

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o državni pomoči ladjedelništvu (dodatno mnenje)

(2011/C 318/10)

Poročevalec: **Marian KRZAKLEWSKI**

Soporočevalec: **Enrique CALVET CHAMBON**

Evropski ekonomsko-socialni odbor je 7. decembra 2010 sklenil, da v skladu s členom 29 a) izvedbenih določb poslovnika pripravi mnenje o naslednji temi:

Državna pomoč ladjedelništvu

(dodatno mnenje).

Posvetovalna komisija za spremembe v industriji (CCMI), zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 7. junija 2011.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 473. plenarnem zasedanju 13. in 14. julija 2011 (seja z dne 13. julija) s 124 glasovi za, 5 glasovi proti in 6 vzdržanimi glasovi.

1. Sklepne ugotovitve in priporočila

1.1 Evropski ekonomsko-socialni odbor je prepričan, da je Okvir za državno pomoč ladjedelništvu instrument, ki ga je treba ohraniti, nekatere njegove določbe pa je treba posodobiti in razširiti. Okvir je v obdobju njihovega izvajanja prispeval k doseganju zadanih političnih in gospodarskih ciljev. Nadaljnji obstoj okvira v veliki meri upravičuje posebnost sektorja, ki je opisana v uvodu sedanjega okvira.

1.2 Odbor želi poudariti, da okvir ni kratkoročen ukrep proti krizi, marveč upošteva posebnosti sektorja, in da pomoč, ki jo opredeljujejo določbe v okviru, ne bi smela nagrajevati gradnje nekonkurenčnih ladij ali plovil na nizki tehnološki ravni.

1.3 EESO meni, da nedavna vest o propadu pogajanj – po 20 letih razprav – v okviru OECD o večstranskem sporazumu o ladjedelništvu, katerega cilj bi bili poštenu konkurenčni pogoji na svetovnem trgu, dodatno potrjuje specifični položaj ladjedelništva, ki zahteva ohranitev in prenovu okvira.

1.4 Odbor v nadaljevanju podrobno obravnava temeljna vprašanja in probleme, ki jih je Komisija v posvetovalnem procesu predstavila zainteresiranim stranem. EESO predlaga in utemeljuje spremembe, ki bi jih bilo po njegovem mnenju treba vnesti v prenovljeno različico okvira.

1.5 O pomoči raziskavam, razvoju in inovacijam (RRI), ki jo predvideva okvir, Odbor meni, da je nujna, saj podjetjem pomaga sprejeti **posebna tveganja**, povezana z inovacijami.

1.5.1 Odbor meni, da dostop do **pomoči za inovacije** pozitivno vpliva na oceno tveganja, povezanega z vsakim elementom inovacij pri razvoju novih proizvodov ali procesov. To ladjedelnicam omogoča sprejetje ukrepov za nove rešitve, ki bodo povečale njihovo možnost za uspeh na trgu inovativnih proizvodov, posledično pa tudi za nadaljnjo spodbudo RRI.

1.6 Glede vprašanja Komisije o tem, ali naj bi bile do prejetja tovrstne pomoči upravičene le še inovacije, povezane z okolju prijaznimi ladjami, druge vrste inovacij pa ne, se Odbor pridružuje stališču socialnih partnerjev in meni, da bi to zelo oslabilo učinkovitost tega instrumenta. Zlasti bi se izgubil izrazito pozitiven vpliv na inovativne postopke in proizvode, ki se nanašajo na varnost ali produktivnost.

1.7 Odbor ugotavlja, da so instrumenti pomoči, katerih cilj je olajšati tržni prodor „zelenih tehnologij“, pomembno orodje, in **bi jih bilo treba vključiti v okvir**. Spremenjeni okvir bi moral vsebovati ustrezne in praktične predpise na tem področju, vključno z zahtevami horizontalnih načel o varstvu okolja. Po mnenju EESO takšni predpisi ne bodo vodili k uvedbi dodatnega instrumenta državne pomoči, marveč bodo poenostavili izvajanje okvira in bodo omogočili doseganje pomembnih ciljev EU.

