Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Eine Industriestrategie für die Meerestechnik“

(Initiativstellungnahme)

(2023/C 100/05)

Berichterstatter: **Anastasis YIAPANIS**

Ko-Berichterstatter: **Christophe TYTGAT**

Beschluss des Plenums	20.1.2022
Rechtsgrundlage	Artikel 52 Absatz 2 GO
	Initiativstellungnahme
Zuständiges Arbeitsorgan	Beratende Kommission für den industriellen Wandel (CCMI)
Annahme in der CCMI	11.11.2022
Verabschiedung im Plenum	14.12.2022
Plenartagung Nr.	574
Ergebnis der Abstimmung	
(Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	207/2/4

1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

1.1. Mit dieser Initiativstellungnahme weist der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) auf das Fehlen sektorspezifischer, auf die Herausforderungen und Interessen der Meerestechnik zugeschnittener Maßnahmen hin und unterbreitet konkrete Vorschläge für Sofortmaßnahmen, um die Widerstandsfähigkeit der meerestechnischen Industrie und die strategische meerestechnische Autonomie Europas zu stärken und ihre globale Wettbewerbsfähigkeit wiederherzustellen.

1.2. Der EWSA ist besorgt angesichts der Zukunft der meerestechnischen Industrie in Europa, die unlauterem Wettbewerb insbesondere aus Asien ausgesetzt ist.

1.3. Der EWSA fordert, die meerestechnische Industrie so bald wie möglich als strategische Branche der EU und als kritische Infrastruktur einzustufen. Auch fordert er eine Industriestrategie für die Meerestechnik und ausreichende Ressourcen für die Dienststellen der Kommission. Eine nachhaltige europäische Meeresstrategie muss die Eigentumsverhältnisse europäischer Häfen und weiterer damit zusammenhängender kritischer Infrastruktur berücksichtigen und neu bewerten.

1.4. Der EWSA plädiert für umgehende Maßnahmen zur Ankurbelung der Binnennachfrage nach umweltfreundlichen und Hightech-Schiffen, darunter ein EU-Programm zur Flottenerneuerung und zur Nachrüstung bestehender Schiffe im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals, sowie für sofortige Investitionen in Infrastruktur und alternative Kraftstoffe.

1.5. Der EWSA fordert spezifische Klauseln in bilateralen und Freihandelsabkommen, um den freien Marktzugang für EU-Seeverkehrsunternehmen zu gewährleisten, Handelshemmnisse zu verbieten, Gegenseitigkeit zu fordern und die Sorgfaltspflicht durchzusetzen. Wenn internationale Verhandlungen keinen Erfolg haben, muss die EU einseitige Maßnahmen erwägen, um Einfluss auf ihre internationalen Mitbewerber zu nehmen.

1.6. Zur Gewährleistung einer nachhaltigen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung, zur Wahrung der verteidigungsrelevanten und der strategischen meerestechnischen Autonomie der EU und zur Sicherung von Arbeitsplätzen und kritischen Fähigkeiten sollten nach Ansicht des EWSA Anreize geschaffen werden, und zwar sowohl für die Zurückverlagerung von Produktionsanlagen in die EU, in denen europäische Technologien angewandt werden, als auch für die Aufrechterhaltung der Lieferketten und der Produktion von Teilkomponenten in der EU.

1.7. Der EWSA fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, durch Programmbewertung und Kompetenzzertifizierung sowie unter umfassender Einbeziehung der Sozialpartner und der Wissenschaft groß angelegte Umschulungs-, Weiterbildungs- und Berufsbildungsprogramme umzusetzen, und fordert finanzielle Unterstützung für den EU-Kompetenzpakt ([1]) und für gezielte Kampagnen ein, um den Wirtschaftszweig auch für Frauen und junge Menschen attraktiv zu machen.

1.8. Der EWSA fordert verstärkte Anstrengungen, um einen **gerechten Übergang** für alle Arbeitnehmer und KMU zu gewährleisten, Europäische Betriebsräte einzurichten und zu konsolidieren sowie die höchsten internationalen Sozialstandards durch die umfassende Einhaltung der EU-Rechtsvorschriften und der IAO-Normen zu erfüllen. Der EWSA ist der Auffassung, dass der Europäische Ausschuss für den sektoralen sozialen Dialog im Schiffbau in dieser Angelegenheit und bei der Stärkung der meerestechnischen Industrie eine wesentliche Rolle spielt.

