

Bundesrat

Drucksache 785/91

05.12.91

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

Entschließung zur Industriepolitik der Gemeinschaft im Bereich des Schiffbaus

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments
- 33924 - vom 3. Dezember 1991. Das Europäische Parlament hat die Ent-
schlieÙung in der Sitzung am 22. November 1991 angenommen.

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf seine Stellungnahmen zu Richtlinien des Rates über Beihilfen für den Schiffbau sowie auf seine früheren Entschlüsse zum Schiffbausektor¹,
- unter Hinweis auf die folgenden Entschließungsanträge:
 - a) von Frau Buron zum europäischen Schiffbausektor (B3-0060/90),
 - b) von Herrn Mazzone u.a. zu den Hilfen für den Schiffbau in der EG (B3-0277/90),
 - c) von Herrn De Clercq u.a. zu den Verhandlungen zwischen Japan und der Europäischen Gemeinschaft über den Schiffbau (B3-0654/90),
 - d) von Herrn McMahon zu Gemeinschaftsbeihilfen für den Schiffbau (B3-0483/91),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission (SEK(90)1935) über den Schiffbau in der Gemeinschaft,
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Wirtschaft, Währung und Industriepolitik und der Stellungnahme des Ausschusses für Außenwirtschaftsbeziehungen (A3-0278/91),
- A. in der Erwägung, daß der Schiffbau und ganz allgemein die maritime Industrie zu den Wirtschaftszweigen gehören, die im Rahmen der gemeinschaftlichen Industriepolitik eine strategische Funktion übernehmen können, und deshalb unbedingt die erforderlichen Maßnahmen zur Schaffung der Voraussetzungen für die Überwindung der gegenwärtigen Probleme sowie für eine nachhaltige und harmonische Entwicklung des Sektors ergriffen werden müssen,
- B. in der Erwägung, daß im Bereich der Seeschifffahrt eine wachsende Nachfrage im Laufe der 90er Jahre projiziert wird,
- 1. stellt die dringende Notwendigkeit heraus, einen Rahmen für Maßnahmen zugunsten des Schiffbaus zu schaffen und dabei industriepolitischen Erwägungen neben den Aspekten der Wettbewerbspolitik gleiche Priorität einzuräumen;
- 2. hebt in diesem Zusammenhang hervor, daß der Schiffbau zu den Bereichen mit grundsätzlicher Bedeutung gehört, da er ein grundlegendes und wesentliches Element für die Wirtschaftsentwicklung darstellt, das nicht nach außerhalb der Gemeinschaft delegiert werden kann; unterstreicht, daß entsprechend seiner bereits in der Vergangenheit geäußerten Empfehlung die Wahrung einer

¹ insbesondere seine Entschluß vom 16.06.1988 zu der Mitteilung der Kommission zum Schiffbau: industrielle, soziale und regionale Aspekte (ABl. Nr. C 187 vom 18.07.1988, S. 149).

Mindestproduktionskapazität im Rahmen eines Prozesses der Wiederbelebung und Neubewertung des Sektors zum Ziel zu setzen ist; erinnert daran, daß die Kommission untersuchen sollte, ob es eine kritische Schwelle gibt, unterhalb derer die gesamte Infrastruktur dieses Industriezweigs zusammenbrechen würde und durch die jegliches Konzept der Gemeinschaft mit dem Ziel einer Konzentration auf spezialisierte Marktnischen untergraben würde;

3. ersucht die Kommission und alle zuständigen Instanzen, in den internationalen Verhandlungen eine entschiedene Haltung einzunehmen, um von den anderen Schiffbaunationen - vor allem von Japan, Korea und den USA - folgendes zu erreichen:

- eine bessere Transparenz der direkten und indirekten Stützungsmaßnahmen zugunsten der Werften,
- eine korrektes Verhalten bei den Wettbewerbspraktiken parallel zu den von der Gemeinschaft unternommenen einschlägigen Initiativen;
- einen gemeinsamen Verhaltenskodex für das Führen der Register, bei dem soziale Faktoren, der Faktor Sicherheit und der Umweltschutz an erster Stelle stehen müssen;

fordert die zuständigen Gemeinschaftsinstitutionen zu diesem Zweck auf, keine einseitigen Maßnahmen zu ergreifen, die eine Benachteiligung der Gemeinschaft bewirken können;

