

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – A hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás (kiegészítő vélemény)

(2011/C 318/10)

Előadó: **Marian KRZAKLEWSKI**

Társelőadó: **Enrique CALVET CHAMBON**

2010. december 9-én az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság úgy határozott, hogy eljárási szabályzata végrehajtási rendelkezéseinek 29(A) cikke értelmében kiegészítő véleményt fogalmaz meg a következő tárgyban:

A hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás

(kiegészítő vélemény).

A bizottsági munka előkészítésével megbízott Ipari Szerkezetváltás Konzultatív Bizottsága (CCMI) 2011. június 7-én elfogadta véleményét.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2011. július 13–14-én tartott, 473. plenáris ülésén (a 2011. július 13-i ülésnapon) 124 szavazattal 5 ellenében, 6 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság meg van győződve arról, hogy a hajógyártáshoz nyújtott állami támogatásra irányuló keretszabály olyan eszköz, amelyet fenn kell tartani, egyes rendelkezéseit azonban naprakészé kell tenni és ki kell bővíteni. Alkalmazásának ideje alatt a keretszabály hozzájárult a kitűzött szakpolitikai és gazdasági célok eléréséhez. A keretszabály további fenntartását elsősorban bizonyos ágazatspecifikus körülmények igazolják, amelyeket a jelenlegi keretszabály bevezetése ismertet.

1.2 Az EGSZB hangsúlyozni kívánja, hogy a keretszabály nem a válság gyors leküzdését célozza, hanem az ágazat jellegzetességeiből adódik, illetve hogy a keretszabály értelmében nyújtott támogatásnak nem célja, hogy versenyképtelen vagy technológiai szempontból alacsony színvonalú hajók építését segítse elő.

1.3 Az EGSZB még egy érvet felsorakoztat a hajógyártás specifikus – a keretszabály fenntartását és aktualizálását szükségessé tévő – helyzete mellett: nemrégiben hozták nyilvánosságra, hogy – húsz év vita után – összeomlottak az OECD által vezetett tárgyalások, amelyek tétje egy tisztességes világpiaci versenyfeltételeket meghatározó megállapodás volt a hajógyártási ágazatban.

1.4 Az EGSZB e vélemény további pontjaiban részletesen megvizsgál számos alapvető fontosságú kérdést és problémát, amelyeket az Európai Bizottság a konzultációs folyamat részeként az érdekelt felek elé tárt. Az EGSZB több olyan módosítást javasol és indokol meg, amelyeket véleménye szerint figyelembe kell venni a keretszabály aktualizált változatában.

1.5 Az EGSZB úgy véli, hogy a keretszabályban meghatározott kutatási, fejlesztési és innovációs (K+F+I) támogatás nélkülözhetetlen, mivel segíti a vállalkozókat az innovációval összefüggő **különleges kockázatok** vállalásában.

1.5.1 Az EGSZB úgy véli, hogy az **innovációs támogatás** rendelkezésre állása kedvezően hat az új termékek és eljárások kifejlesztése során alkalmazott innovatív elemekkel összefüggő kockázatok értékelésére. A támogatás lehetővé teszi, hogy a hajógyártó cégek új megoldásokkal foglalkozzanak, ami növeli az innovatív termékek piaci sikerének, következképpen pedig annak az esélyét, hogy további ösztönzést kap a K+F+I.

1.6 Az Európai Bizottság azon kérdéséről illetően, hogy célszerű-e kizárni a támogatható innovációk köréből különböző típusú innovációkat, és csak azokat megtartani, amelyek környezetbarát hajókhoz kapcsolódnak, az EGSZB osztja a szociális partnerek álláspontját, és úgy ítéli meg, hogy ez jelentősen gyengítené az eszköz hatékonyságát. Elveszne mindenekelőtt a biztonsággal és termelékenységgel kapcsolatos folyamatinnovációkra és termékinnovációkra gyakorolt rendkívül pozitív hatás.

1.7 Az EGSZB megállapítja, hogy a környezetbarát technológiák piacra jutásának elősegítését célzó támogatások igen fontos eszközt jelentenek, amelyet **be kell építeni a keretszabályba**. Az aktualizált keretszabálynak erre vonatkozóan – környezetvédelemmel kapcsolatos, horizontális intézkedésekre vonatkozó követelményekkel együtt – megfelelő és gyakorlati rendelkezéseket kellene tartalmaznia. Az EGSZB szerint ezek a rendelkezések nem egy újabb állami támogatási eszköz létrehozását fogják szolgálni, hanem egyszerűsítik a keretszabály alkalmazását, és lehetővé teszik fontos uniós célok elérését.