1.9. Der Zugang zu Bankdarlehen und öffentlicher Finanzierung ist für Unternehmen der Meerestechnik sehr schwierig, insbesondere für KMU. Der EWSA plädiert für EU-Taxonomievorschriften, mit denen nachhaltige Investitionen in die Meerestechnik unterstützt, ihre Inklusivität gefördert und Rechtssicherheit für Investitionen in Technologie gewährleistet werden.

1.10. Der EWSA fordert, dass Mittel, die infolge von Verstößen gegen die FuelEU-Maritime-Verordnung ([2]) eingenommen werden, sowie die Einnahmen aus dem EU-Emissionshandelssystem ([3]) auch zur Finanzierung des Schifffahrtssektors ([4]) und seiner Lieferkette, und zwar insbesondere der Meerestechnik, verwendet werden. Der EWSA fordert die Einrichtung eines EU-Garantiefonds, um den Zugang zu Finanzmitteln für risikointensive Investitionen in die Meerestechnik zu erleichtern.

1.11. Der EWSA ist der Auffassung, dass ausländische Unternehmen, die dauerhaft Sozialdumping praktizieren und weltweit gleiche Wettbewerbsbedingungen untergraben, keinen Zugang zu Finanzierungsinstrumenten der EU und zum Binnenmarkt haben sollten. Diese Instrumente sollten europäischen Unternehmen zugutekommen.

1.12. Für die vollständige Dekarbonisierung der Meerestechnik bedarf es einer radikalen Umstellung auf alternative Kraftstoffe und Techniken. Der EWSA begrüßt die Annahme der ko-programmierten Partnerschaft für emissionsfreien Schiffsverkehr.

1.13. Der EWSA ist der Auffassung, dass eine „Sachverständigengruppe für den Seeverkehr" und eine „Europäische Industrieallianz für die Meerestechnik" dazu beitragen könnten, die globale Wettbewerbsfähigkeit der Meerestechnik zu verbessern und wiederherzustellen.

1.14. Schließlich ist der EWSA bereit, sich stärker an der Unterstützung der meerestechnischen Industrie bei der Bewältigung ihrer Herausforderungen zu beteiligen, und fordert die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten auf, umgehend eine Strategie für diese Branche umzusetzen. Der EWSA befürchtet, dass die EU ohne ein gezieltes Instrumentarium ihre meerestechnischen Fähigkeiten, ihr Know-how und ihre Arbeitsplätze verlieren und in Bezug auf ihre zivilen und militärischen Schiffe und Plattformen sowie Schiffsausrüstungen und Offshore-Anlagen komplett von Asien abhängig wird. Der Verzicht auf die Ausarbeitung und rasche Umsetzung einer eigenen Strategie für die meerestechnische Industrie wäre ein erheblicher politischer Fehler.

2. **Einleitung**

2.1. Der EWSA erarbeitet diese Initiativstellungnahme im Anschluss an die 2018 verabschiedete Stellungnahme CCMI/152 „Die Strategie LeaderSHIP 2020 als Vision für die meerestechnische Industrie" ([5]). Ziel ist es, **das Bewusstsein für die schwerwiegenden Probleme, vor denen die Meerestechnik in der EU steht** ([6])**, und für das Fehlen branchenspezifischer Strategien seitens der EU und der nationalen Behörden zur Unterstützung der Herausforderungen und Interessen der Branche zu schärfen**. Der EWSA unterbreitet konkrete Vorschläge für Maßnahmen zur Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit und zur Schaffung von Wachstum und Geschäftsmöglichkeiten

