

Rådets direktiv af 26. januar 1987 om støtte til skibsbygningsindustrien (87/167/EØF)

Rådet for De Europæiske Fællesskaber har – under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 92, stk. 3, litra d), og artikel 113,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet⁽²⁾

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁽³⁾ og

ud fra følgende betragtninger:

Rådets direktiv 81/363/EØF af 28. april 1981 om støtte til skibsbygningsindustrien⁽⁴⁾, senest ændret ved direktiv 85/2/EØF⁽⁵⁾, udløber den 31. december 1986;

siden vedtagelsen af direktiv 81/363/EØF er der ganske vist sket fremskridt med hensyn til strukturtilpasningen inden for Fællesskabets skibsbygningsindustri, men krisen inden for skibsbygningsindustrien i verden som helhed forværres fortsat, samtidig med at misforholdet mellem skibsbygningskapaciteten og efterspørgslen får priserne til at falde til et niveau, der ofte ligger under de europæiske værfters faste omkostninger; problemet vedrørende priserne er blevet forværret ved, at der i tredjelande er udviklet en kapacitet, som er særdeles konkurrencedygtig, hvad omkostningerne angår, navnlig inden for seriefremstilling af standardiserede skibe;

den forbedring af efterspørgslen, der blev forudset i nævnte direktiv, har ikke fundet sted, efterspørgselsudsigterne for skibsbygningsindustrien er ikke opmuntrende, og en eventuel stigning i efterspørgslen vil sandsynligvis omgående føre til en forøgelse af produktionskapaciteten i en række tredjelande;

en konkurrencedygtig skibsbygningsindustri er af vital interesse for Fællesskabet og bidrager til dets økonomiske og sociale udvikling, idet

den udgør et væsentligt marked for en række industrier, herunder de teknologisk avancerede; den bidrager desuden til at opretholde beskæftigelsen på en række områder, hvoraf nogle allerede har en stor arbejdsløshed; dette gælder også ombygnings- og reparationsindustrien;

det er nu indlysende, at skibsbygningsindustrien snarere er præget af en fundamental strukturbestemt krise end af konjunkturmæssige efterspørgselsproblemer, og at det i denne situation vil være kortsigtet fortsat at afbøde forværringen af krisen ved at forøge driftsstøtten, der har tendens til at forstærke opdelingen af det interne marked og betyder et konstant dræn i medlemsstaternes knappe budgetmidler, uden at den medfører nogen varig forbedring af skibsbygningsindustriens konkurrenceevne;

på baggrund af de bestående forskelle i produktionsomkostningerne for de fleste skibstyper mellem EF-værfterne og skibsværfterne i visse tredjelande forekommer det ikke muligt at afskaffe støtten til denne industri omgående, da det er nødvendigt at ansøre til strukturomlægning på mange værfter; det er dog nødvendigt at føre en strammere og mere selektiv støttepolitik for at støtte den nuværende tendens hen imod produktion af teknologisk avancerede skibe og for at sikre rimelige og ensartede konkurrencevilkår inden for Fællesskabet; en sådan politik er den bedst egnede til at sikre, at der opretholdes et tilstrækkeligt aktivitetsniveau på de europæiske værfter, og dermed, at en effektiv og konkurrencedygtig skibsbygningsindustri kan overleve;

på denne baggrund må de forskellige former for støtte, der for øjeblikket ydes af medlemsstaterne, behandles forskelligt; en produktionsstøtte på de områder, hvor omkostningsfordelene i højere grad er på Fællesskabets side, og hvor der er en reel mulighed for, at genskabe konkurrenceevnen på lang sigt, er tilsyneladende det bedste middel til at nå ovennævnte mål, en forbedring af konkurrenceevnen og en formindskelse af konkurrencefor-