1.8 Az Európai Bizottság lényegbevágó kérdésének tekintében – hogy a K+F+I-támogatást fenn kell-e tartani a keretszabályon belül annak ellenére, hogy léteznek K+F+I-re vonatkozó horizontális szabályok – az EGSZB határozottan hangsúlyozza, hogy **tekintettel a hajógyártási ágazat egyedi jellegére, a keretszabály által biztosított K+F+I-támogatást fenn kell**

tartani, mivel a horizontális szabályok nem biztosítanak megfelelő megoldást a hajógyártási ágazaton belüli innováció támogatására.

1.9 Tekintettel arra, hogy a keretszabály (2004-es) bevezetésétől a (2009–2010-es) válságig terjedő időszakban semmi sem ösztönözte az **üzembezárási támogatások alkalmazását**, és tekintve, hogy a helyzet az utóbbi időkben olyan drasztikusan romlott, hogy az uniós hajógyárak megrendelése az elmúlt bő tíz évben mért legalacsonyabb szintre estek vissza, az EGSZB úgy véli, hogy fenn kell tartani ezt a támogatási formát. Az ilyen támogatásokra vonatkozó rendelkezéseknek lehetővé kell tenniük, hogy a hajógyárak részleges szerkezetátalakítást hajtsanak végre anélkül, hogy végig kellene vinniük a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásoknak megfelelő teljes szerkezetátalakítási folyamatot.

1.10 Az EGSZB meg van győződve arról, hogy **a regionális támogatás a hajógyártás javát is szolgálja**. A keretszabályon belüli **regionális támogatásnak** ugyanolyan intenzív támogatást kell biztosítania, mint amelyet a regionális támogatási iránymutatás keretében nyújtanak. Az EGSZB úgy véli, hogy a keretszabályban az ilyen támogatások alkalmazási körének a már meglévő gyárakra való korlátozása nem helyes és nem indokolt.

1.11 A hajógyártási kapacitás bővítésére vonatkozó, korlátozó jellegű uniós szabályok alkalmazása a kívánttal ellentétes hatást váltott ki. Ahelyett, hogy korlátozta volna az európai hajógyárak globális túlerőre való hozzájárulását, további versenyhátrányba hozta azokat nemzetközi versenytársaikkal szemben. Következésképpen azoknak a szabályoknak a megtartása, amelyek célja a kapacitásbővítésre irányuló támogatások minimalizálása, az EGSZB véleménye szerint semmivel sem indokolható.

1.12 A keretszabály **foglalkoztatási támogatásokkal** kapcsolatos rendelkezéseit illetően az EGSZB kéri a tagállamokat, hogy az eddiginél gyakrabban alkalmazzák ezeket az eszközöket, különösen az adott tagállamban működő hajógyárak oktatási és képzési tevékenységének támogatása érdekében.

1.13 Az EGSZB úgy véli, hogy a keretszabályban **meg kell tartani az exporthitelekre vonatkozó rendelkezést**. Az OECD ágazati megállapodásával összhangban megítélt hitelek nem tekinthetők állami támogatásnak, és segítik a vállalkozásokat, csakúgy mint azokat a régiókat, amelyekben a vállalkozások működnek. A támogatás közvetlenül összefügg egyfelől a munkahelyek megőrzésével, illetve a foglalkoztatás növelésével az ágazaton és az ahhoz kapcsolódó vállalkozásokon belül, másfelől az európai uniós hajótulajdonosok által élvezett előnyökkel (hajóvásárlásra nyújtott, hosszú lejáratú kölcsönök vagy hitelgaranciák megszerzésének lehetősége).

1.14 Az EGSZB támogatja az új keretszabály hatálya alá bevonandó termékek skálájának bővítését, amire a hajógyártási ágazatban és a technológiában 2004 óta végbement fejlődés miatt van szükség. Az EGSZB úgy véli, hogy ehhez a CESA által – a keretszabály 2. cikkéről készített véleményben – előterjesztett korszerűsítési javaslatot kellene felhasználni. ⁽¹⁾

⁽¹⁾ A hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás keretszabályának áttekintése – a CESA válasza a konzultációs dokumentumra – kiegészítés (2010).

1.15 Az EGSZB arra kéri a tagállamokat és az uniós intézményeket, hogy fordítsanak kiemelt figyelmet a tájékoztatási politikára azzal kapcsolatban, hogy a keretszabályban előírtak mellett lehet felhasználni.

2. Bevezetés

Háttér

2.1 2010. április 29-én az EGSZB saját kezdeményezésű véleményt fogadott el „Európai hajóipar – a jelenlegi válság kezelése” címmel.

2.2 2011. évi munkaprogramjában az Európai Bizottság a hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás keretszabályának felülvizsgálatát tervezi, lehetőséget nyitva a keretszabály aktualizálására és 2011 utáni meghosszabbítására. Az érdekelt felekkel – köztük a szociális partnerekkel és a tagállamokkal – hivatalos konzultációkra került sor, amelyek 2010. december 6-án zárultak le.

