

Beschlußempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Wirtschaft (9. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 10/1212 Nr. 5 —

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 81/363/EWG
über Beihilfen für den Schiffbau
— KOM (84) 73 endg. —
»EG-Dok. Nr. 5791/84«

A. Problem

Der Vorschlag widerspricht dem Ziel des — auch in der OECD vereinbarten — Abbaus der Beihilfen und damit der bisherigen Schiffbaupolitik in der EG. Andere EG-Mitgliedstaaten könnten ihre Schiffbaubeihilfen nochmals erhöhen und dadurch Drittländer veranlassen, ihrerseits Subventionen dieser Art einzuführen. Durch einen Subventionswettlauf würde die Wettbewerbsfähigkeit der Werften letztlich nicht gestärkt.

B. Lösung

Bitte an die Bundesregierung, in den weiteren Verhandlungen mit der Europäischen Gemeinschaft darauf hinzuwirken, daß der Grundsatz der Degressivität der Beihilfen beibehalten bleibt. Wettbewerbsverzerrungen auf dem Weltschiffbaumarkt sollten insbesondere durch Verhandlungen auf EG- und OECD-Ebene abgebaut werden. Subventionen sollten nur flankierend zum teilweisen Ausgleich dieser Verzerrungen gewährt werden.

Einstimmigkeit im Ausschuß

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag begrüßt die von der EG-Kommission vorgeschlagene Verlängerung der Fünften Richtlinie des Rates über Beihilfen für den Schiffbau (Anlage) für die Dauer von zwei Jahren, weil damit sonst nicht zu verwirklichende notwendige Umstrukturierungen auf dem Schiffbausektor gefördert werden.

Der Deutsche Bundestag bittet die Bundesregierung jedoch, in den weiteren Verhandlungen mit der Europäischen Gemeinschaft darauf hinzuwirken, daß der Grundsatz der Degressivität der Beihilfen aus finanziellen und wettbewerbspolitischen Gründen beibehalten bleibt.

Die vorgesehene Verlängerung der Richtlinie bis zum 31. Dezember 1986 darf nicht dazu benutzt werden, die bislang geübte Interpretation der Artikel 4 bis 6 der Richtlinie und die darauf beruhende bisherige Genehmigungspraxis der EG aufzuweichen. Vielmehr ist anzustreben, daß der innergemeinschaftliche Wettbewerb nicht mehr durch unterschiedlich hohe Beihilfen verfälscht wird.

Die Bundesregierung wird weiter gebeten, sich dafür einzusetzen, daß nach Auslaufen der erneut verlängerten Richtlinie am 31. Dezember 1986 der aus grundsätzlichen ordnungspolitischen Gesichtspunkten notwendige stufenweise Abbau der bestehenden Beihilfesysteme für den Schiffbau in der Europäischen Gemeinschaft zielstrebig angegangen wird.

Um einseitige Nachteile für die im internationalen Wettbewerb stehende europäische Schiffbauindustrie zu vermeiden, fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf, gemeinsam mit den übrigen Staaten der Europäischen Gemeinschaft in der OECD die Bemühungen um einen Abbau der Wettbewerbsverzerrungen und Marktstörungen auf dem internationalen Schiffbaumarkt verstärkt fortzusetzen.

Bonn, den 26. Oktober 1984

Der Ausschuß für Wirtschaft

Dr. Unland

Vorsitzender

Dr. Ehrenberg

Berichterstatter

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 81/363/EWG über Beihilfen für den Schiffbau**DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —**

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 92 Absatz 3d) und Artikel 113,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Richtlinie 81/363/EWG des Rates vom 28. April 1981 betreffend die Beihilfen für den Schiffbau¹⁾, geändert durch die Richtlinie 82/880/EWG²⁾, läuft am 31. Dezember 1984 aus.

Im Jahre 1983 hat sich die Lage der Schiffbauindustrie der Gemeinschaft weiter verschlechtert und zu einem starken Auftragsrückgang geführt, von dem verschiedene große Werften in der Gemeinschaft besonders betroffen sind. Diese müssen nämlich befürchten, keine Anschlußaufträge mehr zu bekommen, während ihre Stilllegung für die betreffenden Regionen der Gemeinschaft ernste soziale und wirtschaftliche Folgen hätte.