([1]) Kompetenzpakt.
([2]) FuelEU-Maritime-Verordnungsvorschlag.
([3]) Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).
([4]) Der Begriff „Schifffahrtssektor" ist im weiteren Sinne zu verstehen und umfasst Seeverkehrstechnologie, Seeverkehr, Binnenschifffahrt, Sport- und Segelschifffahrt sowie die entsprechenden Lieferketten.
([5]) Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Die Strategie LeaderSHIP 2020 als Vision für die meerestechnische Industrie: Gestaltung einer innovativen, nachhaltigen und wettbewerbsfähigen meerestechnischen Industrie bis 2020" (Initiativstellungnahme) (ABl. C 262 vom 25.7.2018).
([6]) *Die Meerestechnikbranche umfasst Werften und die gesamte Lieferkette der Hersteller und Lieferanten meerestechnischer Systeme, Ausrüstungen und Technologien. Anbieter von Seeverkehrsdiensten (z. B. Schifffahrtsunternehmen, Hafenbehörden und Hafendiensteanbieter) gehören wiederum nicht zu dieser Branche.*

für die Meerestechnik. Er fordert die EU-Organe, die Mitgliedstaaten, die Sozialpartner und weitere Interessenträger nachdrücklich auf, so bald wie möglich gemeinsam Maßnahmen zur Rettung und zum Schutz dieses strategischen Sektors zu ermitteln und zu ergreifen, um die Verteidigung und den Küstenschutz der EU, die meerestechnische Autonomie, den Zugang zum Handel, die blaue Wirtschaft und die weltweite Führungsrolle im maritimen Bereich zu gewährleisten.

2.2. Der EWSA folgt bewusst der Struktur des Kommissionsberichts „LeaderSHIP“ ([7]), um die geringen Fortschritte in Bezug auf die vier vorgeschlagenen Richtungen herauszuarbeiten und die Alarmglocken zu läuten, weil es sofortiger und gezielter Maßnahmen zugunsten der Meerestechnik bedarf, insbesondere angesichts der Auswirkungen der Pandemie und des Krieges in der Ukraine.

3. **Verbesserung des Marktzugangs und faire Wettbewerbsbedingungen**

3.1. Es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Nahrungsmitteln, Waren und Energie steigt, was mehr Verkehrsinfrastruktur, Kapazität, Schiffe, Technologie und Logistikmanagement auf dem Wasser (See- und Binnenschifffahrt) erfordern wird. Auch die Nachfrage nach Tourismus und Freizeitaktivitäten auf dem Wasser und an den Küsten nimmt zu.

3.2. COVID-19 und der Krieg in der Ukraine haben die strategischen Risiken für die EU aufgezeigt, nämlich dass sie zu stark von Drittländern abhängig ist, was zu Engpässen und Unterbrechungen der Lieferketten sowie zu höheren Preisen für Rohstoffe und Energie führt, die die meerestechnischen Unternehmen zusätzlich unter Druck setzen. Der Krieg in der Ukraine hat der EU auch vor Augen geführt, wie wichtig es ist, über kritische maritime militärische Fähigkeiten zu verfügen, einschließlich Handels- und Militärschiffen und Technologien für Verteidigung, Sicherheit sowie Grenz- und Küstenschutz.

3.3. Der weltweite Wettbewerb, dem die EU-Hersteller ausgesetzt sind, ist hart, da Unternehmen aus Asien (insbesondere China und Südkorea) dank erheblicher staatlicher Unterstützung u. a. durch komplexe staatliche Beihilferegelungen immer mehr Märkte erschließen und dabei niedrigere Sozial- und Umweltstandards anwenden. So konnten sie traditionelle Märkte der EU erobern und europäischen Unternehmen durch extrem billige Angebote Aufträge abnehmen. Der derzeitige Anstieg der Inflation und die hohen Energiepreise belasten die europäischen Produzenten noch zusätzlich. Der EWSA ist besorgt über die Zukunft der europäischen Meerestechnik und hält umgehende Maßnahmen für erforderlich, um die Resilienz Europas im Bereich der Meerestechnik zu stärken, ihre globale Wettbewerbsfähigkeit wiederherzustellen, die starke Stellung Europas beim komplexen Schiffbau und der Freizeitschifffahrt zu schützen sowie die strategische meerestechnische Autonomie Europas zu sichern.