2.2.1 Tekintettel e szabályok gazdasági és szociális következményeire, valamint az egyes régiókra gyakorolt jelentős hatásra, az EGSZB részéről hasznosnak és időszerűnek tűnik, hogy a kérdésben kiegészítő véleményt dolgozzon ki.

2.3 A hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás keretszabálya meghatározza azokat a szabályokat, amelyeket a hajógyártáshoz nyújtott állami támogatások értékelésekor az Európai Bizottságnak alkalmaznia kell. A keretszabály 2004. január 1-jén lépett hatályba egy kezdeti hároméves időszakra. Az Európai Bizottság azóta kétszer hosszabbította meg a hatályát, először 2006-ban egy kétéves időszakra, majd 2008-ban további három évre. A keretszabály ez alkalommal tehát 2011. december 31-én veszti hatályát.

2.4 A keretszabály általános alapelve, hogy a hajógyártás a horizontális állami támogatási eszközök révén támogatható, kivéve azokat az eseteket, amelyekre a keretszabály különös rendelkezései vonatkoznak. Ezek a különös rendelkezések az alábbi területeket érintik: kutatási, fejlesztési és innovációs támogatás, üzembezárási támogatás, foglalkoztatási támogatás, exporthitelek, fejlesztési támogatás és regionális támogatás.

2.5 Mivel a hajógyártás a horizontális állami (és európai uniós) támogatási eszközökből is támogatható, a konzultációknak – csakúgy mint az uniós civil társadalom nevében megfogalmazott EGSZB-veleménynek – mindenekelőtt annak eldöntésében kell segíteniük, hogy a keretszabály különös rendelkezéseit a továbbiakban is kell-e alkalmazni, és rá kell mutatniuk, hogy meghosszabbítás esetén szükség van-e a rendelkezések módosítására, és ha igen, akkor milyen módosításokról legyen szó.

3. Átdolgozott összefoglaló tájékoztatás az európai hajógyártási ágazatról a keretszabályról szóló határozat elfogadását megelőző időszak globális kontextusában

3.1 Az EGSZB 2010. áprilisi véleménye átfogó és részletes képet fest az európai hajógyártási ágazatról. Az alábbi tájékoztatás a tavalyi év eseményeire és jellegzetességeire vonatkozik.

3.2 A válság első időszaka után nyilvánvaló, hogy a recesszió az egész világ hajógyártását súlyosan érintette. A kereskedelem soha nem tapasztalt mértékben akadozott, és valamennyi hajógyártással foglalkozó országnak jelentős nehézségekkel kellett szembenéznie a kereslet drasztikus visszaesése miatt. A hajógyártás és -kereskedelem terén az egyenlő versenyfeltételekkel kapcsolatos, máig megoldatlan kérdések mellett azzal is szembe kell néznünk, hogy komoly veszélybe kerültek Európa ezen ágazatának hosszú távú kilátásai.

3.3 A világ hajógyártásának több mint 80 %-áért jelenleg az ázsiai országok felelnek, míg megrendeléseik a világ összes megrendelésének 90 %-át teszik ki. Ezeknek az országoknak a jelentősége az uniós tagállamok rovására növekszik. Ez utóbbiak részesedése a világ hajógyártásában napjainkra 7–8 %-os szintre apadt.

3.3.1 Európa részesedése az új megrendelések világpiacán 2009-ben 2,7 %-ra zuhant, bár 2010 első három negyedéve során ez a részarány visszakúszott 4,8 %-ra. Ha azonban a megrendeléseket a hajóúrtartalom alapján vizsgáljuk, akkor azt figyelhetjük meg, hogy míg a globális mutató 2010-ben lassú növekedést mutatott, Európa a 2009. évihez hasonló szinten maradt, amely pedig az évtized legalacsonyabb szintje volt.

3.3.2 A világ összes új hajómegrendelése úrtartalomban kifejezve az utóbbi években az alábbiak szerint alakult: 2007-ben 85 millió CGT, 2008-ban 43 millió CGT, 2009-ben 16,5 millió CGT. 2010 első három negyedévében azonban a megrendelések mennyisége 26,3 millió CGT-re emelkedett (2010 végére kb. 35 millió CGT várható). 2009-ben számos már szerződésbe foglalt hajóépítést le kellett állítani, egyebek között a nagyon alacsony áruszállítási tarifák miatt, illetve azért, mert aligha lehetett bankhitelhez jutni a hajógyártás finanszírozására.

3.3.3 Az euróban számított árinдекс 2010 első negyedéve óta (amikor tízéves mélypontjára süllyedt) mintegy 17 %-kal emelkedett, de az átváltási árfolyam-ingadozások elnyertelenül hatottak a nemzeti valutákban kifejezett árakra. Jóllehet ez az index több mint 20 %-kal emelkedett 2000 óta, az euróban kifejezett árak nem változtak.

