

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Laevaehitusele antav riigiabi” (täiendav arvamus)

(2011/C 318/10)

Raportöör: **Marian KRZAKLEWSKI**Kaasraportöör: **Enrique CALVET CHAMBON**

9. detsembril 2010. aastal otsustas Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee vastavalt kodukorra rakenduseeskirja artikli 29 punktile A koostada täiendava arvamuse järgmises küsimuses:

„Laevaehitusele antav riigiabi”

(täiendav arvamus).

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav tööstuse muutuste nõuandekomisjon võttis arvamuse vastu 7. juunil 2011.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 473. istungjärgul 13.–14. juulil 2011 (13. juuli istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 124, vastu hääletas 5, erapooletuks jäi 6.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee on veendunud, et laevaehituse riigiabi raamistik on vahend, mis tuleb säilitada. Siiski on vaja mõnesid selle sätteid ajakohastada ja laiendada. Oma kohaldamisperioodi vältel on raamistik kaasa aidanud poliitiliste ja majanduslike eesmärkide saavutamisele. Raamistiku kohaldamise jätkamist õigustavad peamiselt valdkondlikud olud, mis on välja toodud praeguse raamistiku sissejuhatuses.

1.2 Komitee rõhutab, et raamistik ei ole lühiajaline meede kriisiga võitlemiseks, vaid selles arvestatakse sektori eriomaseid olusid, ning et raamistikuga antav abi ei tohiks hüvitada või innustada konkurentsivõimetute laevade või madala tehnilise tasemega laevade ehitamist.

1.3 Komitee usub, et hiljutine uudis, et pärast 20 aastat kestnud arutelusid on liiva jooksnud OECD rahastatavad läbivõtmised mitmepoolse lepingu üle kaubandusliku laevaehituse tööstusharus normaalseste konkurentsitingimuste loomiseks, on veel üks argument, mis annab tunnistust laevaehitustööstuse ainulaadsest olukorrast ja see nõuab raamistiku säilitamist ja läbivaatamist.

1.4 Käesolevas arvamuses analüüsib komitee üksikasjalikult mitmeid otsustava tähtsusega küsimusi ja probleeme, mis komisjon esitas sidusrühmadele osana konsultatsiooniprotsessist. Komitee pakub välja mitmed muudatused, mis tema arvates tuleks raamistiku läbivaadatud versiooni sisse viia, ning põhjendab neid.

1.5 Komitee on seisukohal, et raamistikus sätestatud teadus- ja arendustegevusele ning innovatsioonile antav abi on väga oluline, sest see aitab laevaehitajatel aktsepteerida **spetsiifilisi** innovatsiooniga seotud **riske**.

1.5.1 Komitee on seisukohal, et **innovatsiooniabil** on positiivne mõju uute toodete või protsesside arendamise iga innovaatilise elemendi riskihindamisele. See võimaldab ettevõtetel astuda täiendavaid samme uute lahenduste suunas, suurendades innovaatiliste toodete turuedu võimalusi ning ergutades selle tulemusena edasist teadus- ja arendustegevust ning innovatsiooni.

1.6 Mis puudutab komisjoni küsimust selle kohta, kas oleks asjakohane jätta muud innovatsiooniliigid innovatsiooniabiks kõlblike hulga välja ja valida vaid keskkonnasäästlikumate laevadega seotud innovatsioon, siis toetab komitee sotsiaalpartnerite seisukohta ning leiab, et see nõrgendaks märkimisväärselt kõnealuse vahendi tõhusust. Ennekõike läheks kaduma just selle äärmiselt positiivne mõju protsessidega seotud ja muule tootepõhisele innovatsioonile valdkondades, nagu ohutus ja tootlikkus.

1.7 Komitee märgib, et abi vahendid, mille eesmärk on lihtsustada keskkonnasäästlike tehnoloogiate turule sisenemist, on olulised ja need **tuleks lisada raamistikku**. Selle küsimuse kohta peaks läbivaadatud raamistik sisaldama rida sobivaid ja praktilisi sätteid koos nõuetega keskkonnakaitse valdkonnaüleste meetmete kohta. Komitee arvates ei looda nende sätetega täiendavaid riigiabi vahendeid, vaid need lihtsustavad raamistiku kohaldamist ning võimaldavad saavutada ELi peamisi eesmärgi.

