένο μέσο πολιτικής της ΕΕ.

5.5 Όσον αφορά τα προβλήματα με την εφαρμογή των κανόνων για τις ενισχύσεις καινοτομίας, οι επιχειρηματίες πιστεύουν ότι μπορούν να λυθούν χωρίς αλλαγή του κειμένου του πλαισίου, απλώς με την τροποποίηση στο κοινοποιούμενο εθνικό πρόγραμμα του κατώτατου ορίου των ενισχύσεων της απαλλαγής κατά κατηγορία για τα καινοτόμα προϊόντα όσον αφορά τα μικρά σκάφη και τις διαδικαστικές καινοτομίες.

5.6 Όσον αφορά την ερώτηση της Επιτροπής αν θα ήταν προτιμότερο να αποκλειστούν από την επιλεξιμότητα για ενισχύσεις καινοτομίας τα άλλα είδη καινοτομίας και να διατηρηθεί μόνο η καινοτομία που συνδέεται με «πιο πράσινα πλοία», η ΕΟΚΕ συντάσσεται με τη θέση των κοινωνικών εταίρων και θεωρεί ότι κατ' αυτόν τον τρόπο θα εξασθενίζε σημαντικά η χρησιμότητα αυτού του μέσου. Ειδικότερα, θα χανόταν η έντονη θετική του επίδραση στις καινοτομίες που αφορούν διαδικασίες ή προϊόντα που σχετίζονται με την ασφάλεια και την παραγωγικότητα. Επίσης, θα αποκλείονταν ίσως από την ενίσχυση ορισμένες καινοτομίες προϊόντων που σχετίζονται π.χ. με τη βελτίωση της ασφάλειας, της προστασίας και της άνεσης του πληρώματος και του προσωπικού.

5.6.1 Τα μέσα που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της διείσδυσης των «πράσινων τεχνολογιών» στην αγορά αποτελούν σημαντικό εργαλείο, το οποίο θα πρέπει να ενσωματωθεί στο πλαίσιο ως **«ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος», που συμπληρώνουν τις ενισχύσεις για καινοτομία, αλλά αποτελούν χωριστό μέσο**.

5.7 Θα πρέπει να προβλεφθούν κίνητρα για την υπέρβαση των ρυθμιστικών απαιτήσεων, κατά το πρότυπο του πλαισίου που διέπει τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος. Ωστόσο, η εφαρμογή αυτού του πλαισίου στον ναυπηγικό τομέα δεν έχει αναπτυχθεί αρκετά. Γι' αυτό, θα πρέπει να ενσωματωθούν στο πλαίσιο για τη ναυπηγική βιομηχανία κατάλληλες και πρακτικές διατάξεις για τον σκοπό αυτό, επιπροσθέτως των απαιτήσεων των οριζόντιων κανόνων για την προστασία του περιβάλλοντος. Ένας αποτελεσματικός τρόπος να γίνει αυτό θα ήταν να συμπεριληφθεί στους κανόνες περί απαλλαγής κατά κατηγορία, μεταξύ των ειδικών απαιτήσεων για τα πλοία, αναφορά στους κανόνες για τις περιβαλλοντικές ενισχύσεις. Αυτό θα συνέβαλλε σημαντικά στην απλοποίηση των κανόνων της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις.

5.8 Το οριζόντιο πλαίσιο για την ΕΑΚ περιλαμβάνει επίσης διατάξεις για δραστηριότητες καινοτομίας, μεταξύ των οποίων την «ανάπτυξη πρωτότυπων [...] και πιλοτικών σχεδίων στις περιπτώσεις που τα πρωτότυπα συνιστούν κατ' ανάγκη το τελικό εμπορικό προϊόν και είναι υπερβολικά δαπανηρό να παραχθούν και να χρησιμοποιηθούν μόνο για σκοπούς επίδειξης και έγκρισης»⁽⁴⁾.

5.8.1 Οι σχετικές διατάξεις πράγματι προβλέπουν υψηλότερη ένταση ενίσχυσης από ό,τι το πλαίσιο και ως ένα βαθμό ευρύτερο φάσμα επιλέξιμων δαπανών. Ορίζουν, ωστόσο, επίσης ότι «στην περίπτωση μεταγενέστερης εμπορικής χρήσης σχεδίων επίδειξης ή πιλοτικών σχεδίων, τυχόν έσοδα από τέτοια χρήση πρέπει να αφαιρούν από το επιλέξιμο κόστος»⁽⁵⁾.