3.4 A válságtól eltekintve a hajógyártási ágazat instabilitásának legfontosabb oka továbbra is azoknak az országoknak az intervenció és protekcionista politikája, amelyekben a hajógyártás a gazdaság kulcsfontosságú ágazata, vagy az kíván lenni.

Bizonyos – elsősorban távol-keleti – hajógyárak, amelyek állami támogatásban részesülnek, megtehetik, hogy az általuk kínált termékek és szolgáltatások árába nem számítják bele a kockázatok valamennyi fajtáját, ezért az árak itt alacsonyabbak, mint az – elsősorban európai – versenytársaknál, akik kénytelenek beépíteni áraikba ezeket a kockázatokat. A protekcionizmus további eszközét képezheti az átváltási árfolyam (mint a versenyképesség egyik meghatározó tényezője), amelyet bizonyos mértékig központilag lehet irányítani (például Kínában és Dél-Koreában).

3.5 2010 decemberében az OECD úgy határozott, hogy nem kezdi újra azokat a tárgyalásokat, amelyek tétje egy tisztességes világpiaci versenyfeltételeket meghatározó megállapodás volt a hajógyártási ágazatban. A tárgyalások – 20 év vita utáni – összeomlása azt jelenti, hogy a világ hajógyártási piaca továbbra is könyörtelen verseny színtere lesz. Ez egy kifejezetten kedvezőtlen fordulat, amely egyes államokat arra fog ösztönözni, hogy még szélesebb körben alkalmazzák a piaci intervenció különféle formáit. Ennek következményeképpen még egyenlőtlenebbé válnak a versenyfeltételek a nemzetközi hajógyártásban. A kialakult helyzetért egyes Unión kívüli, hajógyárakkal rendelkező országok – nevezetesen Kína és Dél-Korea – hajthatatlanul felelősök.

3.5.1 Ez a fordulat reakciónak tekinthető a globális válságra, és elősegíti a protekcionista intézkedések bevezetését. Egyre nagyobb annak a veszélye, hogy a világpiacon olyan hajók készülnek, amelyeknek nincs gazdasági létjogosultságuk. Ezek az újonnan vízre bocsátott hajók súlyosbíthatják az áruexportációs piac válságát, azaz túl sok hajó fog versengeni ugyanazért a szállítmányért. A hajógyártási ágazat európai szociális partnerei már eddig is aggodalommal tekintettek arra a számos negatív hatásra, amely az összes piaci szereplőt sújtja (kapacitás-többlet a termelésben, a hajógyári árak leszorítása, felesleges hajóúrtartalom, alacsony hajóbérelti díjak).

3.6 2008 óta az Unióban rohamosan csökken a foglalkoztatás szintje ebben az ágazatban. Mintegy 40 000 munkahely szűnt meg, és valamennyi érdekelt fél szükséghelyzeti program bevezetését sürgeti annak érdekében, hogy az európai hajógyártási ágazatban fenntartható legyen a szükséges kritikus tömeg. ⁽²⁾ Ezt a tendenciát tovább súlyosbítja a Bazel III bankfelügyeleti tőke-keretrendszer közelmúltbeli életbelépeése, amely szigorítja a finanszírozási feltételeket.

3.7 A pénzügyi válság kezdete óta az Unióban jóval nehezebbé vált megteremteni a hajógyártáshoz szükséges pénzügyi háttérrel, mivel több kulcsfontosságú pénzügyi intézmény csökkentette vagy egyenesen megszüntette részvételét a hajók megépítését megelőző finanszírozásban (előfinanszírozás) és a megépítés utáni finanszírozásban is. Ebben a helyzetben jelentősen megnőtt az állami garanciaeszközök szerepe – az export-hitel-garanciákat illetően is. A hajógyártási ágazatban még mindig tart a hitelválság, dacára a piaci fellendülés első jeleinek.

⁽²⁾ Az EGSZB sz. véleménye, HL C 18., 2011.1.19., 35 o.

3.8 Noha a hajógyártáshoz tartozó hajójavítási ágazat szintén időszakos nehézségekkel szembesül, mégis sokkal jobb helyzetben van, mint a hajóépítéssel foglalkozó üzemek. A hajójavító üzemek más piacon tevékenykednek, mint a hajóépítő ágazat (a javított hajók több mint fele az Unión kívüli országokból származik). A 2009–2010. évi globális válság mindamellett nem kerülte el ezt az ágazatot sem, mivel a hajótulajdonosok jelentősen csökkentették javítási kiadásait, és gyakran csak a legszükségesebb vagy a tengerhajózási szabályok által megkövetelt rendszeres javításokat végeztették el.

3.8.1 A világpiacon dúló kielezett verseny közepette több uniós tagállam hajójavító üzeme diverzifikálni kezdte tevékenységét, és a hajók modernizálását (felújítását), valamint olyan összetettebb tevékenységeket helyezett középpontba, mint a hajótest meghosszabbítása és másféle átalakítások többek között a mélytengeri olaj- és gázkitermelést szolgáló berendezések számára, illetve kisebb hajók építése.