1.8 Mis puudutab komisjoni esitatud olulist küsimust selle kohta, kas teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni abi tuleks raamistikus säilitada, võttes arvesse, et olemas on teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni horisontaalsed eeskirjad, siis rõhutab komitee kindlalt, et **laevaehitusesektori erilist**

olemust arvestades tuleb teadus-, arendus- ja innovatsiooniabi raamistikus sätestatud kujul säilitada, sest horisontaalsed eeskirjad ei taga sobivaid lahendusi innovatsiooni toetamiseks laevaehitussektoris.

1.9 Arvestades, et perioodil raamistiku kehtestamisest alates 2004. aastast kuni kriisini aastatel 2009–2010 ei olnud põhjust **sulgemisabi kohaldamiseks**, ning pidades silmas, et viimastel aastatel on olukord sedavõrd drastiliselt halvenenud, et ELi laevatehaste tellimused on langenud enam kui kümne aasta madalamaile tasemele, siis usub komitee, et see abi vorm tuleks säilitada. Sellise abi eeskirjad peaksid võimaldama laevatehastel viia läbi osalist ümberkorraldamist, ilma et oleks vaja läbi teha täielik ümberkorraldamise protsess vastavalt päästmise ja ümberkorraldamise suunistele.

1.10 Komitee on veendunud, **laevaehitussektoril on kasu ka regionaalabist**. Raamistikus sätestatud **regionaalabi** peaks tagama samasuguse abi osakaalu kui regionaalabi suuniste järgi kohaldatavad meetmed. Komitee on seisukohal, et seesuguse abi ulatuse piiramine raamistikus vaid olemasolevatele tehase rajatistele ei ole asjakohane ega õigustatud.

1.11 ELi piiravate eeskirjade kohaldamisel laevaehitusvõimsuse suurendamisele on olnud kavatsetule vastupidine mõju. Selle asemel, et piirata panust ülemaailmsesse ületootmisse, on see asetanud Euroopa laevatehased võrreldes nende ülemaailmsete konkurentidega veelgi ebasoodsamasse olukorda. Seepärast ei ole komitee arvates enam õige säilitada eeskirju, mille eesmärk on minimeerida toetust võimsuse suurendamisele.

1.12 Raamistikuga sätestatud **tööhõiveabi** eeskirjade osas kutsub komitee liikmesriike üles neid meetmeid senisest sagedamini rakendada, eriti selleks, et toetada laevaehitajate tegevust oma riigis hariduse ja koolituse valdkonnas.

1.13 Komitee on seisukohal, et raamistikus **tuleks säilitada ekspordikrediidi klausel**. Kooskõlas OECD sektorilepinguga antav ekspordikrediit ei ole riigiabi ja sellega toetatakse nii ettevõtteid kui ka seega piirkondi, kus need ettevõtted asuvad. See on otseselt seotud tööhõive säilitamise ja suurendamisega sektoris ja sellega seotud ettevõtetes ning samuti ELi laevaomanike saadava kasuga (võimalus saada laevade ostmiseks pikaajalisi laene või laenu tagatisi).

1.14 Komitee toetab raamistikuga hõlmatud toodete valiku laiendamist, mis on vajalik selleks, et võtta arvesse laevaehitussektori ja selle tehnoloogia arengut pärast 2004. aastat. Komitee leiab, et selleks tuleks kasutada Euroopa Laevaehitajate Liitude Ühenduse (CESA) ajakohastamise ettepanekut, mille viimane esitas oma arvamuses raamistiku artikli 2 kohta (¹).

(¹) „Review of the Framework on State Aid to Shipbuilding – CESA response to the consultation paper – supplement (2010)“.

1.15 Komitee kutsub ELi liikmesriike ja ELi administratsiooni üles pöörama erilist tähelepanu raamistikus sätestatud teabe edastamise poliitikale riigiabi kasutamise võimaluste ja tingimuste kohta.

2. Sissejuhatus

Arvamuse taust

2.1 29. aprillil 2010 võttis Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee vastu omaalgatusliku arvamuse „Euroopa laevaehitustööstuse toimetulek praeguse kriisiga“

2.2 Osana oma 2011. aasta tööprogrammist kavatses Euroopa Komisjon üle vaadata laevaehituse riigiabi raamistiku, mille tulemus võib olla selle võimalik ümbertöötamine või kehtivusaja pikendamine pärast 2011. aastat. Sidusrühmadega, sh sotsiaalpartneritega, samuti liikmesriikidega peeti ametlikke konsultatsioone, mis jõudsid lõpule 6. detsembril 2010.