5.8.2 Ενώ αυτή η διάταξη μπορεί να εφαρμοστεί στους περισσότερους παραγωγικούς τομείς λόγω της σειριακής παραγωγής, όπου ο μεγάλος αριθμός προϊόντων εξασφαλίζει την απόσβεση του κόστους ανάπτυξης, δεν μπορεί να εφαρμοστεί στην περίπτωση των πρωτότυπων πλοίων.

5.9 Συνοψίζοντας, η ΕΟΚΕ δηλώνει ότι, **δεδομένων των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του ναυπηγικού τομέα, το οριζόντιο πλαίσιο για την ΕΑΚ δεν παρέχει κατάλληλες λύσεις για τη στήριξη της καινοτομίας στον ναυπηγικό κλάδο και η καλύτερη λύση θα ήταν να συμπεριληφθούν οι κατάλληλες διατάξεις στο αναθεωρημένο πλαίσιο για τη ναυπηγική βιομηχανία.**

Ενίσχυση για το κλείσιμο μονάδων

5.10 Από την έναρξη εφαρμογής του πλαισίου το 2004 μέχρι την αρχή της κρίσης, η ναυπηγική βιομηχανία γνώρισε μια περίοδο έντονης ζήτησης, οπότε εκ των πραγμάτων δεν είχε κανένα κίνητρο να εξετάσει το ενδεχόμενο κλείσιμο μονάδων. Η κατάσταση αυτή άλλαξε δραματικά τα δύο τελευταία χρόνια, με κατακόρυφη πτώση της ζήτησης και συρρίκνωση του χαρτοφυλακίου παραγγελιών στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία στο χαμηλότερό τους επίπεδο εδώ και πάνω από 10 χρόνια.

5.10.1 Επομένως, η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι η διατήρηση των ενισχύσεων για το κλείσιμο μονάδων δικαιολογείται από την τρέχουσα κατάσταση της αγοράς⁽⁶⁾.

5.11 Οι κανόνες για αυτού του είδους τις ενισχύσεις θα πρέπει να επιτρέπουν στα ναυπηγεία να προβαίνουν σε μερική αναδιάρθρωση⁽⁷⁾, χωρίς να χρειάζεται να εφαρμόσουν την πλήρη διαδικασία αναδιάρθρωσης που προβλέπεται από τις «Κατευθυντήριες γραμμές για τις ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης προβληματικών επιχειρήσεων». Το πρότυπο αυτό θα πρέπει να υιοθετηθεί

όταν ολοκληρωθεί η αναθεώρηση αυτών των κατευθυντήριων αρχών. Αν είχε γίνει αυτό, δεν θα υπήρχε πλέον ανάγκη να διατηρηθούν χωριστές διατάξεις για τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης στο πλαίσιο της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Περιφερειακές ενισχύσεις

5.12 Σε περίπτωση διατήρησης των κανόνων για τις περιφερειακές ενισχύσεις, το εύρος και το ύψος των ενισχύσεων πρέπει να ευθυγραμμιστεί με όσα προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις περιφερειακές ενισχύσεις. Ο περιορισμός του εύρους εφαρμογής τους στις υπάρχουσες ναυπηγικές εγκαταστάσεις δεν είναι ούτε σκόπιμος ούτε δικαιολογημένος. Η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία πρέπει να επενδύσει σε αποδοτικότερες μεθόδους και εγκαταστάσεις παραγωγής προκειμένου να ενισχύσει την ανταγωνιστική της θέση. Αυτό μπορεί να καταστήσει αναγκαία τη δημιουργία μεγαλύτερων μονάδων παραγωγής, προκειμένου να λειτουργήσουν συνεργίες, να ενισχυθεί η απόδοση και να αξιοποιηθούν οι οικονομίες κλίμακας. Οι τρέχοντες κανονισμοί υπονομεύουν ή καθιστούν ανέφικτη την χορήγηση περιφερειακών ενισχύσεων για τέτοια προγράμματα.

5.13 Οι τεράστιες επενδύσεις στην Ασία αποτέλεσαν τον κύριο μοχλό για την επιτυχή ανάπτυξη αυτών των χωρών. Αυτές τις επενδύσεις συχνά διευκόλυνε η άμεση ή έμμεση κρατική στήριξη. Οι περιοριστικοί ευρωπαϊκοί κανόνες για την αύξηση της ναυπηγικής δυναμικότητας λειτουργούν προς την αντίθετη κατεύθυνση και έχουν θέσει την ευρωπαϊκή βιομηχανία σε ακόμα μειονεκτικότερη θέση απέναντι στους διεθνείς ανταγωνιστές της. **Κατά συνέπεια, η διατήρηση περιοριστικών κανόνων με στόχο την ελαχιστοποίηση της υποστήριξης της αύξησης της δυναμικότητας δεν δικαιολογείται.**

5.14 Τα κύρια προβλήματα όσον αφορά την ερμηνεία ή την εφαρμογή των ισχυόντων κανόνων για τις περιφερειακές ενισχύσεις σχετίζονται με τον περιοριστικό χαρακτήρα των κανόνων περιφερειακών ενισχύσεων του πλαισίου σε σχέση με τις οριζόντιες διατάξεις. Ειδικότερα, η αυστηρή εφαρμογή του περιορισμού των ενισχύσεων σε επενδύσεις σε υπάρχουσες υποδομές έχει μειώσει αδικαιολόγητα το φάσμα του μέσου και έχει προκαλέσει σημαντικά προβλήματα στην εφαρμογή του.