3.8.2 A hajójavítások nagy része jelenleg az Európai Unióval szomszédos országok üzemében történik. Az EGSZB arra kéri a tagállamokat és az uniós intézményeket, hogy dolgozzanak ki stratégiát az ilyen típusú üzemek fejlesztésének és kialakításának ösztönzésére az Unió tengerparti területein. Az uniós tagállamok érdeke, hogy az EU területén legalább a saját hajózási ágazatot kiszolgáló, „minimális stratégiai” kapacitást biztosító javítóműhelyeket fenntartsanak. Ezek az üzemek versenyképes áron tudnák elvégezni a hajók javítását, biztosítanak a megrendelések határidőn belüli teljesítését és a környezetbarát módszerek alkalmazását, egyúttal az EU több tengerparti régiójában hozzájárulnának az ipar fellendüléséhez.

4. Általános megjegyzések

4.1 A keretszabály felülvizsgálatának általános célkitűzése az európai hajógyárak versenyfeltételeinek javítása kell, hogy legyen. Ennek a szellemnek kell áthatnia a keretszabály valamennyi rendelkezését.

4.2 A nehéz piaci feltételek – és mindenekelőtt a konkurens országokban rendelkezésre álló nagymértékű támogatás – következtében az európai hajógyártási ágazat a globális versenyképesség szempontjából igen erős nyomásnak van kitéve. Mivel az európai hajógyártási ágazat a munkaerőköltségek tekintetében nem tud versenyezni, úgy kell előnyt szereznie versenytársaival szemben, hogy a hajóbiztonság, a hatékonyság és a tengeri környezetvédelem területén minél jobb minőséget kínál, valamint olyan innovatív eljárásokat alkalmaz, amelyek tovább javítják a hatékonyságot. Nyilvánvaló, hogy a szóban forgó célok eléréséhez átdolgozott és korszerűsített keretszabályokra van szükség, mivel ezek tudnak gondoskodni a megfelelő ösztönzőkről.

4.3 Elengedhetetlen, hogy az aktualizált keretszabályon belül késedelem nélkül határozzanak meg egy olyan gyakorlati

ösztönző rendszert, amely előmozdítja a jobb környezetvédelmi tulajdonságokkal rendelkező – új vagy korszerűsített – hajókat célzó beruházásokat. Ha rövid időn belül nem lép életbe ilyen rendszer, akkor lehetetlenné válhat az NO_x , az SO_x és az üveg-házhatású gázok kibocsátásának csökkentéséből származó gyors gazdasági előnyök kiaknázása. A keretszabálynak ki kell kötnie, hogy az ilyen típusú támogatásokból és az azokhoz rendelt forrásokból csak az európai hajóépítők részesülhetnek.

4.4 A keretszabály által biztosított támogatások az egyes vállalkozások és a régiók számára is fontosak. Ezért olyan új innovatív projektek indítására van szükség, amelyek lehetővé teszik, hogy a hajógyárak minél gyorsabban és eredményesebben reagálhassanak a piac változó igényeire. Ahhoz, hogy ezek az innovatív projektek támogatásban részesülhessenek, olyan beruházásokra is ki kell terjedniük, amelyek egyrészt az új termékek kifejlesztését célzó K+F+I-tevékenységet, másrészt az alkalmazottak képzését és továbbképzését szolgálják. Az aktualizált keretszabálynak mindezeket figyelembe kell vennie.

4.5 Az EGSZB véleménye szerint az exporthitelek kérdésének részletes vizsgálata előtt (lásd a „Részletes megjegyzések” fejezetet) hangsúlyozni kell, hogy a versenyképes finanszírozáshoz való hozzáférés az új projektek indítása szempontjából gyakran döntő fontosságúnak bizonyul. Az utóbbi években – különösen Ázsiában – jelentősen megnőtt az állami hatóságok, állami tulajdonban lévő bankok és egyéb állami intézmények szerepe a hajók megépítését megelőző finanszírozásban (előfinanszírozás) és a megépítés utáni finanszírozásban is. Feltételezhető, hogy a hajógyártás finanszírozásához rövid és középtávon az Unióban is állami kölcsönökre vagy garanciákra lesz szükség, nemzeti és uniós pénzügyi intézmények – pl. az EBB – részvételével (amennyiben az ágazat nehézségekkel néz szembe⁽³⁾).

4.6 Az első európai uniós hajógyártási keretszabály bevezetése óta az ágazat több szerkezetváltáson ment keresztül, amelyeket az új rendelkezések megalkotásakor figyelembe kell venni. Ezek az alábbiak:

- az európai hajógyárak jelentős lépéseket tettek a szakosodás felé, és ezt a folyamatot folytatni és támogatni kell,
- az európai hajóipar megrendelésein belül jelentősen csökkent a szabványos hajók hányada,
- a globális verseny időközben a kisebb hajókat, köztük a belvízi hajókat illetően is érezhető,

⁽³⁾ Lásd az EGSZB sz. véleményét, HL C 18., 2011.1.19., 35 o.