Wegen ihrer Bedeutung für den Seehandel der Gemeinschaft muß eine ihrer Größe nach angemessene und lebensfähige Schiffbauindustrie bestehen bleiben.

Eine wettbewerbsfähige Schiffbauindustrie trägt zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Gemeinschaft bei, sie ist doch für viele Wirtschaftszweige, einschließlich der Sektoren fortgeschrittener Technologie, ein wichtiger Markt; zudem trägt sie in einigen Gebieten, die bereits hohe Arbeitslosenquoten zu verzeichnen haben, zur Aufrechterhaltung der Beschäftigung bei.

Die Strukturkrise dieses Sektors läßt die Werften der Gemeinschaft im Vergleich zu denen mancher Drittländer immer mehr an Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Die Überkapazitäten und die zu ihrer Erhaltung anfallenden Mehrkosten verhindern die Investitionen, die zur Modernisierung der Werftanlagen gerade im Hinblick auf den Wettbewerb mit

den genannten Drittländern unbedingt erforderlich wären.

Die in der Richtlinie 81/363/EWG getroffene Regelung für die mittelbaren und unmittelbaren Beihilfen für den Schiffbau hat dazu beigetragen, die Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten zu vermindern, und dazu geführt, daß die Gemeinschaft gegenüber den Schiffbau betreibenden Drittländern eine gemeinsame Haltung eingenommen hat.

Die Maßnahmen zur Umstrukturierung der Schiffbauindustrie, die die Mitgliedstaaten seit 1979 ergriffen haben und die den Zielen der Ratsentschließung vom 19. September 1978 über die Sanierung des Schiffbaus³⁾ und der Richtlinien 78/338/EWG⁴⁾ und 81/363/EWG des Rates über die Beihilfen für diese Industrie dienen, haben sich jedoch bis heute wegen der Verzögerungen bei ihrer Durchführung und der in diesem Ausmaß unerwarteten Verschärfung der Lage dieses Sektors als unzureichend erwiesen. Die in den Richtlinien anvisierten Beihilfenziele, nämlich die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffbauindustrie in der Gemeinschaft wiederherzustellen und die Beihilfen für den Schiffbau abzuschaffen, konnten daher bisher nicht erreicht werden.

Angesichts dieser Konjunkturlage und der Marktaussichten des Seetransportwesens rechnen die Mitgliedstaaten nicht damit, daß die Schiffbauindustrie sich vor Ende 1986 erholt. Deshalb müssen die Maßnahmen, mit denen die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffbauindustrie durch deren Anpassung an die Marktbedingungen nachhaltig gesteigert werden soll, fortgeführt werden.

Da die Verschärfung der Krise schwerwiegende Folgen für die Beschäftigungslage hat und sich auch regional auswirkt, da außerdem die Umstrukturierung dieses Sektors Mühen und Opfer erfordert, erscheint es gerechtfertigt, daß die Mitgliedstaaten die Umstrukturierungsmaßnahmen durch mittelbare und unmittelbare Beihilfen unterstützen.

Die besonders ernsten Schwierigkeiten der Werften und der von ihnen abhängigen Industrien rechtfertigen es, für eine bestimmte Zeit Dringlichkeitsmaßnahmen zu treffen und geeignete Mittel einzu-

¹⁾ ABl. Nr. L 137 vom 23. Mai 1981, S. 39

²⁾ ABl. Nr. L 371 vom 30. Dezember 1982, S. 46

³⁾ ABl. Nr. C 229 vom 27. September 1978, S. 1

⁴⁾ ABl. Nr. C 98 vom 11. April 1978, S. 19

setzen, um die Umstrukturierung dieses Sektors zu bewältigen. Dabei ist darauf zu achten, daß die sozialen und wirtschaftlichen Folgen dieser Struktur- anpassung die Entwicklungsmöglichkeiten der Re- gionen, in denen die Werften gelegen sind, nicht beeinträchtigen.