2.2.1 Komitee selleteemaline täiendav arvamus peaks olema kasulik ja õigesti ajastatud, arvestades nende eeskirjade majanduslikke ja sotsiaalseid aspekte ja nende olulist mõju konkreetsetele piirkondadele.

2.3 Laevaehituse riigiabi raamistikuga kehtestatakse eeskirjad, mida komisjon kasutab laevaehituse riigiabi hindamisel. Raamistik jõustus 1. jaanuaril 2004 esialgu kolmeks aastaks. Sellest ajast on komisjon raamistiku kehtivusaega pikendanud kaks korda – 2006. aastal kaheks aastaks ja 2008. aastal veel kolmeks aastaks. Seega lõpeb raamistiku praegune kehtivusaeg 31. detsembril 2011.

2.4 Raamistiku üldpõhimõte on see, et laevaehitus on abikõlblik horisontaalsete riigiabi vahendite raames, välja arvatud juhtudel, mil kohalduvad raamistikuga ette nähtud erisätted. Nimetatud erisätted puudutavad järgmisi valdkondi: teadus-, arendus- ja innovatsiooniabi, sulgemisabi, tööhõiveabi, ekspordikrediit, arenguabi ja regionaalabi.

2.5 Arvestades asjaolu, et laevaehitus on abikõlblik ka horisontaalsete riigi- (ja ELi) abi vahendite järgi, siis peaksid konsultatsioonid ja ELi kodanikuühiskonna nimel avaldatavad komitee arvamused aitama ennekõike määratleda, kas raamistiku erisätete kohaldamist tuleks jätkata ja soovitada ning kas ja kuidas tuleks neid nende pikendamise korral muuta.

3. Aktuaalne lühiülevaade Euroopa laevaehitusektorist ülemaailmses kontekstis enne raamistiku kohta langetavat otsust

3.1 Komitee 2010. aasta aprilli arvamuses esitati Euroopa laevaehitusektori kohta igakülgne ja laiaulatuslik kirjeldus. Alljärgnev teave pärineb eelmisest aastast.

3.2 Kriisi esimese perioodi järel on selge, et kogu maailmas on laevaehitusektor rängalt kannatada saanud. Aset on leidnud ennenägematul määral kaubandushäired ning kõik laevaehitusega tegelevad riigid on olnud silmitsi nõudluse tohutust langusest tingitud märkimisväärsete raskustega. Kuna sellele lisandub seni lahendamata probleem, et laevaehituses ja merenduses puuduvad võrdsed tingimused, siis on Euroopa pikaajalised väljavaated selles valdkonnas tõsiselt ohus

3.3 Aasia riikide arvel on praegu üle 80 % ülemaailmsest laevaehitusest ning nende saadavad tellimused moodustavad 90 % kogu ülemaailmsetest tellimustest. Nende riikide positsiooni tugevdamine toimub ELi riikide arvelt, kelle osa ülemaailmses laevaehituses on praeguseks langenud 7–8 %-le.

3.3.1 Euroopa osa uutest tellimustest üle maailma langes 2009. aastal 2,7 %-le, ent tõusis 2010. aasta kolmes esimeses kvartalis 4,8 %-le. Kuid vaadates tellimusi mahu järgi, siis nähtub, et globaalne näitaja tõusis 2010. aastal tasapisi, kuid jäi ELis 2009. aasta tasemele, mis on aastakümne madalaim tase.

3.3.2 Ülemaailmne uute laevatellimuste maht oli viimastel aastatel järgmine: 2007. aastal 85 miljonit CGT, 2008. aastal 43 miljonit CGT, 2009. aastal 16,5 miljonit CGT. Kuid 2010. aasta esimeses kolmes kvartalis kasvas see 26,3 miljoni CGTni (prognoos aasta lõpuks – umbes 35 miljonit CGTd). 2009. aastal tühistati mitmed juba esitatud laevatellimused, mille põhjuseks olid muu hulgas väga madalad prahihinnad ja pangalaenude kättesaamatus laevaehituse rahastamiseks.

3.3.3 Eurodes kalkuleeritud hinnaindeks on paranenud umbes 17 % alates 2010. aasta esimesest kvartalist (kui see oli kümne aasta madalaimal tasemel), kuigi vahetuskursi kõikumised on alla surunud mõne riigi väärings väljendatud hinnad. Kuigi nimetatud indeks on alates 2000. aastast tõusnud üle 20 %, siis eurohinnad on jäänud samaks.

