underleverandørnet. Ikke mindst under perspektivet af inddragelsen af nye sektorer under direktivet vil noget sådant efter Udvalgets opfattelse være yderst virkningsfuldt.

3. Endelig vil Udvalget igen gøre opmærksom på sit forslag [1] om at indføre en ordning med detachering af personale, f.eks. ledende indkøbs- og revisionsmedarbejdere, fra de nationale myndigheder både til arbejdet i den nye offentlige indkøbsenhed og til udveksling med kolleger i medlemsstaterne. Det er ganske simpelt ikke muligt for Kommissionens nuværende stab at udføre de opgaver, som er bydende nødvendige for at gøre EF-direktivet virkningsfuldt, og da det sikkert vil frembyde vanskeligheder blot at ansætte nyt personale via EF-budgettet, må der findes andre løsninger, som f.eks. denne, på dette problem.

4. Særlige bemærkninger

4.1. *Artikel 4*

Udvalget henstiller, at man sletter punkt 2, litra b), i den nye artikel 6, hvor det hedder, at der må indgås indkøbsaftaler ved enkeltudbud »når det drejer sig om genstande, som alene er fremstillet i forbindelse med forskning, forsøg, undersøgelse eller udvikling«; i modsat fald vil der i forhøjet grad blive lagt op til misbrug og omgåelse af artiklens ånd og bogstav, idet indkøbsaftaler ved enkeltudbud kun skal kunne indgås under ganske særlige omstændigheder.

4.2. *Artikel 5*

Udvalget opfordrer Kommissionen til at gøre det klart, at den rækkefølge, som de ordregivende myndigheder skal følge, hvis der ikke findes europæiske normer eller standardiseringsdokumenter, er obligatorisk og ikke frivillig. Det foreslås at føje følgende til punkt 4 »enhver anden standard«: »under hensyntagen til de klimatiske forhold«.

4.3. *Artikel 12*

Selv om Udvalget støtter Kommissionens bestræbelser på at fremskaffe relevante og pålidelige statistiske oplysninger fra medlemsstaterne, mener det, at Kommissionen i litra a) bør specificere, hvilke ordregivende myndigheder der har pligt til at give oplysninger, og at de krævede data kun vedrører det samlede antal og den samlede værdi af de indgåede aftaler både over og under tærsklen.

[1] EFT nr. C 189 af 28. 7. 1986, s. 16.

Udfærdiget i Bruxelles, den 16. december 1986.

Fons MARGOT

Formand for

Det økonomiske og sociale Udvalg

Udtalelse om forslag til Rådets direktiv om støtte til skibsbygningsindustrien [1]

(87/C 68/07)

Rådet for De europæiske Fællesskaber besluttede den 13. oktober 1986 under henvisning til EØF-traktatens artikel 198 at anmode om Det økonomiske og sociale Udvalgs udtalelse om ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til Udvalgets sektion for industri, handel, håndværk og tjenesteydelser, som udpegede Romolo Arena til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 3. december 1986.

Det økonomiske og sociale Udvalg vedtog på sin 242. plenarforsamling, den 16. december 1986, med 88 stemmer for, 15 imod og 5 hverken for eller imod, følgende udtalelse:

Indledning

1. Direktivforslaget om støtte til skibsbygningsindustrien er en opfølgning af »Retningslinjer for den fremtidige strategi for støtte til skibsbygningsindustrien«, som Udvalget i sin tid ikke officielt fik forelagt til udtalelse, hvilket afstedkom stor overraskelse i Udvalget. Forslagene i disse dokumenter skaber dyb bekymring for den europæiske skibsbygningsindustris fremtid og for beskæftigelsen i denne sektor.

[1] EFT nr. C 281 af 7. 11. 1986, s. 4.

1.1. Det må med beklagelse slås fast, at Kommissionen ikke har taget det mindste hensyn til Udvalgets udtalelse af 23. april 1986 om »Retningslinjer for en EF-politik inden for skibsbygningssektoren« (EFT nr. C 189 af 28. juli 1986); denne udtalelse opnåede stor opbakning fra de direkte berørte kredse, og dens hovedtanker kan resumeres i følgende:

— det er af økonomiske og strategiske årsager nødvendigt, at der fastsættes et kapacitetsminimum for sektoren,

— der må, bl.a. via aftaler på EF-plan, udformes en klar og tydelig politik til beskyttelse af sektorens produktionskapacitet for at imødegå den internationale konkurrence, som ofte er fordrejet,

— direktivet må »for perioden efter 1986« tilpasses til målsætningerne for denne politik, med det formål at genoplive værftsindustrien; værfterne har alt for længe været påvirket af en produktionsmæssig krise, som kan få dystre konsekvenser for arbejdsstyrken og for kvalifikationsniveauet.