Ferner ist dafür Sorge zu tragen, daß die Beihilfen, die die Mitgliedstaaten diesem Sektor gewähren wollen, an Umstrukturierungsziele gebunden bleiben, die zu einem weiteren Kapazitätsabbau führen, daß es nicht zu einem Beihilfenwettlauf kommt und daß die von den Mitgliedstaaten, die ihre Schiffbau- kapazitäten bisher am stärksten reduziert haben, erbrachten Vorleistungen nicht wieder in Frage ge- stellt werden.

Da die Werftindustrie der Gemeinschaft somit über eine zusätzliche Frist von zwei Jahren verfügen wird, um ihre Umstrukturierung zu vollenden, sich den Marktbedingungen anzupassen und eine grö- ßere Produktivität zu erzielen, indem sie sich von der Kostenlast ihrer gegenwärtigen Überkapazitä- ten befreit und ihre Werften rationalisiert, emp-

fiehlt es sich, ab 1. Januar 1987 eine neue Ratsricht- linie über Beihilfen für den Schiffbau anzuwenden.

Die derzeitige Beihilfenregelung für den Schiffbau gemäß der Richtlinie 81/363/EWG sollte daher bis zum 31. Dezember 1986 verlängert werden, um so die Sanierung und Umstrukturierung dieses Sek- tors nachhaltig zu fördern —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

In Artikel 11 der Richtlinie 81/363/EWG wird das Datum „31. Dezember 1984“ durch „31. Dezember 1986“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten ge- richtet.

Begründung

1. Auf Vorschlag der Kommission verlängerte der Rat am 21. Dezember 1982 für die Dauer von zwei Jahren, bis zum 31. Dezember 1984, die von ihm am 28. April 1981 erlassene Fünfte Richtlinie über Beihilfen für den Schiffbau, die eine auf Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe d) und Artikel 113 EWG-Vertrag gestützte Gemeinschaftsregelung für die Gewährung staatlicher Beihilfen an den Schiffbau enthält mit dem Ziel, die Sanierung und Umstrukturierung dieses Krisensektors zu fördern¹⁾. Hiermit hatte der Rat die anhaltende schlechte Lage des Sektors berücksichtigt, doch auch deutlich gemacht, daß die Erreichung der in dieser Richtlinie gesteckten Ziele — d. h. die Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiffbauindustrie in der Gemeinschaft und die Abschaffung der Schiffbaubeihilfen — schneller erreicht werden müssen²⁾.
2. Seit dieser Entscheidung hat sich die Krise in der Schiffbauindustrie noch verschärft; das bezeugt der starke Rückgang der Auftragseingänge seit Anfang 1983, der vor allem die Großwerften in den Mitgliedstaaten betrifft. In dem Maße, wie manche dieser Werften durch Auftragseinbruch bedroht sind, tendieren Regierung oder Regionalbehörden angesichts zu erwartender Massenentlassungen mehr und mehr dahin, zur Wiederbelebung der Nachfrage oder auch nur, um Betriebsschließungen zu vermeiden, Notbeihilfen zu gewähren.
3. Zu den besonders niedrigen Auftragsbeständen und zu der immer mehr in Verlust geratenden Wettbewerbsfähigkeit der Werften der Gemeinschaft gegenüber den Werften in bestimmten Drittländern hat die Strukturkrise der Schiffbauindustrie geführt. Diese hat auch 1983 einen starken Kapazitätsüberhang verzeichnet, und infolge der durch ihre Aufrechterhaltung entstehenden Mehrkosten fehlt es an Mitteln für Investitionen und für die Modernisierung des Produktionsapparates, um mit Drittländern in Wettbewerb treten zu können. Wegen der hohen Flottenüberkapazität ist es nicht sinnvoll, die Aufrechterhaltung aller bestehenden Produktionsmöglichkeiten im Schiffbau der Gemeinschaft in Aussicht zu nehmen.
4. Die Beihilferegulungen, die der Kommission in den letzten Monaten 1983 mitgeteilt wurden, wie auch die noch nicht mitgeteilten Beihilfe-

vorhaben, die in einigen Mitgliedstaaten geprüft werden, bestätigen die Auffassung mehrerer Mitgliedstaaten, daß weite Industriebereiche existenzbedroht sind, wenn ihre Werften nicht sehr bald Aufträge erhalten. Diese Aussicht erscheint nicht nur wegen ihrer politischen und sozialen Auswirkungen, sondern auch nicht wegen der Bedeutung einer größtmäßig angemessenen und existenzfähigen Schiffbauindustrie für den Seehandel der Gemeinschaft und ihre Funktion auf diesem Gebiet.

