

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Statligt stöd till varvsindustrin" (tilläggsyttrande)

(2011/C 318/10)

Föredragande: **Marian KRZAKLEWSKI**

Medföredragande: **Enrique CALVET CHAMBON**

Den 9 december 2010 beslutade Europeiska ekonomiska och sociala kommittén att i enlighet med artikel 29 A i tillämpningsföreskrifterna till arbetsordningen utarbeta ett yttrande om

"Statligt stöd till varvsindustrin"

(tilläggsyttrande).

Rådgivande utskottet för industriell omvandling (CCMI), som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 7 juni 2011.

Vid sin 473:e plenarsession den 13–14 juli (sammanträdet den 13 juli) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 124 röster för, 5 röster emot och 6 nedlagda röster.

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 Europeiska ekonomiska och sociala kommittén är övertygad om att rambestämmelserna om statligt stöd till varvsindustrin är ett verktyg som borde bibehållas men anser att vissa formuleringar i dem borde uppdateras och utvidgas. Under den tid som de tillämpats har rambestämmelserna bidragit till att uppnå fastställda politiska och ekonomiska mål. Rambestämmelsernas fortsatta existens motiveras huvudsakligen av sektorns särdrag, som beskrivs i inledningen till de nuvarande rambestämmelserna.

1.2 Kommittén skulle vilja understryka att rambestämmelserna inte är en tillfällig åtgärd för att motverka krisen utan en följd av sektorns särdrag, och att det stöd som ges enligt rambestämmelserna inte är tänkt att uppmuntra att icke-konkurrenskraftiga fartyg eller lågteknologiska fartyg byggs.

1.3 Ett nytt argument som vittnar om den specifika situation som varvsindustrin befinner sig i – och som talar för att rambestämmelserna borde bibehållas och uppdateras – är de senaste uppgifterna om sammanbrottet i de förhandlingar som OECD i 20 år bedrivit för att uppnå en överenskommelse om varvsindustrin med rättvisa konkurrensförhållanden på den globala marknaden.

1.4 Kommittén kommer längre fram i yttrandet att uttala sig mer i detalj om de grundläggande frågor och problem som kommissionen presenterade för de berörda parterna under samrådet. Kommittén föreslår och motiverar ett antal ändringar som den anser borde föras in i den omarbetade versionen av rambestämmelserna.

1.5 Det stöd som enligt rambestämmelserna får ges till forskning, utveckling och innovation är nödvändigt, eftersom det hjälper företagen att godta **de särskilda risker** som hänger samman med innovation.

1.5.1 Tillgången till **stöd för innovation** har en positiv effekt på bedömningen av risken med varje enskilt innovations-element vid utveckling av nya produkter eller processer. Detta gör det möjligt för varvsföretag att vidta åtgärder för att finna nya lösningar som ökar möjligheterna för innovativa produkter att lyckas på marknaden och därmed också möjligheterna till fortsatt stimulering av forskning, utveckling och innovation.

1.6 När det gäller kommissionens fråga om huruvida det vore rätt att undanta vissa typer av innovation från rätten till innovationsstöd och endast behålla sådana som har en koppling till "miljövänliga" fartyg, instämmer kommittén i arbetsmarknadsparternas ståndpunkt, dvs. att detta kraftigt skulle försvaga effektiviteten i detta verktyg. Man skulle framför allt gå miste om den mycket positiva effekten på process- och annan produktinnovation i fråga om säkerhet eller produktivitet.

1.7 Kommittén konstaterar att stödinstrument som syftar till att underlätta marknadsetableringen för "miljövänlig teknik" är ett viktigt verktyg **som borde tas med i rambestämmelserna**. De omarbetade rambestämmelserna borde innehålla en uppsättning lämpliga och praktiska föreskrifter om detta samt krav på övergripande bestämmelser på miljöskyddsområdet. Enligt EESK kommer dessa föreskrifter inte att ligga till grund för ett nytt instrument för statligt stöd utan endast förenkla tillämpningen av rambestämmelserna och göra det möjligt att uppnå viktiga EU-mål.