- miközben az európai hajógyárak átlagos mérete az utóbbi tíz év folyamán nem változott vagy kismértékben csökkent (a lengyelországi, horvátországi, dániai és spanyolországi hajógyárbezárások miatt), Európa most azzal szembesül, hogy a konkurens – elsősorban ázsiai – országokban rendkívüli mértékben növekszik a hajógyárak száma,
- a környezetbarát termékek és gyártási eljárások jelentősége határozottan megnőtt. Ezt a tendenciát tovább kell ösztönözni főként olyan intézkedésekkel, amelyek nélkülözhetetlenek a különböző gázok – mindenképp az SO_x , az NO_x és az üvegházhatású gázok – kibocsátásának megfékezéséhez,
- a part menti hajózás fejlődésének következtében az európai hajóiparnak mielőbb megoldást kell találnia arra, hogy miként elégítheti ki a helyi igényeket saját gyárai révén.

4.7 A keretszabályban előírt támogatási eszközök kihasználását illetően nagyon fontos a tagállamok megfelelő hozzáállása: nekik kell széles körben és szisztematikusan tájékoztatást nyújtaniuk a keretszabályon alapuló állami támogatások (nem szubvenciók!) megszerzésének lehetőségeiről és feltételeiről.

5. Részletes megjegyzések

Kutatási, fejlesztési és innovációs (K+F+I) célra nyújtott támogatások

5.1 A K+F+I-tevékenység nélkülözhetetlen ahhoz, hogy jobb termékeket lehessen kínálni, és ebből következően sikert lehessen aratni a piacon. K+F+I-tevékenységet azonban csak akkor lehet folytatni, ha a piac kész vállalni az innovációkkal járó **különféle típusú kockázatokat**.

5.2 Amint azt az európai munkaadók kiemelték, **a prototípus hajók gyártása jelentős kockázatokkal jár**. Ellentétben a legtöbb más ágazattal, a hajógyártásra vonatkozó adásvételi szerződések olyan meghatározásokat tartalmaznak a termék teljesítményével kapcsolatban, amelyeket az aláírás pillanatában nem lehet ellenőrizni. Még a legkisebb – egy adott innovatív elemhez kötődő – nemkívánatos események is olyan jelentős változtatásokat tehetnek szükségessé, amelyekhez további pénzügyi forrásra és sok időre van szükség, és ez jelentős zavart okozhat a gyártási folyamatban.

5.2.1 Ebben a helyzetben az **innovációs támogatás** rendelkezésre állása kedvezően hat az új termékek és eljárások kifejlesztése során alkalmazott innovatív elemekkel összefüggő kockázatok értékelésére. A támogatás lehetővé teszi, hogy a hajógyártó cégek további lépéseket tegyenek az új megoldások irányába, ami növeli az innovatív termékek piaci sikerének, következésképpen pedig annak az esélyét, hogy további ösztönzést kapnak a K+F+I-tevékenységek.

5.3 Az innovációs támogatások felhasználásának a folyamatgyorsító hatása van, ami pedig nagyobb hatékonyságot és

versenyképességet eredményez. Ez döntően fontos annak érdekében, hogy megőrizhető legyen a technológiai előny az összetett és innovatív hajótípusok területén. Az innováció tempója a versenyképesség alapvető elemét jelenti – különösen, ha tekintetbe vesszük, hogy a tengerhajózási technológiában alig van lehetőség a szellemi tulajdon védelmére.

5.4 A hajógyártási ágazatot képviselő európai szociális partnerek mind azon a – példákkel alátámasztott – véleményen vannak, hogy az innovációs támogatások egyértelműen hozzájárultak az uniós hajógyárak hatékonyságának és versenyképességének növekedéséhez. Megkönnyítették az új gyártási módszerek, technológiák és termékek bevezetését és elterjesztését, és ösztönözték a K+F+I-tevékenységet. Az innovációs támogatásokat ezért alkalmas uniós szakpolitikai eszköznek kell tekinteni.

5.5 A vállalkozók úgy vélik, hogy az innovációs támogatások szabályainak alkalmazásával összefüggő problémák a keretszabály szövegének átdolgozása nélkül is megoldhatók azáltal, hogy módosítják a nemzeti programok bejelentésének módját, meghozzá a kis hajókra irányuló termékinnovációt és a folyamatinnovációt célzó támogatás zárolásának feloldására vonatkozó küszöbérték tekintetében.