1.8 Glede temeljnega vprašanja Komisije – ali je glede na to, da že obstajajo horizontalne določbe za raziskave, razvoj in inovacije, v okviru treba ohraniti pomoč, namenjeno RRI – Odbor odločno zatrjuje, **da je zaradi posebnosti**

ladjedelništva pomoč RRI, ki jo predvideva okvir, treba ohraniti, saj horizontalne določbe ne ponujajo ustreznih rešitev v podporo inovacijam v ladjedelništvu.

1.9 Glede na to, da od uvedbe okvira leta 2004 do krize v letih 2009–2010 ni bilo prave spodbude za uporabo pomoči, **povezane z zapiranjem ladjedelnic**, in da se je položaj v zadnjih letih poslabšal v tolikšni meri, da so naročila v ladjedelnicah v EU padla na najnižjo raven v zadnjih več kot desetih letih, Odbor meni, da je treba ohraniti to vrsto pomoči. Predpisi o tej pomoči bi ladjedelnicam morali omogočiti delno prestrukturiranje, tako da ne bi bil potreben celoten postopek prestrukturiranja v okviru „smernic za reševanje in prestrukturiranje“.

1.10 Odbor izraža prepričanje, da **regionalna pomoč koristi tudi ladjedelništvu. Regionalna pomoč**, kot jo določa okvir, bi morala zagotoviti enako intenzivnost pomoči kot ukrepi, ki se uporabljajo na podlagi smernic o regionalni pomoči. EESO meni, da omejitev obsega pomoči v okviru na obstoječe ladjedelnice ni ne ustrezna ne upravičena.

1.11 Izvajanje omejevalnih predpisov EU glede povečanja proizvodnih zmogljivosti ladjedelništva je imelo učinek, nasproten zaželenemu. Namesto da bi zmanjšalo prispevek k svetovni čezmerni proizvodnji, je ladjedelnice v EU v primerjavi s svetovno konkurenco pahnilo v še bolj neugoden položaj. Zato ohranitev predpisov, katerih cilj je zmanjševanje podpore povečanju proizvodnih zmogljivosti, po mnenju Odbora nikakor ni utemeljena.

1.12 Glede predpisov o **pomoči pri zaposlovanju**, ki jo predvideva okvir, EESO poziva države članice, naj pogosteje kot sedaj segajo po teh sredstvih, zlasti za podporo dejavnosti ladjedelnic v lastnih državah na področju izobraževanja in usposabljanja.

1.13 Odbor meni, da **je določbo o izvozni pomoči v okviru treba ohraniti**. Izvozni krediti, ki se dodeljujejo v skladu s sektorskim sporazumom OECD, ne pomenijo državne pomoči in podpore podjetjem, prav tako pa tudi ne regijam, v katerih se nahajajo ta podjetja. To je neposredno povezano z ohranitvijo ali povečanjem zaposlovanja v sektorju in povezanih podjetjih ter s koristmi za lastnike ladij v EU (možnost pridobitve dolgoročnih kreditov ali jamstev za posojila za nakup ladij).

1.14 Odbor podpira razširitev palete proizvodov, ki jih zajema okvir, potrebno zaradi sprememb v ladjedelništvu in

tehnologiji v tem sektorju od leta 2004. EESO meni, da je zato treba izkoristiti predlog posodobitve, predstavljen v stališču CESA, ki se nanaša na oddelek 2 okvira.⁽¹⁾

1.15 Odbor države članice in upravo EU poziva k temu, da namenijo posebno pozornost seznanjanju o možnostih in pogojih uporabe instrumentov javne pomoči, kot jih določa okvir.

2. Uvod

Ozadje mnenja

2.1 EESO je 29. aprila 2010 sprejel mnenje na lastno pobudo o *evropskem ladjedelništvu v boju s sedanjo krizo*.

2.2 Evropska komisija v programu dela za leto 2011 načrtuje pregled načel o državni pomoči ladjedelništvu, na podlagi katerega naj bi prišlo do njihove posodobitve ali podaljšanja po letu 2011. Uradna posvetovanja z zainteresiranimi stranmi, med njimi s socialnimi partnerji in državami članicami, so potekala do 6. decembra 2010.

2.2.1 Dodatno mnenje EESO o tem vprašanju bi bilo glede na gospodarske in socialne posledice teh predpisov in njihov velik vpliv na posamezne regije koristno in aktualno.