1.8 När det gäller kommissionens grundläggande fråga – huruvida stödet till forskning, utveckling och innovation borde finnas kvar i rambestämmelserna med tanke på att det finns övergripande bestämmelser om forskning, utveckling och innovation – vill kommittén kategoriskt framhålla att **stödet enligt**

rambestämmelserna till forskning, utveckling och innovation borde finnas kvar med tanke på varvssektorns särdrag, eftersom de övergripande bestämmelserna inte erbjuder några lämpliga lösningar som bidrar till innovation inom varvsindustrin.

1.9 Med tanke på att det från införandet av rambestämmelserna 2004 fram till krisen 2009–2010 inte fanns någon anledning att utnyttja något **nedläggningsstöd**, medan situationen på sistone försämrats så dramatiskt att beställningarna till EU:s varv minskat till den lägsta nivån på över tio år, anser kommittén att detta slags stöd borde finnas kvar. Föreskrifterna om detta slags stöd borde göra det möjligt för varven att genomföra en partiell omstrukturering utan att det krävs en fullständig omstrukturering inom ramen för riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

1.10 Kommittén är övertygad om att **det regionala stödet också kan komma varvsindustrin till godo. Det regionala stödet** enligt rambestämmelserna borde leda till samma nivåer i stödet som i de åtgärder som vidtas enligt riktlinjerna om regionala stöd. Att i rambestämmelserna begränsa tillämpningsområdet för detta stöd till befintliga varvsanläggningar är varken lämpligt eller motiverat.

1.11 Tillämpningen av EU:s restriktiva föreskrifter om utbyggnad av produktionskapaciteten inom varvsindustrin har gett motsatt effekt. I stället för att begränsa bidraget till den globala överproduktionen har det försatt EU:s varv i en ännu mer ofördelaktig situation gentemot konkurrenterna ute i världen. Det finns därför ingen anledning att bibehålla de föreskrifter som syftar till att minimera stödet till kapacitetsutbyggnad.

1.12 När det gäller rambestämmelserna om **sysselsättningsstöd** uppmanar EESK medlemsstaterna att utnyttja dessa medel oftare än vad som är fallet i dag, framför allt i syfte att stödja de utbildningsåtgärder som varven vidtar i respektive länder.

1.13 Rambestämmelsernas **formulering om exportstöd borde bibehållas**. De exportkrediter som beviljas i enlighet med OECD:s sektorsavtal är inte några statliga stöd. De hjälper företagen och därigenom också de regioner där dessa befinner sig. Detta har direkt att göra med frågan om att bevara eller öka sysselsättningen inom sektorn och i de företag som har anknytning till sektorn, samt med fördelarna för fartygsägare inom EU (en möjlighet att få långfristiga lån eller lånegarantier för att köpa fartyg).

1.14 Kommittén stöder en utökning av antalet produkter i rambestämmelserna till följd av utvecklingen inom varvsindustrin och tekniken sedan 2004. EESK anser att man för detta ändamål borde utnyttja det förslag om en uppdatering av artikel 2 i rambestämmelserna⁽¹⁾ som lagts fram i europeiska varvsammanslutningen CESA:s yttrande.

⁽¹⁾ Omprövning av rambestämmelserna för statligt stöd till varvsindustrin – CESA:s svar på samrådsdokumentet – tillägg (2010).

1.15 Kommittén uppmanar medlemsstaterna och EU:s förvaltning att ägna särskild uppmärksamhet åt strategin för att informera om möjligheterna och villkoren för att använda de statliga stöden enligt ramarna.

2. Inledning

Bakgrund till yttrandet

2.1 Den 29 april 2010 antog EESK initiativytrandet "Den europeiska varvsindustrins hantering av den pågående krisen".

2.2 Enligt arbetsprogrammet för 2011 planerar kommissionen en omprövning av rambestämmelserna för statligt stöd till varvsindustrin. Denna syftar till att rambestämmelserna eventuellt ska uppdateras och förlängas till tiden efter 2011 Under tiden fram till den 6 december 2010 genomfördes officiella samråd med berörda aktörer, bl.a. med arbetsmarknadsparterna och medlemsstaterna.