5.6 Az Európai Bizottság abból a kérdéséből kiindulva, hogy célszerű-e kizárni a támogatható innovációk köréből másféle innovációkat, és csak azokat megtartani, amelyek környezetbarát hajókhoz kapcsolódnak, az EGSZB osztja a szociális partnerek álláspontját, és úgy ítéli meg, hogy ez jelentősen gyengítene az eszköz hatékonyságát. Elveszne mindenképp az európai ipar versenyképességének erősítését szolgáló folyamatinnovációra gyakorolt rendkívül pozitív hatás. Ezenkívül nem lehetne többé támogatni egyes – például a biztonság javításával, illetve a személyzet és az utasok védelmével és kényelmével összefüggő – termékinnovációkat.

5.6.1 A környezetbarát technológiák piacra jutását elősegítő támogatás fontos eszközt jelent, amely érdemes arra, hogy **az innovációs támogatást kiegészítő, de önálló eszközt képező „környezetvédelmi támogatásként”** beépüljön a keretszabályba.

5.7 A környezetvédelemhez nyújtott állami támogatásokra vonatkozó keret mintájára ösztönzőket kell bevezetni a jogszabályi előírások meghaladására. E keretrendszernek a hajóiparra történő alkalmazása iránti érdeklődés azonban alig nőtt. Ezért a horizontális szabályokra vonatkozó előírásokkal együtt megfelelő és gyakorlatias rendelkezéseket kell a keretszabályba foglalni. Ehhez célszerű a környezetvédelmi támogatásokkal kapcsolatos előírásokra hivatkozni a zárolások feloldásával összefüggő csoportmentességi szabályok keretében, és ezeket meghatározott követelményekkel összekötni a hajók vonatkozásában. Ezzel hatékonyan hozzá lehet járulni az ágazatra irányuló állami támogatások uniós szabályainak egyszerűsítéséhez.

5.8 A horizontális K+F+I-keretszabály innovációs tevékenységekre vonatkozó rendelkezéseket is tartalmaz. Ilyen tevékenység például a „prototípusok és kísérleti projektek kifejlesztése [...], ha a prototípus szükségszerűen maga a kereskedelmi végtermék, és előállítása túlságosan költséges ahhoz, hogy az kizárólag demonstrációs és hitelesítési céllal történjen.”⁽⁴⁾

5.8.1 A vonatkozó rendelkezések a keretszabályban foglaltaknál intenzívebb támogatásokat tesznek lehetővé, és – bizonyos mértékben – bővül az elszámolható költségek köre is. Kikötik ugyanakkor, hogy „[a] demonstrációs, illetve kísérleti projektek későbbi kereskedelmi felhasználása esetében az ilyen használatból származó bármely jövedelmet le kell vonni az elszámolható költségekből.”⁽⁵⁾

5.8.2 Jóllehet ez a rendelkezés a legtöbb gyártási ágazatban alkalmazásra kerül – mivel a sorozatgyártásban a termékek nagyobb mennyiségének köszönhetően amortizálhatók a fejlesztési költségek – a prototípus hajók esetében kivitelezhetetlen.

5.9 Összefoglalásképpen az EGSZB megállapítja, hogy **a hajógyártási ágazat sajátosságai miatt a K+F+I-re vonatkozó horizontális keretszabályok nem kínálnak megfelelő megoldásokat a hajógyártásra irányuló innovációs támogatásokat illetően, és ezért az lenne a helyes, ha megfelelő rendelkezéseket építenének bele az aktualizált keretszabályba.**

Üzembezárási támogatás

5.10 A hajógyártásban a keretszabály 2004. évi bevezetésétől egészen a válság kezdetéig igen erős volt a kereslet, ezért semmi sem indokolta, hogy fontolóra vegyék bármelyik üzem bezárását. A kereslet elmúlt két évben tapasztalt drámai visszaesése megváltoztatta a helyzetet, és az európai hajóiparban a megrendelések száma több mint egy évtizedes mélypontra zuhant.

5.10.1 Az EGSZB ezért úgy véli, hogy a jelenlegi piaci helyzetre való tekintettel indokolt az üzembezárási támogatás igénybe vétele.⁽⁶⁾

5.11 Az ilyen típusú támogatásokra vonatkozó rendelkezéseknek lehetővé kell tenniük, hogy a hajógyárak részleges szerkezetátalakítást hajtsanak végre⁽⁷⁾ anélkül, hogy végig kellene vinniük a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásoknak megfelelő teljes szerkezetátalakítási folyamatot. Ezt a modellt át

⁽⁴⁾ Az Európai Bizottság 2008. augusztus 6-i, 800/2008/EK rendelete (HL L 214., 2008.8.9.).

⁽⁵⁾ Uo.

⁽⁶⁾ Előreláthatólag többek között Spanyolországban rövidesen több hajógyár igénybe veszi az üzembezárási támogatást (részleges szerkezetátalakítás).