Ενισχύσεις απασχόλησης

5.15 Η ΕΟΚΕ είναι πεπεισμένη πως οι ενισχύσεις απασχόλησης πρέπει να παραμείνουν εντός του πλαισίου.

5.15.1 Η ΕΟΚΕ θεωρεί πως τα κράτη μέλη πρέπει να χρησιμοποιούν συχνότερα τα μέτρα ενισχύσεων απασχόλησης που προβλέπονται στο πλαίσιο για την υποστήριξη της δράσης των ναυπηγών στις χώρες τους στους τομείς της εκπαίδευσης και της κατάρτισης σε περιόδους κρίσης που προκαλούνται από την κυκλική πορεία των αγορών, την παγκόσμια πλεονάζουσα παραγωγή ή τον αθέμιτο ανταγωνισμό από ναυπηγεία εκτός ΕΕ.

Εξαγωγικές πιστώσεις και αναπτυξιακές ενισχύσεις

5.16 Οι εξαγωγικές πιστώσεις που παρέχουν κρατικοί οργανισμοί εξαγωγικών πιστώσεων αποτελούν κοινή πρακτική σε διάφορους κλάδους της βιομηχανίας ανά τον κόσμο. Τομεακές συμφωνίες σε επίπεδο ΟΟΣΑ παρέχουν τις διεθνώς αποδεκτές προδιαγραφές.

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 800/2008 της Επιτροπής της 6ης Αυγούστου 2008 (ΕΕ L 214, 9.8.2008).

⁽⁵⁾ Όπ. προηγ.

⁽⁶⁾ Η Ισπανία, μεταξύ άλλων, προβλέπει να χρησιμοποιήσει στο άμεσο μέλλον «ενισχύσεις για το κλείσιμο μονάδων» για αρκετά ναυπηγεία (μερική αναδιάρθρωση).

⁽⁷⁾ Οι ενισχύσεις αναδιάρθρωσης ρυθμίζονται από τους αντίστοιχους οριζόντιους κανόνες, οι οποίοι πρόκειται να αναθεωρηθούν το 2012 και αναμένεται ότι θα προβλέπουν επίσης ενισχύσεις για μερική αναδιάρθρωση.

Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ σέβονται πλήρως τους κανόνες, οι οποίοι θεωρούνται απόλυτα συμβατοί με την ενιαία αγορά, στο πλαίσιο των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις της ΕΕ.

5.17 Οι εξαγωγικές πιστώσεις αποτελούν σημαντικό στοιχείο στη χρηματοδότηση ναυπηγικών εγχειρημάτων. Στην Ευρώπη, αποσκοπούν στην κάλυψη του κόστους και, κατά συνέπεια, δεν αποτελούν κρατικές ενισχύσεις. Η διαθεσιμότητά τους υπό ανταγωνιστικές συνθήκες συμβάλλει σημαντικά στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας. Ιδίως υπό το φως των εκτεταμένων μέτρων χρηματοδότησης που λαμβάνουν άλλες χώρες ναυπήγησης,

ειδικότερα δε η Κίνα και η Νότια Κορέα, τα κράτη μέλη πρέπει να ενθαρρυνθούν να παρέχουν στις επιχειρήσεις τους ανάλογα μέσα.

5.18 Η ΕΟΚΕ φρονεί πως είναι σημαντικό να εξεταστεί – αξιολογούμενων των ευκαιριών που παρέχει ο τομεακός διάλογος – ο βαθμός αναγκαιότητας ή χρησιμότητας της αναφοράς στις διατάξεις του ΟΟΣΑ στο πλαίσιο για τη ναυπηγική βιομηχανία. Οι κοινωνικοί εταίροι του ναυπηγικού κλάδου θεωρούν πως το ζήτημα πρέπει να εξεταστεί από τις αρχές, σε περίπτωση που τεθεί σε κίνδυνο η συνεχής διαθεσιμότητα των υφιστάμενων συστημάτων εξαγωγικών πιστώσεων.

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2011.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Staffan NILSSON