Zwar können sich bestimmte kleine oder mittlere Werften, die sich auf besondere Erzeugnisse mit hohem Mehrwert spezialisiert haben, in diesen Spezialgebieten halten, für die meisten Werften jedoch gilt das nicht und noch viel weniger für diejenigen, die dem Wettbewerb der neu aufgekommenen Industrieländer oder der Entwicklungsländer standhalten müssen, die bestimmte Schiffstypen sehr billig herstellen. Die meisten Werften der Gemeinschaft können daher unter den gegenwärtig herrschenden Marktbedingungen praktisch keine Aufträge mehr erhalten, die die Produktionskosten voll abdecken.

Das Ausmaß der gegenwärtigen Krisenverschärfung war nicht vorauszusehen. Es besteht die Gefahr, daß sie die angestrebte Umstrukturierung und Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiffbauwerften der Gemeinschaft aufgrund des durch die Fünfte Richtlinie vorgesehenen Beihilfenrahmenplans in Frage stellt.

5. Die zyklisch rezessionsbedingte weltweite Krise der Schiffbauindustrie dauert freilich an. Insofern als die Aussichten auf eine Wiederbelebung konkreter werden und die Kapazitätsnachfrage im Seeverkehr beleben, werden ihre Wirkungen auf die Nachfrage nach neuen Schiffen indes erst sichtbar werden, nachdem die bestehende, durch spekulative Auftragsvoranschlägen noch erhöhte Mengenüberkapazität ausgeglichen worden ist. In der schweren Krise in Westeuropa findet weitgehend eine mangelnde strukturelle Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie ihren Niederschlag. Anderenorts stellt man entweder eine gewisse Stabilisierung (Japan) oder eine wachsende Durchdringung der Märkte fest (Korea sowie andere neue Industrieländer). So verzeichnete die gemeinschaftliche Industrie, die trotz der Kapazitätsenkungen, die im Zeitraum 1976 bis 1982 in der Produktion 51% und der Beschäftigung 43%³⁾ erreichte, im Verlauf des Jahres 1983 einen Auftragsrückgang um 32% gegenüber dem

¹⁾ Richtlinie 81/363/EWG und Richtlinie 82/880/EWG. S. ABl. L 137, 23. Mai 1981 und ABl. L 371, 30. Dezember 1982.

²⁾ Erklärung des Rates und der Kommission zum Protokoll. Die Kommission hatte bekanntlich vorgeschlagen, die Richtlinie für die Dauer von drei Jahren, bis zum 31. Dezember 1985, zu verlängern.

³⁾ 87 354 Arbeitsplätze gingen verloren.

Vorjahr, und ihr Auftragsbestand sank um 20 %. Während die Nachfrage weltweit beständig blieb, fiel der Anteil der gemeinschaftlichen Industrie an den weltweiten Auftragseingängen seit Anfang 1983 bis auf 11 %, obgleich er bis dahin nie unter 17 % gesunken war.