3.4. Eine nachhaltige europäische Meeresstrategie muss überdies die Eigentumsverhältnisse europäischer Häfen und weiterer damit verbundener kritischer Infrastruktur berücksichtigen, die zum großen Teil ganz oder teilweise von chinesischen Unternehmen gekauft wurden, die ganz oder teilweise der Kontrolle des chinesischen Staates unterliegen. Zur Sicherstellung der strategischen Autonomie Europas ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Eigentumsverhältnisse neu bewertet und Häfen und Infrastruktur nach Möglichkeit wieder in europäische Hand gebracht werden.

3.5. Der EWSA fordert eine branchenspezifische Strategie für die Meerestechnik, um ihre globale Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und sie in die Lage zu versetzen, die Geschäftsmöglichkeiten zu nutzen, die sich aus dem grünen und dem digitalen Wandel ergeben. Erforderlich sind die unverzügliche Entwicklung spezifischer EU-Handelsinstrumente, der Zugang zu Finanzmitteln, Ausbildungsprogramme für Arbeitskräfte und FuE-Programme, wenn die EU auf diesem stark subventionierten und unausgewogenen Weltmarkt weiterhin konkurrieren will, auf dem sich ihre Hauptkonkurrenten nicht an die WTO-Regeln halten. Darüber hinaus fordert der EWSA, die Meerestechnik wie in den USA, China, Japan und Südkorea als strategischen Sektor der EU zu betrachten und dafür ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen in den Dienststellen der Europäischen Kommission bereitzustellen.

3.6. Die europäische Meerestechnik ist ein Eckpfeiler für die Verteidigung und Überwachung der EU, für den Güter-, Energie- und Personenverkehr und für die Verwirklichung der politischen Ziele der EU in Bezug auf den europäischen Grünen Deal und die blaue Wirtschaft. Der EWSA fordert unverzügliche Maßnahmen zur Stimulierung der Binnennachfrage nach umweltfreundlichen und Hightech-Schiffen, einschließlich eines EU-Programms zur Flottenerneuerung (z. B. der nationalen Fischereiflotten, Kurzstrecken- und Kabotageflotten sowie der Freizeitboote) und zur Nachrüstung bestehender Schiffe im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals.

([7]) LeaderSHIP 2020 — The Sea: new opportunities for the Future.

3.7. Der EWSA stellt fest, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Branche unmittelbar durch den europäischen Grünen Deal beeinflusst wird, da dieser einen Paradigmenwechsel für den gesamten Schiffsverkehr darstellt. Seine Umsetzung wird zu einer schnelleren Umstellung auf alternative Kraftstoffe und Technologien führen. Der EWSA weist jedoch darauf hin, dass die begrenzte Infrastruktur und Verfügbarkeit alternativer Kraftstoffe eine schnellere Umstellung behindern, und fordert deshalb unverzüglich einschlägige Investitionen, beispielsweise durch die Einrichtung eines speziellen EU-Fonds. Die Besonderheiten der einzelnen Schiffstypen sollten mittels spezifischer Zeitpläne für Antriebssysteme, Kraftstoffe und emissionsfreie Technologien berücksichtigt werden.

3.8. Der EWSA ist besorgt über die Handelshemmnisse für europäische Unternehmen in Asien und fordert, dass die derzeitigen und künftigen bilateralen und Freihandelsabkommen sowie Wirtschaftspartnerschaften um Klauseln erweitert werden, die den freien Marktzugang für EU-Seeverkehrsunternehmen gewährleisten, Handelshemmnisse verbieten, Gegenseitigkeit fordern und die Sorgfaltspflicht durchsetzen.

3.9. Der EWSA ist der Auffassung, dass Gespräche und Abkommen auf internationaler Ebene der beste Weg gegen Handelsprotektionismus sind, und fordert die Europäische Kommission auf, sich international auch um die Festlegung globaler Regeln zu bemühen. Andernfalls muss die Kommission, solange dies erforderlich ist, einseitige Maßnahmen ergreifen, um Einfluss auf ihre internationalen Wettbewerber zu nehmen. Der EWSA erachtet es als oberste Priorität, gegen ausländische Subventionen und schädigende Preisgestaltung vorzugehen.