2.2.1 Ett tilläggsyttrande från EESK i denna fråga skulle vara ändamålsenligt och lägligt med tanke på de ekonomiska och sociala effekterna av dessa bestämmelser och deras stora inverkan på vissa regioner.

2.3 Rambestämmelserna för statligt stöd till varvsindustrin omfattar bestämmelser som kommissionen ska tillämpa när den tar ställning till statliga stöd till varvsindustrin. Rambestämmelserna för varvsindustrin trädde i kraft den 1 januari 2004 och skulle till en början gälla i tre år. Sedan dess har kommissionen två gånger beslutat att förlänga rambestämmelsernas giltighetstid: med två år 2006 och med ytterligare tre år 2008. Rambestämmelserna för varvsindustrin gäller alltså för närvarande till den 31 december 2011.

2.4 Det allmänna syftet med rambestämmelserna är att varvsindustrin ska kunna få stöd genom övergripande instrument för statligt stöd, utom i de fall där specifika bestämmelser i rambestämmelserna för varvsindustrin är tillämpliga. Dessa specifika bestämmelser avser sådana områden som stöd till forskning, utveckling och innovation, nedläggningsstöd, sysselsättningsstöd, exportkrediter, utvecklingsstöd och regionalt stöd.

2.5 Eftersom varvsindustrin också är berättigad till stöd genom övergripande statliga (och EU-) instrument, borde samråden och den åsikt som EESK uttrycker i det europeiska civila samhällets namn framför allt bidra till att avgöra huruvida man bör fortsätta att tillämpa de specifika bestämmelserna i rambestämmelserna för varvsindustrin och huruvida – och i så fall hur – de bör ändras om de förlängs.

3. Uppdaterad sammanfattning om den europeiska varvssektorn ur ett globalt perspektiv inför beslutet om rambestämmelserna

3.1 EESK:s yttrande från april 2010 innehöll en omfattande och mångsidig presentation av den europeiska varvssektorn. Informationen nedan härrör från förra året.

3.2 Efter den första krisperioden kan man konstatera att krisen har drabbat varvsindustrin över hela världen. Störningar utan motstycke har drabbat handeln och försatt alla länder med varvsindustri i stora svårigheter till följd av det kraftiga fallet i efterfrågan. Tillsammans med det faktum att man ännu inte löst frågan om tydliga spelregler för produktionen och handeln med fartyg innebär detta att vi i dag står inför ett allvarligt hot mot de europeiska varvens långsiktiga framtidsperspektiv på detta område.

3.3 Den nuvarande världsproduktionen av fartyg sker till mer än 80 % i länder i Asien, och så mycket som 90 % av beställningarna i världen går till dessa länder. Deras ställning förstärks på bekostnad av EU-länderna, vilkas andel i världsproduktionen hittills minskat till 7–8 %.

3.3.1 Europas andel av världsmarknaden om man ser till nya beställningar minskade dramatiskt under 2009 till 2,7 % men ökade under de tre första kvartalen 2010 till 4,8 %. Om man ser till den volym av fartyg som beställts ökade däremot det globala indexet något under 2010. EU låg kvar på en nivå liknande den från 2009, den lägsta nivån på ett årtionde.

3.3.2 Den totala volymen nya beställningar uppgick under de senaste åren till: 85 miljoner kbt (kompenserade bruttoton) 2007,43 miljoner kbt 2008, och 16,5 miljoner kbt 2009, men under de tre första kvartalen 2010 ökade volymen till 26,3 miljoner kbt (prognosen för årets slut: cirka 35 miljoner kbt). Under 2009 skrinlades planerna på att bygga många av de fartyg som redan beställts, bl.a. på grund av de mycket låga fraktsatserna och de begränsade möjligheterna att få banklån för att finansiera byggande av fartyg.

3.3.3 Prisindex, mätt i euro, har sedan första kvartalet 2010 (då det låg på sin lägsta nivå på tio år) stigit till cirka 17 %, men valutakurserna påverkar priserna i de nationella valutorna negativt. Även om index har ökat med över 20 % sedan 2000, har priserna i euro legat kvar på samma nivå.