6. Die Umstrukturierungspläne für die Schiffbauwerften, die von den einzelnen Mitgliedstaaten seit 1979 gemäß den in der Entschließung des Rates vom 19. September 1978 über die Sanierung des Schiffbaus und in der Vierten und Fünften Richtlinie des Rates zu den Beihilfen für diese Industrie enthaltenen Zielsetzungen durchgeführt wurden, haben sich insbesondere wegen ihrer schleppenden Verwirklichung praktisch alle als unzureichend erwiesen. Die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie konnte mit ihnen generell nicht wiederhergestellt werden.
7. Das stärkste politische Hindernis für die Umstrukturierung der Schiffbauindustrie der Gemeinschaft bilden weiterhin die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der Stilllegung von Werften, die in Regionen angesiedelt sind, in denen für die freigesetzten Werftarbeiter im allgemeinen keine Umstellungsmöglichkeiten vorgesehen wurden. Die Regierungen müßten bei der Bewertung der Notbeihilfen, die sie zur Verhütung des Auftragseinbruchs auf den Werften in Aussicht nehmen, berücksichtigen, daß die leistungsfähigsten Werften gerettet werden müssen (die weniger modernen Werften, die langsamer arbeiten, werden den Auftragseinbruch später als die guten Werften erfahren; deshalb würde in der gegenwärtigen Krise die Beihilfenverweigerung voraussichtlich zu Unrecht leistungsfähige Werften treffen, die ihre Lieferfristen eingehalten haben). Mit anderen Worten, die Umstrukturierung der Industrie könnte niemals eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit herbeiführen. Andererseits müßten die Mitgliedstaaten mit Rücksicht auf die sozialen Gründe, die die Umstrukturierung verzögern und behindern, der Schaffung einer alternativen Industriegrundlage auf Regionalebene mehr Priorität einräumen. Investitionsvorhaben mit dem Ziel, neue Industrien — vorrangig mit technologischem Anreiz — in bisher mono-industriellen, vom Schiffbau abhängigen Regionen zu schaffen, müßten mit der unerläßlichen Umstrukturierung der Schiffbauindustrie einhergehen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß der Rat im Rahmen der zweiten Serie von spezifischen Gemeinschaftsaktionen für die regionale Entwicklung gemäß Artikel 13 der Verordnung über den Regionalfonds (quotenungebundener Teil) eine zweite Aktion beschlossen hat, die dazu beitragen soll, die Hindernisse zu beseitigen, die von der Umstrukturierung des Schiffbaus besonders betroffen sind, entgegenstehen. Zugleich hat sich die Kommission verpflichtet, dem Rat in nächster Zeit eine Verordnung vorzuschlagen, die die gegenwärtig geltende Verordnung bezüglich der Gebiete ergänzt, in denen sich die Lage dieses Sektors

verschlechtert hat. Die Kommission beabsichtigt, die Maßnahmen, die die Mitgliedstaaten gegebenenfalls treffen wollen, um durch Schaffung neuer Industrien die Regionen umzustrukturieren, in denen durch Schließung von Werften oder eine starke Herabsetzung der Schiffbaukapazitäten ernste soziale oder regionale Situationen eingetreten sind, wohlwollend zu prüfen, und darüber ähnliche Entscheidungen zu treffen, wie sie damals bezüglich der Ballungsgebiete der Stahlindustrie und der Textilindustrie getroffen wurden.