4. begrüßt die Initiative der Kommissionsmitglieder Martin Bangemann und Karel van Miert zur Schaffung einer koordinierten Seeverkehrspolitik;
5. ersucht die Kommission, darauf hinzuwirken, daß in die internationalen Gremien neue Elemente eingebracht werden wie höhere Qualitätsstandards und gemeinsame Vorschriften über die Sicherheit der Personen und den Schutz der Meeresumwelt, um einen ungezügelter Wettbewerb zu vermeiden, dessen oberste Maxime die Kostensenkung zu Lasten von Sicherheit und Qualität ist;
6. fordert alle betroffenen Wirtschaftssubjekte und institutionellen Entscheidungsträger auf, Projekte im Bereich der zweckgebundenen Forschung vorzubereiten und durchzuführen, die sowohl von ihrem Umfang her als auch unter qualitativem Aspekt europäischen Zuschnitt haben; fordert insbesondere, daß
 - die Kommission durch Schaffung einer europäischen Seeverkehrsagentur in der Lage sein sollte, eine koordinierte Untersuchung des Forschungsbedarfs im Bereich des Schiffbaus sowie eine Bewertung der laufenden Forschungsmaßnahmen im Vergleich zu dem tatsächlichen Bedarf vorzunehmen und im Zusammenhang mit den neuen Forschungsinitiativen, vor allem solchen mit intersektorieller Charakter, die im Wege der Kooperation durchgeführt werden, eine planende und unterstützende Funktion wahrzunehmen,
 - die betroffenen Wirtschaftssubjekte Forschungsvorhaben mit intersektorieller Charakter ausarbeiten, die auf dem Wege der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Regierungen verschiedener Mitgliedstaaten und mit Unterstützung der Gemeinschaft durchzuführen sind,
 - alle Entscheidungsträger in der Wirtschaft und den betroffenen Institutionen die Leitlinien der technologischen Entwicklung im Schiffbau so festlegen, daß sie den Erfordernissen der Stärkung und Weiterentwicklung der europäischen Industrie gerecht werden;

7. bekräftigt die Notwendigkeit der Durchführung und Aufrechterhaltung flankierender Maßnahmen, die wichtig sind, um die Voraussetzungen für eine Konsolidierung der internationalen Position des europäischen Schiffbaus zu schaffen und seine auf soliden Strukturen beruhende Entwicklung zu ermöglichen; ist insbesondere der Ansicht, daß
- gegenwärtig die Beibehaltung der Beihilfesysteme als notwendig erachtet werden muß und die Methoden für die Festlegung der Obergrenzen im Sinne einer stärkeren Berücksichtigung der unterschiedlichen Schiffstypen überarbeitet werden müssen,
 - eine Harmonisierung der Steuersysteme und Sicherheitsbestimmungen vorgenommen werden muß, wobei auch die Einrichtung eines einzigen europäischen Registers notwendig ist, das das Vorhandensein paralleler Register in Europa ausschließt und mit einer strengeren Kontrolle der in anderen außergemeinschaftlichen Registern eingetragenen Schiffe einhergehen muß,
 - gleichzeitig Steuerabzüge, Erleichterungen für die Anmusterung europäischer Seeleute sowie Erleichterungen für die Rückzahlung von Krediten vorgesehen werden müssen, auch wenn solche Maßnahmen zeitlich begrenzt sind;
8. fordert die zuständigen Organe der Gemeinschaft auf, eine detaillierte Bewertung der bisher bei der Durchführung des Programms RENAVAL erzielten Ergebnisse vorzunehmen und das Programm zu vervollständigen, indem einerseits die bereits vorgesehenen und bisher nie verwirklichten Stützungsmaßnahmen durchgeführt werden und zum anderen sichergestellt wird, daß die direkte Unterstützung der im Schiffbau freigesetzten Arbeitskräfte auch Maßnahmen auf sozialem Gebiet umfaßt, wobei die letztgenannten Interventionen in enger Verknüpfung und Koordinierung mit den in den vorangehenden Ziffern skizzierten Maßnahmen geplant und durchgeführt werden müssen;
9. unterstützt den Vorschlag zur Durchführung einer Gemeinschaftspolitik, die auf integrierte Weise die Probleme sämtlicher Bereiche der Schifffahrt und des Schiffbaus angeht, und befürwortet in diesem Zusammenhang die Einrichtung einer Europäischen Meeres-Agentur, die die einschlägigen Entwicklungen aufmerksam beobachtet, die Erfordernisse aller Bereiche der Schifffahrt koordiniert, Maßnahmen vorschlägt und für die Durchführung der auf Gemeinschaftsebene beschlossenen Maßnahmen Sorge trägt; ist der Auffassung, daß in der Agentur die betroffenen Wirtschaftssubjekte und Institutionen vertreten sein müßten;
10. fordert die Kommission auf, zwei spezifische Mitteilungen vorzulegen, die die gegenwärtige Informationslücke abdecken und eine umfassende Analyse gestatten:
- eine Mitteilung zur Lage und zu den Zukunftsaussichten des Baus von Kriegsschiffen,
 - eine Mitteilung zu den Auswirkungen der Beziehungen zu den Ländern Ost- und Mitteleuropas auf den Schiffbau, einschließlich der Konsequenzen der unlängst erfolgten Vereinigung Deutschlands,
 - einen Bericht über die bisherige Ausführung der Richtlinie des Rates vom 21. Dezember 1990 über Beihilfen für den Schiffbau¹;
11. fordert, unmittelbar und im Vorfeld in die Verfahren zur Festlegung und Durchführung der in den vorstehenden Ziffern skizzierten politischen Leitlinien einbezogen und ständig über ihre Weiterentwicklung unterrichtet zu werden, damit es sich auch ein eigenes Urteil bilden kann;

¹ ABl. Nr. C 380 vom 31.12.1990, S. 27.

12. fordert die Kommission auf, auf der Grundlage dieser EntschlieÙung Vorschläge vorzulegen, die in das Arbeitsprogramm für 1992 einbezogen werden;
13. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung der Kommission, dem Rat sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

Enrico VINCI
Generalsekretär

Wilfried TELKAMPER
Vizepräsident