3.4 Kui kriis kõrvale jätta, siis valdav osa laevaehitusektori ebastabiilsusest on põhjustatud ikkagi nende riikide sekkumisest

ja protektsionismist, kus laevaehitus on või soovib olla majanduse võtmesektor. Teatud laevatehased, peamiselt Kaug-Idas, mis saavad valitsuse toetusi, suudavad pakkuda oma tooteid ja teenuseid hindadega, milles ei arvestata kõiki riskiliike ja on seetõttu madalamad kui nende konkurentidel – peamiselt Euroopas –, kes peavad seda liiki riskid oma hindadesse sisse arvestama. Vahetuskursid võib olla veel üks protektsionismi vahend (ühe konkurentsivõimet mõjutava tegurina), mida saab teatud määran tsentraalselt juhtida (nt Hiina, samuti Lõuna-Korea).

3.5 2010. aasta detsembris otsustas OECD, et ei käivita uuesti läbirääkimisi kaubandusliku laevaehituse tööstuse normaalse konkurentsitingimuste järgimise lepingu üle. Nende läbirääkimiste kokkuvarisemine pärast 20 aastat kestnud arutelusid tähendab, et ülemaailmne laevaehitusturg jääb edasi halastamatu konkurentsi tandriks. See on sündmuste erakordselt halb pööre, mis on innustanud teatud riike kohaldama veelgi laialdasemalt erinevaid turusekkumise vahendeid. Tagajärg on veelgi ebavõrdsemad tingimused ülemaailmses laevaehituse tööstuses. Selle olukorra põhjustajad on teatud laevaehituse tööstust omavate kolmandate riikide järelandmatus: Hiina ja Lõuna-Korea.

3.5.1 Sündmuste sellist kulgu käsitletakse reaktsioonina ülemaailmsele kriisile ja see loob soodsa pinnase protektsionistlike meetmete võtmiseks. Suureneb oht, et ülemaailmsel turul ehitatakse laevu, millel olemasolu ei ole majanduslikult õigustatud. Need uued käiku lastud laevad süvendavad kriisi prahtimisturul, st liiga palju laevu võistleb sama lasti pärast. Euroopa laevaehitusektori sotsiaalpartnerid on juba kaevanud mitmekordse negatiivne mõju üle kõigile turuosalejatele (liigne tootmine, hinnasurve laevatehastele, liigne tonnaaz, prahilepingute madalad hinnad).

3.6 Alates 2008. aastast on vähenenud tööhõive selles sektoris. Kaotatud on umbes 40 000 töökohta ja kõik sidusrühmad nõuavad ajutisi programme, et tagada Euroopa laevaehitusektori kriitilise massi säilimine⁽²⁾. Sellele suundumusele lisandub hiljuti kehtima hakanud Basel III kapitali raamistik pangandusjärelevalves, mis piirab finantseerimise tingimusi.

3.7 Alates finantskriisi algusest on ELis muutunud märkimisväärselt raskemaks laevaehitusele rahastamise hankimine, sest paljud peamised finantsasutused on vähendanud rahastamist enne (eelrahastamine) ja pärast laevade väljasaatmist, või on sellest täiesti loobunud. Seda olukorda arvestades on palju tähtsamaks muutunud avaliku sektori tagatisvahendid, sh ekspordikrediit. Krediidikriis laevaehitusektoris jätkub vaatamata esimesitele märkidele turuolukorra võimalikust paranemisest.

⁽²⁾ EMSK arvamus CCMI/069, ELT C 18, 19.1.2011, lk. 35.

3.8 Kuigi ka laevaremondi allsektorile, mida loetakse laevaehituse sektori osaks, on saanud osaks ajutisi raskusi, on see palju paremas olukorras kui ehitusele spetsialiseerunud tehased. Laevaremonditehased tegutsevad erineval turul kui laevaehitustööstus (üle poole kõigist remonditavatest laevadest on väljastpoolt ELi). Ülemaailmne kriis ei säästnud nimetatud allsektorit, sest laevaomanikud vähendasid olulisel määral kulusid laevaremondile, piirdudes sageli vaid hädavajalike või merenduseeskirjadega nõutavate perioodiliste hooldustöödega.