3.4 Om man bortser från krisen kan störningarna i varvsindustrin fortfarande framför allt förklaras med den interventivistiska och protektionistiska politik som bedrivs av de länder

där denna industri är eller strävar efter att bli en viktig sektor inom ekonomin. Vissa varv, framför allt i Fjärran östern, som får statligt stöd, kan bjuda ut sina produkter och tjänster till priser som – eftersom de inte behöver ta hänsyn till alla slags risker – är lägre än hos (de huvudsakligen europeiska) konkurrenterna som är tvungna att beakta dessa risker när de beräknar sina priser. Ett annat verktyg för protektionism är valutakurserna (som är en av de faktorer som påverkar konkurrenskraften), som i viss utsträckning kan styras centralt (t.ex. i Kina men även i Sydkorea).

3.5 I december 2010 beslutade OECD att inte återuppta förhandlingarna om ett avtal om varvsindustrin som skulle syfta till att skapa rättvisa konkurrensvillkor på världsmarknaden. Att förhandlingarna bröt samman efter 20 års förhandlingar gör att den globala varvsindustrin även i fortsättningen kommer att kännetecknas av skoningslös konkurrens. Detta är en negativ utveckling som uppmuntrat vissa städer att i ännu större utsträckning använda sig av olika former av marknadsinterventioner. Detta har lett till att problemet med orättvisa konkurrensvillkor förvärrats ytterligare i den globala varvsindustrin. Skulden för den situation som uppstått kan tillskrivas omedgörligheten hos vissa länder utanför EU med varv: Kina och Sydkorea.

3.5.1 Denna utveckling betraktas som en reaktion på den internationella krisen och är en grogrund för protektionistiska lösningar. Risker ökar för att det på världsmarknaden kommer att byggas fartyg som ur ett ekonomiskt perspektiv saknar existensberättigande. Dessa nya fartyg kommer att förvärra krisen på fraktmarknaden, eftersom alltför många fartyg kommer att konkurrera om samma frakt. De europeiska arbetsmarknadsparterna inom varvssektorn har redan beklagat sig över de många negativa effekterna för alla aktörer på marknaden (produktionsöverkapacitet, lägre priser för varven, överskottstonnage och lägre fraktsatser).

3.6 Sysselsättningen inom sektorn i EU har minskat drastiskt sedan 2008. Cirka 40 000 arbetstillfällen har gått förlorade, och alla berörda parter anser nu att man borde införa en beredskapsplan för att bevara en kritisk massa inom den europeiska varvsindustrin⁽²⁾. Denna trend förstärks ytterligare genom att Basel III-regelverket för banktillsyn, som innebär en skärpning av finansieringsvillkoren, nyligen börjat tillämpas.

3.7 Sedan finanskrisen började har det blivit betydligt svårare i EU att finna finansiering för byggande av fartyg eftersom ett antal viktiga finansiella institutioner har minskat eller till och med dragit tillbaka sitt finansiella deltagande före (förfinansiering) och efter leverans. De offentliga garantiinstrumenten, som också avser exportkrediter, har härigenom blivit mycket viktigare. Kreditkrisen inom varvssektorn fortsätter trots att de första tecknen på positiva förändringar på marknaden börjar visa sig.

⁽²⁾ EESK:s yttrande CCMI/069 (EUT C 18, 19.1.2011, s. 35).

3.8 Undersektorn för reparation av fartyg, som betraktas som en del av varvssektorn, genomgår också tillfälliga svårigheter men befinner sig ändå i en betydligt mer fördelaktig situation än de varv som ägnar sig åt produktion. Reparationsvarven är verksamma på en annan marknad än fartygsbyggnadsindustrin (mer än hälften av de fartyg som repareras kommer från länder utanför EU). Denna undersektor skonades inte av den globala krisen under 2009 och 2010, eftersom rederierna kraftigt minskade sina utgifter för reparation av fartyg, ofta genom att begränsa dem till de reparationer som är absolut nödvändiga och till de återkommande reparationer som krävs enligt sjöfartsbestämmelserna.