2.3 Okvir za državno pomoč ladjedelništvu vsebuje predpise, ki jih Komisija uporablja pri ocenjevanju državne pomoči ladjedelnicam. Okvir je za začetno obdobje treh let začel veljati 1. januarja 2004. Od takrat je Komisija dvakrat sklenila podaljšati obdobje veljavnosti okvira: leta 2006 za dve leti in leta 2008 še za tri leta. Okvir za državno pomoč ladjedelništvu torej trenutno velja do 31. decembra 2011.

2.4 Splošno načelo okvira je omogočiti državno pomoč ladjedelništvu v okviru horizontalnih instrumentov državne pomoči, razen v primerih, ko veljajo specifične določbe okvira. Te se nanašajo na naslednja področja: pomoč raziskavam, razvoju in inovacijam, pomoč za zaprtje ladjedelnic, pomoč pri zaposlovanju, izvozni krediti, razvojna pomoč in regionalna pomoč.

2.5 Ker je ladjedelništvo prav tako upravičeno do državne pomoči (pa tudi do pomoči EU) v okviru horizontalnih instrumentov, bi posvetovanja ter mnenje EESO, pripravljeno v imenu civilne družbe EU, morala zlasti pomagati pri opredelitvi, ali naj posebne določbe okvira še naprej veljajo, pa tudi, ali – in kako – bi jih bilo v primeru njihovega podaljšanja treba spremeniti.

⁽¹⁾ Revizija okvira za državno pomoč ladjedelništvu – odgovor Združenja ladjedelničarjev Evropske unije (CESA) na dokument o razpravi – dopolnitev (2010).

3. Posodobljene jedrnate informacije o evropskem ladjedelništvu v svetovnem okviru pred sprejetjem sklepa o okviru

3.1 Obširen opis evropskega ladjedelništva, ki je zajemal različne vidike, je vsebovalo mnenje EESO aprila 2010. Spodnje informacije se nanašajo na podatke in značilnosti iz lanskega leta.

3.2 Po prvem obdobju krize je mogoče reči, da je ta prizadela ladjedelništvo po vsem svetu. Pojavile so se težave v trgovini, in sicer v doslej neznanem obsegu, tako da so zaradi premajhnega povpraševanja vse države z ladjedelniško industrijo naletele na velike težave. Poleg doslej nerazrešenega vprašanja odsotnosti jasnih konkurenčnih pravil pri proizvodnji ladij in trgovini z njimi imamo opraviti še s tem, da so na tem področju ogrožene dolgoročne evropske možnosti.

3.3 Azijske države imajo več kot 80-odstotni delež pri sedanji proizvodnji ladij na svetu, pri naročilih pa je njihov delež kar 90-odstoten. Položaj teh držav se je okrepil na škodo držav EU, katerih delež v svetovni proizvodnji se je trenutno zmanjšal na sedanjo 7- do 8-odstotno raven.

3.3.1 Delež Evrope v svetovnem trgu pri novih naročilih se je v letu 2009 dramatično zmanjšal na 2,7 %, v prvih treh četrtletjih leta 2010 pa se je zvišal na 4,8 %. Kar zadeva velikost ladij v ladjedelniških knjigah naročil, pa je kljub rasti na svetovni ravni v letu 2010 v EU ostala na podobni ravni kot leta 2009, ki je najnižja v vsem desetletju.

3.3.2 Celotni obseg novih naročil je v zadnjih letih znašal: leta 2007 85 milijonov KBT, leta 2008 43 milijonov, leta 2009 16,5 milijonov, v prvih treh četrtletjih 2010 pa je zrasel na 26,3 milijonov KBT (napoved za konec leta 2010 pa je okoli 35 milijonov). Leta 2009 je bila načrtovana gradnja številnih ladij, za katere so bile že podpisane pogodbe, odpovedana, med drugim zaradi zelo nizkih tovarnin in manjših možnosti dostopa do bančnih kreditov za financiranje gradnje ladij.

3.3.3 Indeks cen v eurih se je od prvega četrtletja 2010 (ko je dosegel najnižjo vrednost v zadnjih 10 letih) zvišal za okoli 17 %, vendar so menjalni tečaji vplivali na znižanje cen, izraženih v nekaterih nacionalnih valutah. Čeprav se je ta indeks od leta 2000 zvišal za več kot 20 %, so cene v eurih ostale na enaki ravni.