3.10. Die meerestechnische Industrie ist ein Eckpfeiler der europäischen blauen Wirtschaft, da sie Schiffe und Anlagen baut und nachrüstet und die entsprechende Technologie entwickelt, z. B. für die Entwicklung einer grünen Fischereiflotte, die Erschließung erneuerbarer Energiequellen auf dem Meer, für die Aquakultur und den Tiefseebergbau. Um die Ziele des europäischen Grünen Deals zu erreichen, muss die EU ihre Industriekapazität für erneuerbare Offshore-Energie und andere alternative Kraftstoffe erheblich ausbauen. Andernfalls muss sich die EU auf ausländische Kapazitäten stützen, um diesen strategischen Markt zu entwickeln und ihre eigenen Ziele des europäischen Grünen Deals zu erreichen. Der EWSA fordert die Kommission auf, den strategischen meerestechnischen Sektor unverzüglich als kritische Infrastruktur einzustufen, um dieser Gefahr vorzubeugen.

3.11. Der EWSA ist der festen Überzeugung, dass die wirtschaftliche Führungsrolle der EU nur mit massiven Produktionsanlagen auf europäischem Boden erreicht werden kann, da dies die einzige Möglichkeit ist, eine nachhaltige wirtschaftliche und soziale Entwicklung zu gewährleisten, die Verteidigung und die strategische meerestechnische Autonomie der EU zu wahren, die Sicherheit der EU-Bürger zu gewährleisten und ihre Arbeitsplätze zu sichern. Der EWSA fordert außerdem ein spezielles Programm und Anreize für Produzenten, die ihre Anlagen wieder in die EU verlagern möchten (Rückverlagerung).

4. **Beschäftigung und Kompetenzen**

4.1. Die Meerestechnik sorgt für rund eine Million Arbeitsplätze in den Küstenregionen in ganz Europa ([8]).

4.2. Die Ökologisierung und Digitalisierung sowie die Einführung bahnbrechender Technologien erfordern eine Spezialisierung der Arbeitskräfte. Der EWSA fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten deshalb nachdrücklich auf, durch Programmbewertung und Kompetenzzertifizierung sowie unter umfassender Einbeziehung der Sozialpartner und der Wissenschaft groß angelegte Umschulungs-, Weiterbildungs- und Berufsbildungsprogramme zu entwickeln und unverzüglich umzusetzen. Darüber hinaus plädiert er für konkrete finanzielle Unterstützung für den EU-Kompetenzpakt und für gezielte Kampagnen, die die Attraktivität dieses Sektors auch für Frauen und junge Menschen sowie für Menschen mit Behinderungen und besonderen Fähigkeiten steigern. Der EWSA weist außerdem darauf hin, dass in der Meerestechnik nicht nur Facharbeiter (z. B. Schweißer, Elektriker, Installateure), sondern auch höher qualifizierte Arbeitskräfte in den Bereichen Robotik, KI, Cybersicherheit, Messtechnik, Automatisierung und 3D-Druck sowie hoch qualifizierte Ingenieure benötigt werden.

4.3. Die europäischen Unternehmen halten sich umfassend an die EU-Rechtsvorschriften und die IAO-Normen und erfüllen damit die höchsten internationalen Sozialstandards. Der EWSA würdigt die Arbeit europäischer Unternehmen, die Vorreiter bei internationalen Arbeitsstandards und deren Anhebung sind, erkennt an, wie wichtig gute Arbeitsbedingungen, angemessene Vergütungen und soziale Sicherheit für die Arbeitnehmer der Branche sind, und fordert verstärkte Anstrengungen zur Schaffung und Konsolidierung Europäischer Betriebsräte. Darüber hinaus bekräftigt der EWSA, dass Arbeitnehmer, die in einen anderen Mitgliedstaat entsandt werden, Anspruch auf eine Reihe grundlegender Rechte haben müssen, die im Aufnahmemitgliedstaat gemäß der Entsenderichtlinie gelten.

([8]) A Future European Maritime Technology Industrial Policy.