⁽⁷⁾ A „szerkezetátalakítási támogatás” fogalmát a megfelelő horizontális szabályozás határozza meg, amelynek felülvizsgálatát 2012-re tervezik. A várakozások szerint a szabályozás a részleges bezáráshoz nyújtott támogatásra is ki fog terjedni.

kellene venni, amint befejeződött az iránymutatások felülvizsgálata. Ha sor kerül erre, akkor a hajógyártásra vonatkozó keretszabályon belül természetesen már nincs szükség külön rendelkezésekre a szerkezetátalakítási támogatásokat illetően.

Regionális támogatás

5.12 Ha megmarad a regionális támogatás, akkor a támogatások alkalmazási körét és intenzitását össze kell hangolni a regionális támogatásra vonatkozó iránymutatások rendelkezéseivel. Az ilyen támogatások alkalmazási körének a meglévő gyárakra való korlátozása nem helyes és nem indokolt. Az európai hajóiparnak hatékonyabb gyártási módszerekbe és berendezésekbe kell beruháznia, hogy erősítse versenypozícióját. Ez nagyobb termelési egységek létrehozását teheti szükségessé, hogy sikeresen ki lehessen használni a szinergiák és a méretgazdaságosság adta előnyöket. A jelenlegi szabályok megnehezítik, sőt akár lehetetlenné teszik, hogy az ilyen projektek regionális támogatásban részesüljenek.

5.13 Az ázsiai országok főként jelentős beruházásaikkal mozdították elő iparuk fejlődését. Ezeket a beruházásokat gyakran közvetlen vagy közvetett állami támogatások segítették. A hajógyártási kapacitás bővítését korlátozó európai szabályok ezzel ellentétes irányba hatottak. Ahelyett, hogy csökkentették volna az európai hajógyárak világszintű túltermeléshez való hozzájárulását, további versenyhátrányba hozták azokat globális versenytársaikkal szemben. **Következésképpen azoknak a korlátozó szabályoknak a megtartása, amelyek célja a kapacitásbővítésre irányuló támogatások minimalizálása, semmivel sem indokolható.**

5.14 A jelenlegi regionális beruházási támogatásra vonatkozó szabályok értelmezési és alkalmazási problémái a keretszabálynak a horizontális rendelkezésekhez képest korlátozó jellegből adódnak. Különösen a beruházási támogatás szűk értelmezése, azaz a már meglévő üzemekre való korlátozása indokolatlanul leszűkítette ennek az eszköznek az alkalmazási körét, és komoly problémákat okozott a keretszabály alkalmazásában.

Foglalkoztatási támogatás

5.15 Az EGSZB meg van győződve arról, hogy a foglalkoztatási támogatásnak továbbra is a keretszabály részét kell képeznie.

5.15.1 Az EGSZB úgy véli, hogy a tagállamoknak a jelenleginél gyakrabban alkalmazniuk kellene a keretszabályban előirányzott foglalkoztatási támogatást – különösen arra, hogy a piaci ciklusokból, a világszintű túltermelésből és az EU-n kívüli gyártók szította tisztességtelen versenyből adódó krízishelyzetekben támogassák az oktatási és képzési tevékenységet az adott ország hajógyáraiban.

Exporthitel- és fejlesztési támogatás

5.16 Számos iparágban világszerte általános gyakorlat, hogy állami exporthitel-ügynökségek exporthiteleket nyújtanak. Az OECD-szintű ágazati megállapodásokban meghatározták a

nemzetközileg elfogadott normákat, amelyeket az összes uniós tagállam teljes mértékben tiszteletben tart. Az állami támogatásokra vonatkozó uniós előírások kontextusában pedig úgy vélik, hogy e normák teljességgel összhangban vannak az egységes piac szabályaival.

5.17 Az exporthitelek a hajógyártási projektek finanszírozásának alapvetően fontos elemei. Európában költségfedezeti alapon működnek, ezért semmi esetre sem tekinthetők szubvenciónak. Versenyfeltételekhez kötött elérhetőségük jelentős mértékben hozzájárul az európai ipar versenyképességéhez. Főként annak ismeretében, hogy más országok, különösen

Kína és Korea átfogó finanszírozási csomagokat kínálnak a hajógyártás fejlesztéséhez, arra kell ösztönözni a tagállamokat, hogy egyenértékű eszközöket bocsássanak saját vállalataik rendelkezésére.

5.18 Az EGSZB úgy véli, hogy az ágazati párbeszéd működéséből adódó lehetőségek kihasználásával meg kell vizsgálni, mennyiben szükséges és ésszerű a keretszabályban az OECD előírásaira utalni. Az EU-ban működő hajógyártási ágazatot képviselő szociális partnerek szerint fontos, hogy ezzel a kérdéssel intézményi szinten foglalkozzanak, ha veszélybe kerül a jelenlegi exporthitelek elérhetősége.

Kelt Brüsszelben, 2011. július 13-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Staffan NILSSON