3.8.1 Ägeda konkurentsi tõttu ülemaailmsel turul on laevaremonditehased mitmes ELi liikmesriigis astunud samme oma tootmise mitmekesistamiseks, keskendudes laevade moderniseerimisele (tootmisjärgsele täiendamisele) ja keerukamate operatsioonide teostamisele, nt laevakere pikendamine ja muud ümberhitused, sh süvamerest nafta ja gaasi ammutamiseks või väiksemate laevade tootmine.

3.8.2 Praegu tegelevad laevaremondiga peamiselt ELi naaberriikides asuvad laevatehased. Komitee kutsub ELi liikmesriike ja ELi asutusi üles koostama strateegia, et ergutada seda tüüpi laevatehaste arendamist ja ehitamist ELi rannikualadel. ELi liikmesriikide huvides on säilitada ELis oma laevandusektori teenindamiseks remondirajatiste strateegiline miinimum. Need tehased võiksid laevu remontida konkurentsivõimeliste hindadega, tagada tellimuste õigeaegse täitmise ja kasutada keskkonnanäsilikke meetodeid, aidates samas kaasa teatud rannikupiirkondade tööstuslikule taastumisele.

4. Üldised märkused

4.1 Raamistiku läbivaatamise üldine eesmärk peaks olema Euroopa laevatehaste konkurentsitingimuste parandamine. See mõte peaks valitsema kõigis raamistiku sätetes.

4.2 Raskete turutingimuste, eriti konkureerivates riikides antava ulatusliku toetuse tõttu on Euroopa laevaehituse sektori ülemaailmne konkurentsivõime sattunud tohutu surve alla. Kuna Euroopa laevaehituse sektor ei suuda konkureerida tööjõukulude osas, tuleb püüda saavutada eeliseid sellega, et tagatakse parim võimalik kvaliteet laevaohutuse, tõhususe ja merekeskkonna kaitsmise valdkonnas, samuti võttes kasutusele innovaativsed protsessid eesmärgiga tõhusust veelgi parandada. Loomulikult on võimalik läbivaadatud ja parandatud raamistikus luua selle saavutamiseks sobivaid stiimuleid, mis on eesmärkide täitmiseks üliolulised.

4.3 On äärmiselt oluline, et ajakohastatud raamistikuga kehtestatakse viivaitamatult stiimulite praktiline süsteem, mis edendab investeerimist uutesse või moderniseeritud laevadesse,

millel on kõrgemad keskkonnanäitajad. Kui sellist süsteemi ei õnnestu lähiajal rakendada, siis võib see teha võimatuks kiire majandusliku kasu saamise lämmastikoksiidide, vääveloksiidide ja kasvuhoonegaaside vähendamisest. Raamistikus tuleks sätestada, et seda tüüpi abi ja selleks eraldatud ressursid on vaid Euroopa laevaehitajate jaoks.

4.4 Raamistikuga tagatud abi on oluline nii eri ettevõtete kui ka piirkondade jaoks. Sellest tulenevalt on vaja käivitada uusi innovaativseid projekte, mis võimaldaksid laevatehastel vastata turu muutuvatele vajadustele nii kiiresti ja tõhusalt kui võimalik. Abikõlblikud innovaativsed projektid peaksid hõlmama investeeringuid nii uutele toodetele suunatud teadus- ja arendustegevusse ja innovatsiooni kui ka koolituse ja töötajate oskuste täiendamisele. Uuendatud raamistikus tuleb seda arvesse võtta.

4.5 Komitee leiab, et enne ekspordikrediidi küsimuse üksikasjalikku analüüsimist (vt Konkreetset märkused) tuleb rõhutada seda, et uute laevaehitusprojektide saamisel on sageli otsustava tähtsusega juurdepääs konkurentsivõimelisele rahastamisele. Viimastel aastatel on märkimisväärselt kasvanud – eriti Aasias – riigiasutuste, riigi omanduses olevate pankade ja teiste riiklike institutsioonide kaasamine laevade väljasaatmisele eelnevasse (eelrahastamine) ja järgnevasse rahastamisse. Võib eeldada, et lühikeses ja keskpikas perspektiivis rahastatakse ka ELis laevaehitust riiklike laenude või tagatise vormis toetustega, kaasates riiklike ja ELi finantsasutusi, nt Euroopa Investeerimispank (sektorisestest raskuste puhul ⁽³⁾).