1.2. Ovennævnte udtalelse er stadig aktuel, og Udvalget håber, at den foreliggende udtalelse vil få en bedre modtagelse. I det følgende anfører Udvalget, hvorfor det ikke kan godkende direktivforslaget.

Udvalgets bemærkninger

2. I stedet for at forelægge en støtteordning, som stemmer overens med målet om at beskytte en nedskåret og omstruktureret skibsbygningsindustri, jf. Udvalgets udtalelse af 23. april 1986 (de europæiske skibsværfters sammenslutning har fremført et tilsvarende synspunkt), gør man i direktivforslaget støttepolitikken til en betingelse for og samtidig et instrument i værftspolitikken, hvis virkninger og resultater man tilsyneladende ikke har analyseret tilstrækkelig grundigt.

2.1. Det anføres i direktivforslaget, at en mere restriktiv og selektiv støtte — i form af et fælles, altomfattende loft, der sættes på et delvis lavere niveau — kan gøre det muligt både at gøre den europæiske skibsbygningsindustri sund og konkurrencedygtig og sikre fri konkurrence mellem medlemsstaterne.

2.2. Udvalget finder denne holdning, om ikke andet, så i det mindste groft forenklet, og specielt vil den få alvorlige konsekvenser for en stor del af EF's skibsbygningsindustri, medmindre loftet sættes på et så højt niveau, at EF-værfterne sikres passende støtte til at kunne konkurrere med værfterne i Det fjerne Østen. Udvalget mener, at loftet bør sættes mindst på 35 %-niveauet, i hvert fald i en overgangsperiode, indtil der er gennemført yderligere undersøgelser.

2.3. Netop fordi man savner den fundamentale sektorpolitik, som egentlig burde danne udgangspunkt for en støtteordning, melder der sig det generelle spørgsmål, hvilke kriterier der danner udgangspunkt for vurderingen af denne nye strategis regionale og sociale følgevirkninger, herunder også virkningerne i underleverandørindustrien, medmindre strategien ganske enkelt tager sigte på at nedbringe produktionskapaciteten og beskæftigelsen, med det formål at nå frem til en tilsvarende beskæring af de udgifter, som medlemsstaterne i dag må afholde.

2.4. Årsagerne til, at kapacitetsnedskæring ikke er ensbetydende med forøgelse af sektorens produktivitet og konkurrenceevne, er nærmere beskrevet i udtalelsen fra april 1986, hvori det påpeges, at alle forsøg på sanering af sektoren vil mislykkes, medmindre produktionsmulighederne udnyttes på passende vis. Med andre ord bør man standse spiralen kapacitetsnedskæring — produktionsnedskæring, som allerede har ført til, at EF's skibsbygningsindustri i dag spiller en underordnet rolle på verdensplan.

2.5. Den vurdering af markedsudviklingen, som ligger bag direktivforslaget, synes at udelukke enhver mulighed for efterspørgselsstigning i det kommende tiår. En sådan vurdering stemmer dog ikke overens med nyligt bekræftede prognoser fra de organer, som har størst kendskab til spørgsmålet (AWES og SAJ). (Jf. tabel 2 i udtalelsen fra 23. april).

2.6. Prognosers betydning må ikke overvurderes, men det forekommer dog ikke rimeligt på indeværende tidspunkt at se bort fra disse prognoser, ifølge hvilke krisen vil toppe i årene 1986—1987 og ligevægten på verdensmarkedet være genskabt ført i 1990'erne, uanset om kapaciteten nedskæres kraftigt fremover.

2.7. I denne henseende bør EF's myndigheder med fornøden beslutsomhed iværksætte aktioner over for Japan (som i øvrigt synes at være med at træffe en række vigtige afgørelser om værfternes størrelse) og Sydkorea (som har øget sin markedsandel gevaldigt siden 1975).

2.7.1. Under alle omstændigheder vil det være uklogt at tro, at nedskæringer i støtten og produktionskapaciteten i EF vil stille Fællesskabet stærkere i forhandlingerne med Japan og Sydkorea: Europas troværdighed fremgår allerede af nedskæringerne i det sidste tiår, som har svaret til mindst 120 000 arbejdspladser (en nedgang på 60 %) og over 55 %

af produktionskapaciteten. Det anslås, at der er sket tilsvarende nedskæringer i underleverandørsektoren, dvs. samtlige de virksomheder, som leverer varer og tjenesteydelser, og hvis værdi udgør over halvdelen af et skibs pris. De regionale og sociale følger af disse indgreb fremstår i øvrigt meget klart.