4.4. Wie in der Strategie LeaderSHIP 2020 (2013) hervorgehoben wurde, hat der meerestechnische Sektor Schwierigkeiten, den generationenübergreifenden Transfer von Know-how sicherzustellen. Der EWSA ist sehr enttäuscht darüber, dass bislang keine konkreten (EU-)Maßnahmen ergriffen wurden, und fordert einen klaren Fahrplan, um einen gerechten Übergang zu gewährleisten, den meerestechnischen Sektor attraktiver zu machen und angemessene Bildungs- und Ausbildungseinrichtungen mit neuen Lehrplänen und Kompetenzen zu schaffen, die an neue Trends und Geschäftsmodelle sowie an den grünen und den digitalen Wandel angepasst sind. Der Rahmen für einen gerechten Übergang muss auf dem sozialen Dialog beruhen und angemessene Ressourcen bereitstellen, um neue Arbeitskräfte anzuziehen und den Arbeitsplatzwechsel sowie die Umschulung und Weiterqualifizierung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern zu unterstützen, darunter Schulungen zu Gesundheit und Sicherheit in Bezug auf neue Technologien und Verfahren. Sämtliche Programme sollten bewertet und zertifiziert werden, um die Schulungen bezüglich ihrer Struktur und ihrer Standards zu vereinheitlichen.

4.5. Der EWSA ist der Auffassung, dass der Europäische Ausschuss für den sektoralen sozialen Dialog im Schiffbau bei der Stärkung der meerestechnischen Industrie eine wesentliche Rolle spielt. Ein hochwertiger sozialer Dialog (z. B. durch ehrgeizige gemeinsame Maßnahmen), Vereinbarungen und Zusammenarbeit zwischen den Sozialpartnern (auch im Rahmen des Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog im Schiffbau) sind von entscheidender Bedeutung und sollten geachtet werden.

5. **Zugang zu Finanzmitteln**

5.1. Der EWSA hält es für unerlässlich, die Produktionsanlagen in Europa zu erhalten und wettbewerbsfähiger zu gestalten, und fordert die EU und die Mitgliedstaaten auf, die Finanzierung dieser Branche zu einer Priorität zu machen. Die Meerestechnik hat größere Schwierigkeiten beim Zugang zu Bankkrediten und öffentlicher Finanzierung. Sie hat auch nur sehr begrenzten Zugriff auf andere Finanzierungsquellen, was insbesondere für KMU gilt. Der EWSA plädiert darüber hinaus für EU-Taxonomievorschriften, mit denen nachhaltige Investitionen in den maritimen Sektor gefördert werden und niemand zurückgelassen sowie jegliche Diskriminierung bestimmter Akteure in dieser Branche vermieden wird. Die Kriterien für die Umweltleistung müssen auch mit den EU-Rechtsvorschriften in Einklang gebracht werden und für Rechtssicherheit für Investitionen in Technologie sorgen.

5.2. Der EWSA ist der Ansicht, dass die EU europäischen Reedern finanzielle Anreize in Aussicht stellen sollte, um Schiffe in Europa bauen zu lassen und gleichzeitig die Lieferketten und die Produktion von Teilkomponenten so weit wie möglich in der EU zu halten. Zweckgebundene Mittel und Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen sollten berücksichtigt werden, da Chancen für die Meerestechnik in Partnerschaftsvereinbarungen oder nationalen Aufbau- und Resilienzplänen kaum erwähnt bzw. behandelt werden.

5.3. Der EWSA fordert, dass Mittel, die infolge von Verstößen gegen die FuelEU-Maritime-Verordnung eingenommen werden, sowie die Einnahmen aus dem EU-Emissionshandelssystem auch als zusätzliche Finanzierungsquelle für die Meerestechnik verwendet werden, insbesondere für Forschung, Entwicklung und Innovation. Der EWSA ist bereit, sich an der Entwicklung neuer Strategien und EU-Finanzierungsprogramme zu beteiligen, und fordert, dass die EU-Institutionen in alle künftigen Gespräche zu diesem Thema einbezogen werden.