3.4 Poleg krize sta glavni vzrok za težave v ladjedelništvu še naprej intervencionizem in protekcionizem držav, v katerih ima ta sektor poglavito vlogo za gospodarstvo ali pa jo želi imeti.

Nekatere ladjedelnice, zlasti na Daljnem vzhodu, ki prejemajo pomoč držav, lahko za svoje proizvode in storitve ponudijo cene, ki ne upoštevajo vseh vrst tveganj, torej nižje od konkurence, zlasti v Evropi, ki mora tovrstna tveganja upoštevati pri določitvi cen. Menjalni tečaj valut je lahko še drug instrument protekcionizma (ker je to eden izmed dejavnikov, ki vpliva na konkurenčnost), ki ga je do določene mere (na primer na Kitajskem, pa tudi v Južni Koreji) mogoče centralno upravljati.

3.5 OECD je decembra 2010 sklenil, da ne bo znova začel pogajanj o sporazumu o ladjedelništvu, katerega cilj je zagotovitev pravičnih konkurenčnih pogojev na svetovnem trgu. Propad pogajanj, ki so potekala 20 let, bo povzročil, da bo svetovni trg še naprej prizorišče neusmiljenega boja. Ta razvoj dogodkov je škodljiv, saj nekatere države vodi k še širši uporabi različnih oblik poseganja na trgu. Posledica tega je še večje poglobljanje neenakopravnih konkurenčnih pogojev v ladjedelništvu na mednarodni ravni. Krivdo za nastali položaj je mogoče pripisati nepopustljivosti nekaterih držav z ladjedelniško industrijo zunaj EU, in sicer Kitajski in Južni Koreji.

3.5.1 Takšen razvoj dogodkov je razumeti kot odziv na svetovno krizo in spodbuja uvajanje protekcionističnih rešitev. Povečuje se tudi grožnja, da bodo na svetovnem trgu gradili ladje, ki z gospodarskega vidika niso upravičene. Te novo splavljene ladje bodo še povečale krizo na trgu tovarnega prometa, saj bo preveč ladij konkuriralo za isti tovor. Zaradi večkratnega negativnega učinka (prevelike proizvodne zmogljivosti, nižje cene za ladjedelnice, previsoka tonaža, nižje čarterske cene), ki škodi vsem udeležencem na trgu, so se že pritoževali evropski socialni partnerji v ladjedelništvu.

3.6 Od leta 2008 se je v EU močno zmanjšala stopnja zaposlenosti v tem sektorju. Izgubljenih je bilo okoli 40 000 delovnih mest, vse zainteresirane strani pa pozivajo k uvedbi programa za nujne primere, s pomočjo katerega bi ohranili kritično maso evropskega ladjedelništva. (2) Ta razvoj še pogloblja nedavni začetek veljavnosti okvira za nadzor kapitalske ustreznosti bank (Basel III), ki omejuje pogoje financiranja.

3.7 V času finančne krize je v EU postalo veliko teže pridobiti finančna sredstva za gradnjo ladij, saj je vrsta finančnih institucij zmanjšala svoj finančni prispevek ali pa je odrekla financiranje pred dobavo (predfinanciranje) in po njej. Instrumenti javnih jamstev, ki se nanašajo tudi na izvozne kredite, so v teh razmerah postali veliko pomembnejši. Kreditna kriza v ladjedelništvu se kljub prvim pozitivnim znamenjem sprememb na trgu nadaljuje.

(2) Mnenje EESO CCMI/069 (UL C 18, 19.1.2011, str. 35).

3.8 Podsektor popravila ladij, ki velja za del ladjedelništva, pa je kljub občasnim težavam v veliko boljšem položaju kot ladjedelnice, ki gradijo ladje. Ladjedelnice, ki se ukvarjajo s popravilom ladij, delujejo na drugem trgu kot ladjedelnice, specializirane za gradnjo plovil (več kot polovica ladij v popravilu izvira zunaj EU). V letih 2009 in 2010 svetovna kriza ni prizanesla temu podsektorju, saj so lastniki ladij močno zmanjšali stroške za popravilo svojih ladij ali pa so se omejili zgolj na občasna popravila, ki jih zahtevajo pomorski predpisi.