3.8.1 Den hårda konkurrensen på världsmarknaden har fått reparationsvarven i några av EU-länderna att vidta åtgärder för att diversifiera sin produktion genom att rikta in sig på modernisering av fartyg (retroaktiv anpassning) och mer komplicerade arbetsmoment, t.ex. förlängning av skrov och andra former av ombyggnad, även i fråga om anordningar för utvinning av olja och gas från havsbotten eller konstruktion av små fartyg.

3.8.2 För närvarande repareras fartyg huvudsakligen på varv och anläggningar i EU:s grannländer. EESK anser att medlemsstaterna och EU:s förvaltning borde utarbeta en strategi som en impuls för utveckling och uppbyggnad av sådana varv utmed EU:s kuster. Det ligger i medlemsstaternas intresse att bibehålla ett "strategiskt minimum" när det gäller reparationsanläggningar i EU som kan betjäna sjöfarten. Dessa anläggningar skulle kunna reparera fartyg till konkurrenskraftiga priser och garantera att beställningar utförs i tid och enligt miljövänliga metoder – och på så sätt bidra till en industriell renässans i några av EU:s kustregioner.

4. Allmänna kommentarer

4.1 Det övergripande syftet med omprövningen av rambestämmelserna för varvsindustrin borde vara att förbättra de europeiska varvens konkurrensvillkor. Denna anda borde genomsyra alla rambestämmelserna.

4.2 Den europeiska varvssektorns globala konkurrensställning befinner sig under ett enormt tryck till följd av de svåra marknadsvillkoren, framför allt på grund av den stora mängd stödmedel som delas ut i konkurrerande länder. Eftersom den europeiska sektorn inte kan konkurrera med arbetskraftskostnader, måste den försöka få ett övertag genom att producera högsta möjliga kvalitet i fråga om fartygssäkerhet, effektivitet och skydd av den marina miljön samt genom att införa innovativa processer som syftar till att öka effektiviteten ytterligare. Det är tydligt att just rambestämmelserna – i sin omarbetade och moderniserade form – kommer att kunna skapa lämpliga incitament för detta, vilket är nödvändigt om vi vill uppnå dessa resultat.

4.3 I de uppdaterade rambestämmelserna måste man omgående formulera ett pragmatiskt incitamentssystem som underlättar investeringar i nya eller moderniserade fartyg med bättre

miljöprestanda. Om man inte snabbt inför ett sådant system kan det bli omöjligt att uppnå snabba och ekonomiska fördelar genom en minskning av utsläppen av kväveoxider, svaveloxider och växthusgaser. Rambestämmelserna borde innehålla föreskrifter om att detta slags stöd och de medel som är avsatta för det måste begränsas till europeiska producenter.

4.4 Det stöd som tilldelas på grundval av rambestämmelserna är viktigt för både de enskilda företagen och regionerna. Det behövs därför nya innovativa projekt som gör det möjligt för varven att så snabbt och så effektivt som möjligt reagera på förändringar i marknadens behov. För att vara berättigade till stöd skulle de innovativa projekten behöva innefatta investeringar i såväl forskning, utveckling och innovation inriktade på nya produkter som utbildning eller vidareutbildning av anställda. I de omarbetade rambestämmelserna borde hänsyn tas till detta.

4.5 Innan frågan om exportkrediter undersöks i detalj (se särskilda kommentarer) bör det klargöras att tillgång till konkurrenskraftig finansiering ofta är en faktor av avgörande betydelse för nya projekt. De statliga myndigheternas, de statliga bankernas och andra offentliga aktörers deltagande i finansieringen före (förfinansiering) och efter leverans har ökat avsevärt på senare år, särskilt i Asien. På kort och medellång sikt kan man anta att byggande av fartyg som regel kommer att finansieras med stöd i form av statliga krediter eller garantier, även i EU, med deltagande av nationella och europeiska finansinstitut, t.ex. Europeiska investeringsbanken (där sektorn haft svårigheter⁽³⁾).

4.6 Sedan rambestämmelserna för EU:s varvssektor fastställdes för första gången har sektorn genomgått många strukturella förändringar som borde beaktas när man fastställer de nya bestämmelserna. Det rör sig om följande:

- De europeiska varven har gjort stora framsteg i fråga om specialisering, och denna process måste få fortsätta och få stöd.
- Standardfartygens andel i den europeiska sektorns produktionsportfölj har minskat kraftigt.
- Den globala konkurrensen börjar i dag bli kännbar också när det handlar om smärre fartyg, bl.a. fartyg avsedda för transporter på inre vattenvägar.