5.4. Da die bestehenden Finanzinstrumente nicht ausreichen oder nicht an kapitalintensive Branchen angepasst sind, fordert der EWSA die Europäische Kommission erneut auf, „ein eigenes Finanzinstrument zu schaffen, das die Investitionen in einen Risikokapitalsektor wie die europäische Schiffbauindustrie fördert“ ([9]), und gleichzeitig auch „die Einrichtung eines Finanzierungsprogramms“ zu erwägen, „das es den europäischen Schiffsrecyclinganlagen ermöglicht, größere Schiffstypen zu recyceln“. Der EWSA fordert die Einrichtung eines EU-Garantiefonds, um den Zugang zu Finanzmitteln für risikointensive Investitionen in die Meerestechnik zu erleichtern. Auch das Abwracken und das Recycling von Altschiffen, einschließlich Freizeit- und Fischereibooten, sollten mit EU-Mitteln ermöglicht werden.

5.5. Schließlich ist es nicht hinnehmbar, dass Unternehmen aus Drittstaaten, die die EU-Standards nicht einhalten, weiterhin Zugang zu EU-Mitteln (z. B. der EIB) und zum Binnenmarkt haben. Die EU sollte deshalb den Grundsatz der Gegenseitigkeit und der Sorgfaltspflicht bei der Einhaltung der EU-Standards strikt anwenden und sicherstellen, dass Unternehmen, die dauerhaft Sozialdumping praktizieren und weltweit gleiche Wettbewerbsbedingungen untergraben,

([9]) Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Die Strategie LeaderSHIP 2020 als Vision für die meerestechnische Industrie: Gestaltung einer innovativen, nachhaltigen und wettbewerbsfähigen meerestechnischen Industrie bis 2020“ (Initiativstellungnahme) (ABl. C 262 vom 25.7.2018, S. 8).

keinen Zugang zu Finanzierungsinstrumenten der EU und zum Binnenmarkt haben. Die Europäische Kommission sollte die Verordnung über drittstaatliche Subventionen auf subventionierte Werften und Hersteller von Schiffsausrüstung in Drittländern anwenden und eine Überarbeitung der Verordnung (EU) 2016/1035 des Europäischen Parlaments und des Rates ([10]) über den Schutz gegen schädigende Preisgestaltung im Schiffbau in Erwägung ziehen.

6. **Forschung, Entwicklung und Innovation (FEI)**

6.1. Zur Erreichung der Ziele des europäischen Grünen Deals und zur Umsetzung der EU-Industriestrategie bedarf es eines sektoralen Ansatzes mit branchenspezifischen Maßnahmen. Der EWSA betont, dass der Weg von der Theorie zur Praxis lang ist, und er ist zutiefst enttäuscht, dass keine Maßnahmen zur Unterstützung des Fortschritts in der EU ergriffen werden. Der EWSA, die Sozialpartner und die lokalen Produzenten haben vergeblich auf einen Anreiz für die Umstellung der Branche auf umweltfreundliche Schiffe, alternative Kraftstoffe und Technologien im Sinne des Pakets „Fit für 55“ ([11]) gewartet.

6.2. Der Einsatz neuer bahnbrechender Technologien (z. B. intelligente Sensoren sowohl für Schiffe als auch für Häfen, Datenanalyse, Internet der Dinge, Cloud-Computing, KI) ist von entscheidender Bedeutung, um einen Wettbewerbsvorsprung beizubehalten. Sie ermöglichen stärker integrierte Seeverkehrsdienste und Lieferketten, mehr Sicherheit und Energieeffizienz sowie ein besseres Design. Der EWSA weist jedoch darauf hin, dass die lokalen Produzenten bereits durchschnittlich 9 % ihres Jahresumsatzes in FEI investieren, und fordert spezifische Maßnahmen der öffentlichen Hand und eine verstärkte finanzielle Unterstützung für diese Vorreiter.

6.3. Der EWSA fordert überdies verstärkte Anstrengungen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene, um die Kapazitäten im Bereich der Cybersicherheit zu erhöhen, da die Cybergefahren mit der technologischen Entwicklung und der Einführung automatisierter Verfahren und Schiffe zunehmen werden.