3.8.1 Zaradi hujše konkurence na svetovnem trgu so ladjedelnice, ki se ukvarjajo s popravilom ladij, v nekaterih državah EU sprejele ukrepe za diverzifikacijo proizvodnje, med katere sodita posodabljanje ladij (*retrofitting*) in izvajanje zapletenejših posegov, kot so podaljšanje trupa in druge predelave, ki zajemajo opremo za črpanje nafte in plina na morskem dnu, ter gradnja manjših plovil.

3.8.2 Trenutno ladje v pretežni meri popravljajo v ladjedelnicah in obratih v sosednjih državah EU. EESO poziva, naj države članice in organi EU pripravijo strategijo, ki bi spodbudila razvoj in gradnjo te vrste ladjedelnic na obalah EU. V interesu držav članic je, da se v EU ohrani „strateški minimum“ ladjedelnic za popravila, ki bodo na voljo ladijskemu sektorju. Te bi lahko popravljale ladje po konkurenčnih cenah, zagotavljale pravočasno izpolnitev naročil, uporabljale okolju prijazne metode in hkrati prispevale k industrijski prenovi nekaterih obalnih regij EU.

4. Splošne ugotovitve

4.1 Splošni cilj pregleda okvira bi moralo biti izboljšanje konkurenčnih pogojev za evropske ladjedelnice. Ta duh bi moral prevladovati v vseh njegovih določbah.

4.2 Zaradi težkih pogojev na trgu, zlasti zaradi obsežne podpore, ki je na voljo v konkurenčnih državah, se konkurenčnost evropskega ladjedelništva na svetovni ravni sooča z ogromnim pritiskom. Ker evropsko ladjedelništvo ne more biti konkurenčno pri stroških dela, si mora prizadevati za konkurenčno prednost z zagotavljanjem najvišje možne kakovosti pri varnosti ladij, učinkovitosti in varstvu morskega okolja ter z uvedbo inovativnih postopkov za dodatno izboljšanje učinkovitosti. Vsekakor lahko prenovljen in posodobljen okvir zagotovi ustrezne spodbude v tem smislu, ki so nujne za doseg te ciljev.

4.3 Posodobljeni okvir mora nemudoma vzpostaviti praktični sistem spodbud za krepitev naložb v novo zgrajena ali

posodobljena plovila z višjimi okoljskimi parametri. Če ne bo kmalu uveden tovrstni sistem, ne bo mogoče priti do hitrih ekonomskih koristi s pomočjo zmanjšanja emisij dušikovih oksidov, žveplovih oksidov ali toplogrednih plinov. V okviru bi bilo treba določiti, da so tovrstna pomoč in v ta namen dodeljena sredstva omejeni na evropske ladjedelnice.

4.4 Pomoč, odobrena v skladu z okvirom, je pomembna tako za posamezna podjetja kot tudi regije. Zato je treba začeti z novimi, inovativnimi projekti, ki omogočajo ladjedelnicam, da se čim hitreje in čim bolj učinkovito odzovejo na spreminjajoče se potrebe trga. Inovativni projekti, upravičeni do pomoči, bodo morali vključevati naložbe v raziskave, razvoj in inovacije novih proizvodov ter v usposabljanje zaposlenih ter nadgrajevanje njihovega znanja in veščin. To bi bilo treba upoštevati v prenovljenem okviru.

4.5 Odbor zato meni, da bi bilo treba pred podrobno obravnavo vprašanja izvoznih kreditov (glej posebne ugotovitve) poudariti, da je dostop do konkurenčnega financiranja pogosto odločilnega pomena pri pridobivanju novih ladjedelniških projektov. Udeležba javnih oblasti, državnih bank in drugih državnih ustanov pri financiranju pred dobavo ladij (predfinanciranje) in po njej se je v zadnjih letih bistveno povečala, zlasti v Aziji. Predvidevamo lahko, da se bo ladjedelništvo srednjeročno in dolgoročno financiralo s podporo v obliki javnih naložb ali jamstev, tudi v EU, pri čemer bodo sodelovale nacionalne finančne institucije in finančne institucije EU, npr. EIB (kjer se sektor sooča s težavami ⁽³⁾).