4.6 Pärast ELi esimese laevaehituse raamistiku loomist on sektoris toimunud palju struktuurilisi muutusi, mida tuleks uute sätete formuleerimisel arvesse võtta. Need on järgmised:

— Euroopa laevatehased on teinud suuri edusamme spetsialiseerumisel ja seda protsessi tuleb jätkata ja toetada;

— standardlaevade osakaal Euroopa laevaehitustööstuse tellimuste hulgas on märkimisväärselt vähenenud;

— ülemaailmne konkurents on muutunud tuntavaks ka väiksemate laevade, sh siseveelaevade puhul;

⁽³⁾ EMSK arvamus CCMI/069, ELT C 18, 19.1.2011, lk. 35.

- kui Euroopa laevatehaste keskmine suurus on viimase kümne aasta jooksul samaks jäänud või veidi vähenenud (tingituna Poolas, Horvaatias, Taanis ja Hispaanias aset leidnud laevatehaste sulgemistest), siis praegu seisab Euroopa silmitsi laevatehaste massilise laienemisega konkureerivates riikides, eriti Aasias;
- keskkonnasäästlike toodete ja tootmisprotsesside tähtsus on märkimisväärselt kasvanud; seda suundumust tuleks ergutada vajalike meetmetega heidete osas, eriti vääveloksiidide, lämmastikoksiidide ja kasvuhoonegaaside puhul;
- Rannikulaevanduse kasv tähendab seda, et Euroopa laevaehitustööstus peab leidma viisi kohaliku nõudluse rahuldamiseks.

4.7 eriti oluline on ELi liikmesriikide valitud lähenemisviis laevaehituse raamistikus sätestatud abimeetmete kasutamisel; nad peavad ulatuslikult ja süstemaatiliselt teavitama raamistikus sätestatud riigiabi (mitte subsidiumide) saamise võimalustest ja tingimustest.

5. Konkreetsed märkused

Teadus-, arendus- ja innovatsiooniabi

5.1 Teadus- ja arendustegevus ja innovatsioon on väga oluline, kui eesmärk on see, et ettevõtted pakuksid paremaid tooteid ja oleksid seega turul edukad. Siiski on teadus- ja arendustegevus ja innovatsioon võimalik ainult siis, kui turg on valmis aktsepteerima konkreetseid innovatsiooniga seotud riske.

5.2 Euroopa laevaehitajad on rõhutanud, et **laevaprototüüpide tootmisega on seotud märkimisväärne risk**. Erinevalt paljudest teistest sektoritest määratletakse laevaehituse müügilepingutes tootejäudlus, mis on allkirjastamise hetkel testimata. Isegi vaid ühe innovaatilise elemendiga seotud väikesed intsidendid võivad esile kutsuda muutusi, mis nõuavad märkimisväärsel hulgal täiendavaid ressursse ja aega, põhjustades tootmisprotsessis tugevaid häireid.

5.2.1 Sellises olukorras on **innovatsiooniabi** kättesaadavusel positiivne mõju uute toodete või protsesside arendamise iga innovaatilise elemendi riskihindamisele. See võimaldab ettevõtetel astuda täiendavaid samme uute lahenduste suunas, suurendades innovaatiliste toodete turuedu saavutamise võimalusi ning ergutades selle tulemusena edasist teadus- ja arendustegevust ja innovatsiooni.

5.3 Innovatsiooniabi kasutamisega tuleb esile kiirendav mõju. See on oluline tegur, millega kaasneb suurem tõhusus ja konkurentsivõime, mis on otsustava tähtsusega tehnoloogiaalase

juhtpositsiooni säilitamiseks keerukate ja innovaatiliste laevatuüpide valdkonnas. Innovatsiooni kiirus on konkurentsivõime otsustav element, eriti arvestades piiratud intellektuaalomandi kaitsmise võimalusi merendustehnoloogia valdkonnas.

5.4 Kõik Euroopa laevaehitussektori sotsiaalpartnerid nõustuvad konkreetsetele näidetele toetudes sellega, et innovatsiooniabi on ELi laevatehaste tõhususele ja konkurentsivõimele selgelt kaasa aidanud. See on lihtsustanud uute tootmismeetodite, tehnoloogiate ja toodete kasutuselevõtmist ja levitamist ning innustanud teadus- ja arendustegevust ja innovatsiooni. Seepärast tuleks seda pidada ELi poliitika kohaseks vahendiks.

5.5 Ettevõtjad usuvad, et innovatsiooniabi eeskirjade kohaldamise probleeme saab lahendada ilma raamistiku teksti muutmata, vaid pigem tuleks läbi vaadata teatamine riiklikest programmidest, et muuta väikeste laevade ja protsessiuuendustega seotud tooteinnovatsiooni grupierandi künnist.