2.7.2. Hvis Japan og Sydkorea får vished for, at EF vil videreføre den støttepolitik, som nu foreslås, behøver disse lande blot fastholde deres nuværende priser uden at nedskære kapaciteten nævneværdigt (dvs. føre en »wait and see«-politik); resultatet vil da blive, at Europa udelukker sig selv fra skibsmarkedet i næsten totalt omfang; skibe med højere teknologiindhold — hvor det konkurrencemæssige handicap er knapt så udpræget — repræsenterer ikke en tilstrækkelig stor produktionsmængde, selv for den kraftigt beskåret EF-skibsbygningsindustri.

2.8. Uden en mere vidtrækkende støtte- og samarbejdspolitik mellem medlemsstaterne vil der i så fald være reel fare for, at de nationale industrier (hvis andel af verdensmarkedet udgør fra under 1 % for Belgiens vedkommende til 5—6 % for Forbundsrepublikken Tysklands vedkommende) hurtigt vil gå fallit som følge af de meget beskedne, igangværende værftsopgaver og mangelen på nye ordrer.

2.8.1. Udvalget mener, at direktivets formål bør være at forhindre, at dette sker, og at man i stedet bør lægge vægt på, at der inden for EF bevares en sund og konkurrencedygtig skibsbygningsindustri, hvis aktivitetsniveau bør svare til omfanget af EF's søhandel og til EF's økonomiske, sociale og strategiske betydning.

2.9. Med hensyn til direktivforslagets andet mål, som Udvalget tilslutter sig, og som omhandler udvikling af det fælles skibsbygningsmarked, må der også tages hensyn til det faktum, at skibsmarkedet strukturelt set dækker hele verden. Uden støtte er der derfor risiko for, at enhver ordre, som et europæisk værft ikke opnår, risikerer at gå ikke til et andet EF-værft, men til et værft i et tredjeland.

3. Fastsættelsen af et fælles loft, som skal omfatte samtlige støtteforanstaltninger til fordel for skibsværfters og rederiers bygning eller ombygning af skibe, frembyder store ulemper af forskellig art.

3.1. Et støtteloft, som udelukker enhver form for »fleksibilitet« i gennemførelsen, ville være berettiget, hvis der forelå rimelige udsigter til, at de fleste værfter snart ville nå op på de optimale vilkår, som gælder for det såkaldt mest konkurrencedygtige værft. Imidlertid kan objektive forskelle (renteniveau, udgifterne til sociale bidrag, stadium i omstruktureringsprocessen, geografisk beliggenhed osv.) bevirke, at der nødvendigvis vil gå længere tid, inden omkostningerne er reduceret og konkurrenceevnen genskabt. Det er derfor nødvendigt, at det nævnte loft i starten er tilstrækkelig højt, dvs. så højt, at der kan sikres et fyldestgørende ordrevolumen; loftet bør derefter tages op til vurdering med jævne mellemrum under hensyntagen til markedsudviklingen. Den gradvise støttenedsættelse vil navnlig afhænge af udviklingen i markedsvilkårene, som Japans og Sydkoreas adfærd øver stor indflydelse på.

3.2. Kriteriet for fastsættelse af støtteloftet volder lige så mange problemer, fordi det udelukkende er baseret på de skibskategorier (af Kommissionen defineret som dem, der benytter avanceret teknologi), der for de mest konkurrencedygtige europæiske værfter indebærer den mindste ulempe i forhold til de vigtigste internationale konkurrenter.

3.3. Det skal hertil bemærkes, at de eneste virkeligt teknologisk avancerede produktionssektorer er dem, som vedrører militære skibe, passagerskibe og visse off-shore-skibe, men derimod kun i mindre grad gas- og kemikalieskibe; og objektivt set er dette marked så begrænset (idet man her er nødt til at udelukke militære skibe), at de europæiske værfter ikke kan bygge deres fremtid på det. Endvidere bygger disse produkters kvalitet i høj grad på komponenter, som værftet erhverver udefra; man bør derfor endnu en gang understrege betydningen af, at der opretholdes en tilstrækkelig stor og specialiseret kreds af underleverandører. Dette er i øvrigt en af de stærke sider ved værftsindustrien i Japan, hvor skibsbygning altid har været opfattet som en vigtig faktor i eksporten (som oven i købet er fritaget for told) af en række produkter (elektronisk udstyr, pumper, skibstilbehør, motorer osv.) med højere værditilvækst.

3.3.1. Endelig må man ikke overse den hastige udvikling af bestemte skibstyper, som — takket være den ubesværede teknologioverførsel — hurtigt kan blive forbeholdt såkaldte mindre avancerede værfter (der tænkes på containerskibe).

3.3.2. Selv inden for rammerne af en specialisering henimod produkter med større værditilvækst, ville det være en alvorlig fejltagelse, hvis man helt opgav at bygge sådanne skibe (bulk-skibe, tankskibe, hovedparten af de konventionelle skibe), som der er størst efterspørgsel efter på verdensplan, og som kan vise sig pludselig at blive stærkt efterspurgte på markedet. Man må heller ikke undervurdere disse skibes strategiske rolle i forbindelse med råvareforsyningen og mere generelt deres betydning for handelen fra og til EF.