4.6 Od prvega okvira EU za ladjedelništvo je v sektorju prišlo do mnogih strukturnih sprememb, ki bi jih bilo treba upoštevati pri pripravi novih določb. Te so:

— evropske ladjedelnice so pomembno napredovale na področju specializacije, ki se mora nadaljevati in jo je treba podpreti;

— delež standardnih plovil v naročilih evropske ladjedelniške industrije se je močno zmanjšal;

— svetovna konkurenca se pozna tudi pri manjših plovilih, vključno s plovili za plovbo po celinskih plovnih poteh;

⁽³⁾ Glej mnenje EESO CCMI/069 – UL C 18, 19.1.2011, str. 35.

— medtem ko je povprečna velikost evropskih ladjedelnic v preteklih desetih letih ostala nespremenjena ali pa se je nekoliko zmanjšala (po zaprtju ladjedelnic na Poljskem, Hrvaškem, Danskem in v Španiji), je Evropa sedaj ob velikem razmahu ladjedelnic v konkurenčnih državah, zlasti v Aziji, zaostala;

— bistveno se je povečal pomen okolju prijaznih proizvodov in proizvodnih procesov; ta trend bi bilo treba spodbujati z ustreznimi ukrepi na področju emisij, zlasti dušikovih oksidov, žveplovih oksidov in toplogrednih plinov;

— povečanje obsega obalne plovbe pomeni, da mora evropska ladjedelniška industrija najti način za zadovoljitev lokalnega povpraševanja.

4.7 Pri uporabi ukrepov pomoči v sklopu okvira za ladjedelništvo je zlasti pomemben pristop držav članic EU; obširno in sistematično morajo obveščati o možnostih in pogojih za pridobitev državne pomoči (ne subvencij), kot je predvidena v okviru.

5. Posebne ugotovitve

Pomoč za raziskave, razvoj in inovacije

5.1 Dejavnost na področju raziskav, razvoja in inovacij je nujna, da bodo podjetja lahko ponudila boljše proizvode in da bodo posledično na trgu uspešna. Vendar je mogoče te dejavnosti izvajati le, če je trg pripravljen sprejeti **posebne vrste tveganj**, povezane z inovacijami.

5.2 Kot so poudarili evropski ladjedelničarji, je **izpostavljenost tveganju, povezanemu z razvojem prototipov ladij, velika**. Za razliko od večine drugih sektorjev prodajne pogodbe v ladjedelništvu vsebujejo zmogljivost proizvoda, ki je v času podpisa ni mogoče preveriti. Pri inovativnih komponentah so lahko že zaradi najmanjšega pripetljaja potrebne obsežne spremembe, ki terjajo dodatna sredstva in čas ter povzročajo velike motnje v proizvodnem procesu.

5.2.1 Če je v takšnem primeru na voljo **pomoč za inovacije**, to pozitivno vpliva na oceno tveganja vsake inovativne komponente pri razvoju novega proizvoda ali postopka. Podjetjem omogoča dodatne korake na poti k novim rešitvam ter povečuje možnosti uspeha inovativnih proizvodov na trgu ter posledično spodbuja nadaljnje dejavnosti na področju razvoja, raziskav in inovacij.

5.3 Uporaba pomoči za inovacije ima pospeševalni učinek, to pa je pomemben dejavnik, ki prispeva k večji učinkovitosti in konkurenčnosti, ki je nujna za ohranjanje tehnološke prednosti pri zapletenih in inovativnih vrstah ladij. Hitrost inovacij je temeljnega pomena za konkurenčnost, zlasti ob upoštevanju omejenih možnosti za varstvo intelektualne lastnine v pomorski tehnologiji.

5.4 Evropski socialni partnerji s področja ladjedelništva se – na podlagi konkretnih primerov – strinjajo, da je pomoč za inovacije jasno prispevala k večji učinkovitosti in konkurenčnosti ladjedelnic v EU. Omogočila je enostavnejšo uvedbo in razširjanje novih proizvodnih metod, tehnologij in proizvodov ter spodbudila raziskave, razvoj in inovacije. Zato jo je treba obravnavati kot ustrezen instrument politike EU.

5.5 Podjetniki menijo, da je mogoče probleme z uporabo pravil o pomoči za inovacije rešiti, ne da bi spremenili besedilo okvira, in sicer z revizijo priglašenega nacionalnega programa, da se spremeni prag za skupinsko izjemo za inovativne proizvode v zvezi z malimi ladjami in inovacijami v procesu.