5.6 Mis puudutab komisjoni küsimust selle kohta, kas oleks asjakohane jätta muud innovatsiooniliigid innovatsiooniabiks kõlblike hulgast välja ja valida vaid keskkonnasäästlikemate laevadega seotud innovatsioon, siis toetab komitee sotsiaalpartnerite seisukohta ning leiab, et see nõrgendaks märkimisväärselt kõnealuse vahendi tõhusust. Ennekoike läheks kaduma selle äärmiselt positiivne mõju protsessidega seotud innovatsioonile, mille eesmärk on Euroopa tööstuse konkurentsivõime parandamine. Lisaks ei oleks enam võimalik toetada mitmeid tooteuudusi, nt neid, mis on seotud suurema ohutuse ja turvalisusega ning meekonna ja reisijate mugavusega.

5.6.1 Keskkonnasäästlike tehnoloogiate turule sisenemist lihtsustavad toetusvahendid on olulised ning need tuleks lisada raamistikku kui **keskkonnaabi, mis täiendab innovatsiooniabi, kuid on siiski eraldi vahend**.

5.7 Keskkonnakaitse riigiabi raamistiku eeskujul tuleks luua stiimuleid minna eeskirjade nõudmistest kaugemale. Siiski on ei ole laevaehitussektoris huvi selle horisontaalse raamistiku kohaldamise vastu kuigivõrd suurenenud. Seepärast tuleks laevaehituse raamistikku lisada koos horisontaalsete eeskirjade nõuetega kohased ja praktilised sätted. Üks tõhus vahend selle elluviimiseks oleks viidata keskkonnaabi eeskirjadele grupierandi eeskirjade raames koos konkreetsete nõudmistega laevadele. See annaks tõhusa panuse ELi riigiabi eeskirjade lihtsustamisse.

5.8 Horisontaalne teadus- ja arendustegevuse ja innovatsiooni raamistik sisaldab ka sätteid uuendustegevuse kohta, sh „kaubanduslikul eesmärgil kasutatavate prototüüpide ja katseprojektide arendamine, kui prototüüp on tingimata kaubanduslik lõpptoode ja kui selle tootmine üksnes demonstreerimise ja valideerimise eesmärgil on liiga kallis” (4).

5.8.1 Vastavate sätetega nähakse tegelikult ette suurem abi osatähtsus kui raamistikus ja abikõlblike kulude valik on teatud määral laiem. Siiski sätestatakse ka, et „näidis- või katseprojektide kaubanduslikul eesmärgil kasutamise korral tuleb sellisest kasutusest saadav mis tahes tulu abikõlblikest kuludest maha arvata” (5).

5.8.2 See säte on rakendatav enamikes tootva tööstuse sektorites masstootmisel, kus arenduskulud amortiseeritakse suurema hulga toodetega, kuid laevaprototüüpide puhul ei saa seda rakendada.

5.9 Kokkuvõtteks märgib komitee, et **laevaehitussektori eripäradest tingituna ei paku teadus- ja arendustegevuse ja innovatsiooni horisontaalne raamistik sobivat lahendust innovatsiooniabiks laevaehituses ning et seepärast oleks parim lahendus lisada sobivad sätted uuendatavasse raamistikku.**

Sulgemisabi

5.10 Perioodil raamistiku kehtestamisest aastal 2004 kuni kriisi alguseni oli laevaehituses tugeva nõudluse periood, mis tähendas, et tööstusel ei olnud eriti põhjust rajatiste sulgemist kaaluda. Viimase kahe aastaga on nõudluse olukord dramaatiliselt muutunud ja Euroopa tellimuste hulk on langenud enam kui kümne aasta madalaimale tasemele.

5.10.1 Seega on komitee arvates praegust turuolukorda arvestades õigustatud kõnealuses abi vormi säilitamine (6).

5.11 Sätted seda tüüpi abi kohta peaksid võimaldama laevatehastel viia läbi osalist ümberstruktureerimist (7), ilma et oleks vaja läbi teha täielik ümberstruktureerimise protsess vastavalt

päästmise ja ümberkorraldamise suunistele. Kui seda tehakse, siis ei ole loomulikult vaja laevaehituse raamistikus säilitada eraldi sätteid ümberkorraldamise abi kohta.