⁽³⁾ Se EESK:s yttrande CCMI/069 (EUT C 18, 19.1.2011, s.35).

- Samtidigt som storleken på de flesta europeiska varven har förblivit ungefär densamma eller minskat något under det senaste årtiondet (på grund av att varv lagts ned i Polen, Kroatien, Danmark och Spanien), konfronteras Europa nu med en massiv utbyggnad av varven i konkurrerande länder, framför allt i Asien.
- De miljövänliga produkternas och processernas betydelse har ökat kraftigt. Denna tendens borde stimuleras framför allt med de åtgärder som krävs i fråga om utsläpp av bl.a. svaveloxider, kväveoxider och växthusgaser.
- Den ökade kustsjöfarten kommer att kräva ett direkt svar från den europeiska varvsindustrin på frågan hur man kan tillgodose den lokala efterfrågan genom de egna varven.

4.7 Vid användningen av stödverktygen enligt rambestämmelserna är det mycket viktigt vad medlemsstaterna har för inställning. Medlemsstaterna borde brett och systematiskt informera om möjligheterna att få statligt stöd (inte bidrag!) och om villkoren för detta enligt rambestämmelserna.

5. Särskilda kommentarer

Stöd till forskning, utveckling och innovation

5.1 Forskning, utveckling och innovation krävs om man vill erbjuda bättre produkter och därigenom lyckas på marknaden. Forskning, utveckling och innovation kan dock endast bedrivas om marknaden är beredd att acceptera de **särskilda risker** som hänger samman med innovation.

5.2 Som de europeiska arbetsgivarna understryker är **riskan betydande vid produktion av fartygsprototyper**. Till skillnad från de flesta andra sektorer ställer man i varvsindustrins köpekontrakt krav på en produkteffektivitet som inte kunnat testas i förväg när kontraktet skrivs under. Till och med smärre incidenter med ett enda enskilt innovationselement kan leda till stora förändringar som kräver ytterligare medel och tid, vilket i sin tur förorsakar stora störningar i produktionsprocessen.

5.2.1 Under dessa omständigheter har tillgången till **stöd till innovation** en positiv effekt på bedömningen av risken med varje innovationselement vid utveckling av nya produkter eller processer. Detta gör det möjligt för varvsföretagen att vidta ytterligare åtgärder för att finna nya lösningar som ökar möjligheterna för innovativa produkter att lyckas på marknaden, och därmed också till fortsatt stimulering av forskning, utveckling och innovation.

5.3 Användningen av innovationsstöd har en påskyndande effekt, vilket är en viktig faktor som leder till ökad effektivitet

och konkurrenskraft. Detta är en förutsättning om man vill behålla det tekniska övertaget när det gäller komplicerade och innovativa fartygstyper. Innovationstakten är en central komponent i konkurrenskraften, framför allt med tanke på de begränsade möjligheterna att skydda immateriella rättigheter inom maritim teknik.

5.4 De europeiska arbetsmarknadsparterna från varvssektorn är alla – med stöd av exempel – överens om att innovationsstödet tydligt bidragit till att öka effektiviteten och konkurrenskraften hos EU:s varvsindustri. Det har gjort det lättare att införa och sprida nya produktionsmetoder, teknikformer och produkter och har stimulerat forskning, utveckling och innovation. Därför borde detta betraktas som ett lämpligt instrument för EU:s politik.

5.5 Problemen med tillämpningen av bestämmelserna om innovationsstöd kan enligt företagen lösas utan ändringar i rambestämmelserna genom lämpliga ändringar i de aviserade nationella programmen i fråga om tröskelvärdet för gruppundantag vid produktinnovation med anknytning till små fartyg och processinnovation.