5.6 V zvezi z vprašanjem Komisije, ali naj bi bile do prejetanja tovrstne pomoči upravičene le še inovacije, povezane z okolju prijaznimi ladjami, druge vrste inovacij pa ne, Odbor podpira stališče socialnih partnerjev in meni, da bi to bistveno oslabilo učinkovitost tega instrumenta. Zlasti bi se izgubil izjemno pozitiven učinek na inovativne postopke, katerih cilj je izboljšati konkurenčnost evropske industrije. Poleg tega ne bi bilo več podpore za nekatere inovativne proizvode, ki so npr. povezani z večjo varnostjo, zaščito ali udobjem za posadko in potnike.

5.6.1 Podporni instrumenti, ki lajšajo prodor „zelenih tehnologij“ na trg, so pomembno orodje, ki bi ga bilo primerno vključiti v okvir kot **okoljsko pomoč, ki dopolnjuje pomoč za inovacije, vendar je ločen instrument**.

5.7 Po vzoru okvira državne pomoči za varstvo okolja bi bilo treba določiti spodbude, ki presegajo regulativne zahteve. Vendar pa pri uporabi tega horizontalnega okvira v ladjedelništvu skoraj ni bilo napredka. V okvir za ladjedelništvo bi bilo zato treba vključiti ustrezne in praktične določbe skupaj z zahtevami horizontalnih pravil. To bi lahko učinkovito storili s sklicevanjem na pravila o okoljski pomoči v sklopu pravil o skupinskih izjemah v povezavi s posebnimi zahtevami za ladje. To bi učinkovito prispevalo k poenostavitvi pravil EU o državni pomoči.

5.8 Horizontalni okvir za raziskave, razvoj in inovacije zajema tudi določbe o dejavnostih na področju inovacij, med drugim „razvoj prototipov za tržno uporabo in pilotnih projektov, kadar je prototip obvezno končni tržni izdelek ter kadar je preveč drago, da bi ga izdelali samo za namen predstavitve in potrditve“. (4)

5.8.1 V ustreznih določbah je pravzaprav predvidena višja intenzivnost pomoči kot v okviru in do določene mere tudi širša paleta stroškov, upravičenih do pomoči. Vendar pa določajo tudi, da je treba „v primeru poznejše tržne uporabe predstavitvenih ali pilotnih projektov [...] vsak prihodek, ustvarjen s tako uporabo, odšteti od upravičenih stroškov“. (5)

5.8.2 Medtem ko se ta določba uporablja v večini proizvodnih panog zaradi serijske proizvodnje, kjer se razvojni stroški amortizirajo prek velikega števila izdelkov, je ni mogoče uporabiti za prototipske ladje.

5.9 Odbor skratka ugotavlja, da **zaradi posebnosti ladjedelništva horizontalni okvir za raziskave, razvoj in inovacije ne ponuja primernih rešitev za pomoč za inovacije v ladjedelništvu, zato bi bila najboljša rešitev, da se ustrezne določbe vključijo v posodobljeni okvir.**

Pomoč za zaprtje

5.10 V obdobju med uvedbo okvira leta 2004 in začetkom krize je bilo povpraševanje v ladjedelništvu močno, zato ni bilo razloga, da bi razmišljali o zapiranju obratov. V zadnjih dveh letih se je položaj drastično spremenil in število naročil v evropskem ladjedelništvu je padlo na najnižjo raven v več kot desetletju.

5.10.1 Odbor zato meni, da je zaradi sedanjega položaja na trgu upravičeno ohraniti to obliko pomoči. (6)

5.11 Določbe o tej vrsti pomoči bi morale ladjedelnicam omogočiti delno prestrukturiranje, (7) ne da bi bilo pri tem treba izvesti celoten postopek prestrukturiranja v okviru smernic, ki se uporabljajo za reševanje in prestrukturiranje; ta

(4) Uredba Komisije št. 800/2008 z dne 6.8.2008 (UL L 214, 9.8.2008).

(5) Glej opombo 4.

(6) Med drugim Španija namerava v bližnji prihodnosti uporabiti „pomoč za zaprtje“ za več ladjedelnic (delno prestrukturiranje).