3.4. Endelig giver det grund til alvorlig bekymring, at skibsrederstøtten (artikel 3 i forslaget) medregnes under det fastsatte loft. Skibsredererhvervet — som per definition opererer inden for et åbent marked — er så følsomt over for restriktive foranstaltninger, at der kan blive reageret på en måde, som er til skade for EF's skibsbygningsindustri, og

dermed kunne der ske en yderligere nedgang i og forældelse af hovedparten af medlemslandenes tonnage.

3.4.1. Man bør under alle omstændigheder alvorligt overveje, hvilke følgevirkninger medregningen af skibsrederstøtte ville få med hensyn til at benytte skibsværfter i Det fjerne Østen (hvor man bl.a. systematisk tilsidesætter OECD's regler), samt at anvende bekvemmelighedsflag for igen at opnå større manøvrefrihed.

4. Selv om der her skal gives afkald på yderligere, omend ikke mindre væsentlige, bemærkninger til direktivets indhold (der tænkes f.eks. her på skibsreparationsarbejdes fritagelse for loftet, hvad angår såvel drifts- som investeringsstøtte), så skal det dog understreges, at der mangler omtale af supplerende hastebistand, som kan hjælpe en virksomhed af særlig strategisk eller regional betydning til at løse et presserende problem.

4.1. Udvalget ønsker desuden at pege på, at de foreslåede kontrolprocedurer er overmåde indviklede. Udvalget erkender, at der er behov for en hensigtsmæssig kontrol fra Kommissionens side for at sikre gennemsigtighed med støtteordningerne, men mener dog, at disse procedurer i kraft af deres antal og beskaffenhed lægger op til en styring fra Kommissionens side, som er uden fortilfælde i de øvrige erhvervssektorer, som falder ind under Rom-traktaten. Denne styring vil afgjort betyde, at der lægges hindringer i vejen for virksomhedernes handlefrihed, specielt i den kritiske fase, hvor der foregår ordreforhandlinger. Kommissionen skulle således have ret til (inden for et tidsrum af 30 dage) at tage stilling til indgåelsen af en ordre, selv om også den er forhandlet under hensyntagen til »loftet«, når der er tale om konkurrence med et værft i et andet medlemsland (artikel 4, stk. 5). Det hedder endvidere (artikel 4, stk. 3), at Kommissionen, når den med passende mellemrum tager maksimumgrænsen op til gennemgang »også tager hensyn til sådanne overdrevne koncentrationer af skibsbygningsvirksomhed på specifikke markedsområder, som måtte stride mod Fællesskabets interesser.«

5. **Konklusioner**

5.1. Udvalget ser ingen grund til efter knap seks måneders forløb at ændre sin tidligere udtalelse, som var baseret på en analyse af markedsudviklingen, udviklingen i skibsbygningsindustrien og i EF's flåder samt af resultaterne af den politik, som EF har ført i denne sektor siden krisens begyndelse.

5.2. Udover den skuffelse over Kommissionens manglende hensyntagen til den tidligere udtalelse, som allerede blev tilkendegivet i indledningen, er Udvalget foruroliget over, at man i nogen grad haster et direktivforslag igennem, når dette ikke indeholder en samlet politik for sektoren, som også tager højde for problemerne omkring skibsbygning og søtransport, og som er baseret på en reel sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel.

5.3. Denne bekymring bekræftes umiddelbart af Kommissionens egne forventninger med hensyn til den nye støttepolitiks regionale og sociale følgevirkninger: Tab af yderligere 40—45 000 arbejdspladser over de kommende tre år. Dette betyder i praksis endnu en halvering af denne industrisektors kapacitet. Selv om man i så fald næppe vil kunne tale om en industrisektor overhovedet (KOM(86) 553 endelig udg.).

5.4. Dette problem er så omfattende og alvorligt, at en høring af Udvalget forekommer påkrævet, hvilket man hermed skal anmode om officielt.

5.5. Det er helt nødvendigt med en forlængelse af det femte direktiv for at opnå den nødvendige tid til mere indgående at udforme en realistisk politik for denne sektor, så man omsider kan fastlægge forudsætningerne for at bevare dette uundværlige erhverv og få det til at fungere hensigtsmæssigt, uden at man dog dermed overser nødvendigheden af en omstrukturering. Det vil i den forbindelse være ønskeligt, at de forskellige berørte parter (skibsbygningsindustrien, redere og arbejdstagernes faglige organisationer) bringes sammen på EF-plan.

Udfærdiget i Bruxelles, den 16. december 1986.

Fons MARGOT

Formand for

Det økonomiske og sociale Udvalg