5.6 När det gäller kommissionens fråga om huruvida det vore lämpligt att undanta andra former av innovation från rätten till innovationsstöd och endast behålla innovation med koppling till "gröna" fartyg, instämmer kommittén i arbetsmarknadsparternas ståndpunkt, dvs. att detta kraftigt skulle försvaga effektiviteten i detta verktyg. Man skulle framför allt gå miste om den starkt positiva effekt på processinnovationen som skulle stärka den europeiska sektorns konkurrenskraft. Det skulle också kunna leda till att vissa produktinnovationer med koppling till t.ex. förbättrad säkerhet, skydd och bekvämlighet för besättning och passagerare undantogs från stöd.

5.6.1 Stödinstrument som syftar till att underlätta marknads-etableringen för "miljövänlig teknik" är ett viktigt verktyg som borde tas med i rambestämmelserna som **"stöd till miljöskydd", som ett komplement till innovationsstödet men ändå ett separat instrument**.

5.7 Incitament att gå längre än vad som föreskrivs i de rättsliga bestämmelserna borde införas med rambestämmelserna för statligt stöd till miljöskydd som förebild. Intresset för att tillämpa dessa rambestämmelser på sektorn är dock fortfarande begränsat. Därför borde lämpliga och praktiska föreskrifter samt krav på övergripande bestämmelser tas med i rambestämmelserna. Ett effektivt sätt att göra detta på vore att hänvisa till föreskrifterna om stöd till miljöskydd enligt bestämmelserna om gruppundantag tillsammans med de specifika kraven på fartyg. Detta skulle på ett effektivt sätt bidra till att förenkla EU:s bestämmelser om statligt stöd till sektorn.

5.8 De övergripande bestämmelserna om forskning, utveckling och innovation innehåller också föreskrifter om innovation, bl.a. "utveckling av [...] prototyper och pilotprojekt om prototypen med nödvändighet är den slutliga kommersiella produkten, och om det är alltför dyrt att producera prototypen enbart för att använda den för demonstration och utvärdering" ⁽⁴⁾.

5.8.1 Dessa föreskrifter medger i praktiken en högre stödnivå än rambestämmelserna och i viss mån ett bredare urval av stödberättigande kostnader. Det finns dock också invändningar om att "om ett demonstrations- eller pilotprojekt i ett senare skede används kommersiellt ska de inkomster som genereras på detta sätt dras av från de stödberättigande kostnaderna" ⁽⁵⁾.

5.8.2 Denna föreskrift tillämpas i de flesta sektorer med serieproduktion, där utvecklingskostnaderna fångas upp av en större mängd produkter just på grund av serieproduktionen, men den kan inte tillämpas på fartygsprototyper.

5.9 Sammanfattningsvis konstaterar kommittén att **de övergripande bestämmelserna i fråga om forskning, utveckling och innovation med tanke på varvsindustrisektorns särdrag inte erbjuder någon lämplig lösning när det gäller innovationsstöd till varvsindustrin, och att det bästa därför vore att ta med lämpliga föreskrifter i de uppdaterade rambestämmelserna.**

Nedläggningsstöd

5.10 Under tiden från rambestämmelsernas införande 2004 och fram till krisens början var efterfrågan stark och det fanns därför inte heller någon anledning att överväga nedläggning av anläggningar. Denna situation har förändrats genom det dramatiska fall i efterfrågan som skett under de senaste två åren, och den europeiska industrins beställningsportfölj har minskat till den lägsta nivån på över tio år.

5.10.1 Med tanke på den nuvarande situationen på marknaden finns det därför anledning att bibehålla nedläggningsstödet ⁽⁶⁾

5.11 Föreskrifterna om detta slags stöd borde möjliggöra en partiell omstrukturering av varven ⁽⁷⁾ utan att det krävs en fullständig omstrukturering inom ramen för riktlinjerna för undsättning och omstrukturering. Denna modell borde tas över när

⁽⁴⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 800/2008 av den 6 augusti 2008 (EUT L 214, 9.8.2008).

⁽⁵⁾ Se fotnot 4.

⁽⁶⁾ Bland annat Spanien planerar under den närmaste tiden att använda sig av nedläggningsstödet för ett antal varv (partiell omstrukturering).