(7) Pomoč za prestrukturiranje je opredeljena v ustreznih horizontalnih določbah, ki naj bi jih pregledali leta 2012. V okviru teh sprememb naj bi dodali pomoč za delno prestrukturiranje.

model bi morali prevzeti pri pregledu teh smernic. V tem primeru seveda ne bi bilo treba ohraniti ločenih določb za pomoč za prestrukturiranje v okviru za ladjedelništvo.

Regionalna pomoč

5.12 V primeru ohranitve pravil o regionalni pomoči je treba področje uporabe in intenzivnost pomoči uskladiti s smernicami o regionalni pomoči. Omejitev področja uporabe na obstoječe ladjedelniške obrate ni niti primerna niti upravičena. Evropsko ladjedelništvo mora vlagati v bolj učinkovite proizvodne metode in obrate, da bi okrepilo konkurenčni položaj. Zato bo morda treba oblikovati večje proizvodne enote, da se učinkoviteje izkoristijo sinergije in ekonomija obsega. Sedanja pravila omejujejo ali celo onemogočajo dodelitev regionalne pomoči tovrstnim projektom.

5.13 Glavno gonilo uspešnega razvoja azijskih držav so tamkajšnje obsežne naložbe. Te naložbe je pogosto olajšala neposredna ali posredna državna podpora. Omejevalna evropska pravila za širitev zmogljivosti ladjedelnic pa so povzročila nasprotno. Namesto da bi omejila delež v čezmerni svetovni proizvodnji, so dodatno poslabšala položaj evropskega ladjedelništva v primerjavi z njenimi konkurenti na svetovnem trgu. **Zato ni več mogoče upravičevati ohranitve omejevalnih pravil, katerih namen je čim bolj zmanjšati podporo za širitev zmogljivosti.**

5.14 Ključni problemi pri razlagi oziroma uporabi sedanjih pravil o regionalni pomoči so povezani z omejevalno naravo pravil o regionalni pomoči v okviru v primerjavi s horizontalnimi določbami. Zlasti stroga razlaga omejevanja pomoči na naložbe v obstoječe obrate je neutemeljeno omejila področje uporabe tega instrumenta in povzročila precejšnje probleme pri njegovi uporabi.

Pomoč pri zaposlovanju

5.15 EESO je prepričan, da je treba v okviru ohraniti pomoč za zaposlovanje.

5.15.1 Odbor meni, da bi morale države članice pogosteje uporabiti ukrepe o pomoči pri zaposlovanju, določene v okviru, da bi podprle dejavnosti ladjedelničarjev v svojih državah na področjih izobraževanja in usposabljanja v kriznih razmerah, ki jih povzročajo tržni cikli, prekomerna svetovna proizvodnja ali nepoštena konkurenca ladjedelnic zunaj EU.

Pomoč za izvozne kredite in razvoj

5.16 Izvozni krediti, ki jih zagotavljajo državne agencije za izvozne kredite, so splošna praksa v različnih industrijskih panogah po svetu. Sektorski sporazumi na ravni OECD

zagotavljajo mednarodno sprejete standarde. Vse države so popolnoma zavezane tem pravilom, ki so v okviru pravil EU o državni pomoči popolnoma skladne z načeli notranjega trga.

5.17 Izvozni krediti so pomembna sestavina financiranja ladjedelniških projektov. V Evropi se z njimi pokrivajo stroški in zato niso subvencije. To, da so na voljo pod konkurenčnimi pogoji, pomembno prispeva h konkurenčnosti evropskega ladjedelništva. Zlasti zaradi obsežnih paketov financiranja, ki so na voljo v drugih glavnih državah ladjedelniške industrije,

predvsem na Kitajskem in v Južni Koreji, je treba države članice spodbujati, da bi podjetjem v svojih državah zagotavljale enakovredna orodja.

5.18 Odbor meni, da je pomembno, da se s pomočjo uporabe možnosti, kot jih ponuja sektorski dialog, opredeli stopnja, do katere je sklicevanje na določbe OECD v okviru za ladjedelništvo potrebno ali koristno. Socialni partnerji v evropskem ladjedelništvu menijo, da to vprašanje morajo obravnavati uprave, če bo ogrožena dostopnost sedanjega sistema izvoznih kreditov.

V Bruslju, 13. julija 2011

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Staffan NILSSON