Regionaalabi

5.12 Kui regionaalabi eeskirjad säilitatakse, siis tuleb abi ulatus ja osatähtsus viia kooskõlla regionaalabi suunistes sätestatud tingimustega. Selle ulatuse piiramine vaid olemasolevatele tehaserajatistele ei ole sobiv ega õigustatud. Euroopa laevaehitustööstus peab investeerima tõhusamatesse tootmiseetoditesse ja -rajatistesse, et tugevdada oma konkurentsipositsiooni. See võib muuta vajalikuks suuremate tootmisüksuste moodustamise, et kasutada ära koostoime, saada tõhusamaks ja kasutada mastaabisäästu. Praegused eeskirjad taksitavad seesugustele projektidele regionaalabi andmist või muudavad selle võimatuks.

5.13 Tohutud investeeringud Aasias on olnud nende riikide eduka arengu peamine mootor. Sageli on investeeringuid lihtsustatud otsese või kaudse riigiabiga. Euroopa piiravad eeskirjad laevaehitusvõimsuse suurendamisele on avaldanud vastupidist mõju – see on asetanud Euroopa tööstuse võrreldes oma ülemaailmsete konkurentidega veelgi ebasoodsamasse olukorda. **Seepärast ei ole komitee arvates enam õige eeskirjade säilitamine, mille eesmärk on minimeerida toetust võimsuse suurendamisele.**

5.14 Peamised probleemid praeguste regionaalabi eeskirjade tõlgendamisel või kohaldamisel tulenevad raamistiku regionaalabi sätete piiravast laadist võrreldes horisontaalsete eeskirjadega. Eeskätt just olemasolevatele rajatistele antava investeeringuabi piirangu range tõlgendus on ebamõistlikult kitsendanud selle vahendi ulatust ning on tekitanud märkimisväärseid probleeme selle kohaldamisel.

Tööhõiveabi

5.15 Komitee on veendunud, et raamistikus tuleks säilitada tööhõiveabi.

5.15.1 Komitee on seisukohal, et liikmesriigid peaksid senisest sagedamini rakendama raamistikuga sätestatud tööhõiveabi meetmeid, et toetada oma laevaehitustööstust hariduse ja koolituse valdkonnas kriisiolukordades, mis on tingitud turutsüklitest, ülemaailmsest ületootmisest ja kolmandate riikide laevatehaste poolsest ebaausast konkurentsist.

Ekspordikrediit ja arenguabi

5.16 Riigi omanduses olevate ekspordikrediidi agentuuride antav krediidiabi on levinud tava mitmetes tööstussektorites kogu maailmas. OECD tasandi valdkondlikud kokkulepped pakuvad rahvusvaheliselt tunnustatud standardeid. Kõik ELi

(4) Komisjoni määrus (EÜ) Nr 800/2008, 6. august 2008 (ELT L 214, 9.8.2008).

(5) Ibid.

(6) Lähitulevikus on teiste riikide hulgas Hispaania kavas mitme laevatehase puhul kasutada sulgemisabi (osaline ümberkorraldus).

(7) Ümberkorraldamise abi on määratletud vastavates horisontaalsetes eeskirjades, mille reformimine on kavas 2012. aastal. Eldatavalt hõlmatakse selle reformiga ka osalise ümberkorralduse abi.

liikmesriigid järgivad täies ulatuses neid eeskirju, mida ELi riigiabi eeskirjade kontekstis peetakse täielikult ühilduvaks siseturu põhimõtetega.

5.17 Ekspordikrediidi võimalused on laevaehitusprojektide rahastamise oluline element. Euroopas on nende eesmärk katta kulusid ja seepärast ei ole tegemist subsiidiumidega. Ekspordikrediidi kättesaadavus konkurentsitingimustes aitab olulisel määral kaasa Euroopa tööstuse konkurentsivõimele. Silmas pidades seda, et teised suured laevatootmise riigid on

kättesaadavaks teinud ulatuslikke rahastamispakette, eriti Hiina ja Lõuna-Korea, siis tuleb liikmesriike innustada pakkuma oma ettevõtetele võrreldavaid vahendeid.

5.18 Komitee arvates on oluline valdkondliku dialoogi pakutavaid võimalusi kasutades kindlaks määrata, mil määral on laevaehituse raamistikus vajalik või kasulik viide OECD sätetele. Laevaehitussektori sotsiaalpartnerid on seisukohal, et administratsioon peaks selle küsimusega tegelema, kui praeguse ekspordikrediidi kättesaadavus peaks ohtu sattuma.

Brüssel, 13. juuli 2011

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Staffan NILSSON