⁽⁷⁾ Stödet till omstrukturering definieras i de övergripande bestämmelser som enligt planerna ska omprövas 2012. Man kan förvänta sig att stödet till en partiell nedläggning beaktas där.

dessa riktlinjer ses över. Om detta sker kommer naturligtvis de separata föreskrifterna om omstruktureringsstöd till varvsindustrin inte att behöva finnas kvar.

Regionalt stöd

5.12 Om vi behåller det regionala stödet måste tillämpningsområdet för och nivån på stödet ligga i linje med de bestämmelser som tillämpas på grundval av riktlinjerna för det regionala stödet. Det är varken lämpligt eller motiverat att begränsa tillämpningsområdet för stödet till befintliga varvsanläggningar. Den europeiska varvsindustrin måste investera i mer effektiva produktionsmetoder och anläggningar för att stärka sin konkurrensställning. Det kan hända att detta kräver större produktionsenheter för att man mer effektivt ska kunna utnyttja samverkans- och skaleffekter. De nuvarande föreskrifterna gör det svårt eller omöjligt att bevilja sådana projekt regionalt stöd.

5.13 Stora investeringar i Asien har varit den främsta drivkraften bakom den positiva utvecklingen i dessa länder. Dessa investeringar har ofta underlättats av direkta eller indirekta statliga stöd. De restriktiva europeiska föreskrifterna om ökad produktionskapacitet inom sektorn har gett motsatt effekt. I stället för att begränsa bidraget till den globala överproduktionen har detta försatt EU:s varv i en ännu mer ofördelaktig situation gentemot konkurrenterna ute i världen. **Det finns därför ingen anledning att bibehålla de restriktiva föreskrifter som syftar till att minimera stödet till ökad produktionskapacitet.**

5.14 Problemen med tolkningen eller tillämpningen av de nuvarande bestämmelserna för det regionala investeringsstödet hänger samman med att rambestämmelserna är mer restriktiva än de övergripande föreskrifterna. Framför allt den strikta tolkningen av hur stödet ska begränsas till investeringar i befintliga anläggningar har på ett omotiverat sätt inskränkt tillämpningsområdet för detta instrument och lett till allvarliga problem med tillämpningen av rambestämmelserna.

Stöd till sysselsättning

5.15 Kommittén är övertygad om att sysselsättningsstödet borde bibehållas inom rambestämmelserna.

5.15.1 Medlemsstaterna borde mer än hittills utnyttja de sysselsättningsstöd som får ges enligt rambestämmelserna, framför allt för att stödja de utbildningsåtgärder som varven i respektive länder vidtar i krissituationer till följd av konjunkturcykler, global överproduktion och orättvis konkurrens från producenter i länder utanför EU.

Stöd till exportkrediter och utveckling

5.16 Exportkrediter som tilldelas av statliga exportkreditinstitut är allmän praxis i många industrisektorer över hela världen. I sektorsavtal på OECD-nivå fastställs allmänt vedertagna internationella normer. Alla EU-medlemsstater tillämpar till fullo dessa

bestämmelser, som mot bakgrund av EU:s bestämmelser om statligt stöd också anses vara helt förenliga med bestämmelserna för den inre marknaden.

5.17 Exportkrediter är ett viktigt inslag i finansieringen av projekt inom varvsindustrin. I Europa grundar de sig på principen om kostnadstäckning, men det handlar inte under några omständigheter om bidrag. Det faktum att de finns att tillgå under konkurrensmässiga förhållanden bidrar i hög grad till den europeiska sektorns konkurrenskraft. Framför allt mot bakgrund av de finansieringspaket med ett brett upplägg som

erbjuds av andra länder med en välutvecklad varvsindustri, i synnerhet Kina och Sydkorea, borde man uppmuntra medlemsstaterna att erbjuda sina företag likvärdiga verktyg.

5.18 Genom att utnyttja de möjligheter som en dialog på sektorsnivå ger borde man klargöra i vilken mån det är nödvändigt och ändamålsenligt med en hänvisning till OECD:s föreskrifter i rambestämmelserna. Arbetsmarknadsparterna inom EU:s varvsindustri anser att myndigheterna borde ta itu med denna fråga, om tillgången till de nuvarande exportkrediterna hotas.

Bryssel den 13 juli 2011

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Staffan NILSSON