6.4. Für die vollständige Dekarbonisierung der Meerestechnik bedarf es einer radikalen Umstellung auf alternative Kraftstoffe und Techniken. Der EWSA weist darauf hin, dass Schiffe zwar die energieeffizientesten Verkehrsmittel sind, dass in Bezug auf Recycling, grüne Investitionen, emissionsfreie und klimaresiliente Häfen, die Wasserstraßeninfrastruktur und kurze Hafenlogistikketten jedoch noch Verbesserungsbedarf besteht. Der EWSA plädiert dafür, Forschung und Innovation in der Meerestechnik zu fördern, da dies für die Entwicklung bahnbrechender Technologien und möglicher alternativer Konzepte für den Seeverkehr sowie für die Wettbewerbsfähigkeit der Meerestechnik von entscheidender Bedeutung ist. Hierfür sollte eine umfassende Zusammenarbeit mit der Verteidigungsindustrie angestrebt werden.

6.5. Die Zukunft der Meerestechnik liegt in der Erhebung und Verarbeitung von Daten, da die Datenanalyse eine Verbesserung der Logistik, des Schiffsbetriebs und der räumlichen Überwachung großer Seegebiete und der Umweltleistung von Schiffen ermöglicht.

6.6. Der Schutz von Know-how und geistigem Eigentum ist für die Meerestechnik von entscheidender Bedeutung. Das durch EU-finanzierte FEI gewonnene Wissen muss zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Unternehmen führen und der Gesellschaft zugutekommen. Grüne und intelligente maritime Technologien, die im Rahmen von EU-Projekten entwickelt werden, sollten deshalb als strategisch wichtig für die Wettbewerbsfähigkeit und die strategische Autonomie der EU betrachtet werden, und es sollte möglich sein, den Zugang von Unternehmen aus Drittstaaten zu den Ergebnissen dieser Projekte im Einklang mit den Rechtsvorschriften von Horizont Europa vorübergehend einzuschränken. Bereiche der Schifffahrt, die noch nicht unter bestehende Partnerschaften fallen, etwa Sportboote und Jachten, sollten ebenfalls Nutznießer der FEI-Finanzierung im Rahmen von Horizont Europa sein.

6.7. Schließlich weist der EWSA darauf hin, dass FEI-Investitionen die führende Rolle der EU im globalen Wettbewerb sichern können, und begrüßt deshalb die Annahme der ko-programmierten Partnerschaft für emissionsfreien Schiffsverkehr.

7. **Abschließende Bemerkungen**

7.1. Der EWSA ist der Auffassung, dass eine „Sachverständigengruppe für den Seeverkehr“ und eine „Europäische Industrieallianz für die Meerestechnik“ analog zu entsprechenden Initiativen für andere Verkehrsmittel dazu beitragen könnten, die globale Wettbewerbsfähigkeit der Meerestechnik zu verbessern und wiederherzustellen.

([10]) Verordnung (EU) 2016/1035 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen schädigende Preisgestaltung im Schiffbau (ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 1).

([11]) „Fit für 55“: auf dem Weg zur Klimaneutralität — Umsetzung des EU-Klimaziels für 2030.

7.2. Wenn auf Branchenebene keine Maßnahmen ergriffen werden, könnte diese Stellungnahme des EWSA einer der letzten Rufe nach einer sofortigen Unterstützung für die Meerestechnik sein, um den Markt, die industriellen Fähigkeiten und Arbeitsplätze in Europa zu sichern und verlorene Märkte zurückzuerobern. Der EWSA hat seinen Teil zur Schärfung des Bewusstseins für die erforderlichen Maßnahmen beigetragen und ist zu weiteren Schritten bereit, um den Sektor wettbewerbsfähiger zu machen. Wenn die EU es versäumt, unverzüglich tätig zu werden und eine eigene Strategie für die Meerestechnik vorzulegen und rasch umzusetzen, könnte sie in Bezug auf ihre zivilen und militärischen Schiffe und Anlagen sowie auf Schiffsausrüstungen und Offshore-Anlagen komplett von Asien abhängig werden. Dies wäre nicht nur äußerst bedauernswert, sondern auch ein erheblicher politischer Fehler!

Brüssel, den 14. Dezember 2022

Die Präsidentin
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Christa SCHWENG