8. Die Orientierungen, die die Kommission im Hinblick auf das Auslaufen der Fünften Richtlinie am 31. Dezember 1984 herausgegeben hat, tragen der gegenwärtigen Verschärfung der Krise dieses Sektors Rechnung. Aufgrund verschiedener Faktoren, der Lage in der Welt allgemein, der Überkapazitäten der Flotten, der Verlagerung des Schwerpunktes des Seetransports und seiner Industrie nach Südostasien, der Stagnation und des Wandels des Seetransports, des Umfangs und des vorhersehbaren Bedarfs der Flotten, der begrenzten Diversifizierungsmöglichkeiten usw. besteht kein Zweifel daran, daß die Umstrukturierung des Schiffbausektors der Gemeinschaft weiter vorangetrieben werden muß und daß auf kurze Sicht weitere einschneidende Kapazitätssenkungen (im Schiffbau wie in der Schiffsreparatur) vorgenommen werden müssen, um die verbleibenden Kapazitäten besser ausnutzen zu können.
9. Nach Angaben der Sachverständigen dürfte „die Krise in der Krise“, die wir gegenwärtig in der Gemeinschaft durchstehen, nicht über das Jahr 1986 hinaus andauern, in dem generell für den gesamten Wirtschaftsbereich weltweit ein gewisser Wiederaufschwung einsetzen soll. Von einer derartigen Annahme ausgehend wäre es nicht sinnvoll, 1985 — d. h. nach Ablauf der Fünften Richtlinie — eine Sechste Richtlinie durchzuführen, die entweder zu stark durch die Erfordernisse der besonderen Krisenlage in der Krise geprägt oder dieser Lage insoweit nicht angepaßt wäre, als sie eine mittelfristige Politik anzubieten versucht. Deshalb sollte die Verlängerung der Fünften Richtlinie bis Ende 1986 vorgeschlagen und eine Sechste Richtlinie geplant werden, die am 1. Januar 1987 in Kraft treten würde.
10. Um den besonderen Anforderungen der „Krise in der Krise“ zu entsprechen, wird vorgeschlagen, daß die Kommission, wenn sie über neue Beihilfevorhaben zu befinden hat, auf den Grundsatz der Degressivität der Beihilfen den Begriff eines zweijährigen Moratoriums anwendet, dem als Gegenleistung Umstrukturierungen gegenüberstehen, die zu weiteren umfangreichen Kapazitätssenkungen führen. Diese Auslegung der Fünften Richtlinie besteht darin, daß dem Dringlichkeitscharakter der Beihilfen zur Rettung von Unternehmen und der Beihilfen zur Bekämpfung der sozialen oder regionalen Folgen der Umstrukturierung gemäß Artikel 4 und 5 der Richtlinie bis Ende

1986 allgemein Vorrang gegeben wird. Somit könnte die Kommission für begrenzte Zeit Beihilfen, auch relativ hohe Produktionsbeihilfen, genehmigen, wenn diese mit der Durchführung von genau festgelegten Umstrukturierungsplänen einhergehen, in denen umfangreiche Kapazitätssenkungen mit genau beziffertem und überprüftem Soll vorgesehen sind, dessen Erfüllung die Kommission während dieser zwei Jahre überwacht.

Tatsächlich ist in dieser ernsten Krise ein Abbau der direkten und indirekten Beihilfen für den Schiffbau der Gemeinschaft in den nächsten zwei Jahren kaum denkbar. Es muß jedenfalls dafür gesorgt werden, daß die Zahlung solcher Beihilfen dem Wettbewerb zwischen den Werften der Mitgliedstaaten keinen Abbruch tut. Eine unabdingbare Voraussetzung für Beihilfen, die die Mitgliedstaaten dieser Industrie gewähren wollen, ist weiterhin, daß sie einer Umstrukturierung dienen, die weitere Kapazitätssenkungen nach sich zieht, und daß sie nicht dazu führen, daß die Beihilfen überhand nehmen noch daß das Verdienst der Mitgliedstaaten, die Verzicht geleistet und ihre Schiffbaukapazitäten bisher am stärksten herabgesetzt haben, zunichte gemacht wird. Auch müßte sichergestellt werden, daß diese Beihilfen tatsächlich zur Unterstützung der Umstrukturierung dienen und nicht dazu, eine künstliche Nachfrage nach neuen Schiffen zu erzeugen.

11. Auf diese Weise wird es, nach zweijähriger Übergangsperiode und den Bemühungen, die

die Mitgliedstaaten und die Werftindustrie zur Umstrukturierung in diesen zwei Jahren gemacht haben werden Rechnung tragend, möglich sein, das Inkrafttreten einer neuen Richtlinie über Beihilfen für den Schiffbau ins Auge zu fassen. Es wird eine Richtlinie mit strengen Vorschriften zur Beschränkung der Beihilfen sein. Sie muß daher für alle Arten von Beihilfen, direkte und indirekte, gelten, und Harmonisierungsvorschläge für die Kreditbeschaffung in der Gemeinschaft sowie für Beihilfen an Reeder im Sinne von Artikel 8 der Fünften Richtlinie enthalten. Die Investitionsbeihilfen werden ähnlich wie in der Fünften Richtlinie geregelt sein.

12. Aus dem Vorschlag der Kommission geht somit klar hervor, daß der Schiffbauindustrie eine weitere Frist von zwei Jahren zur Verfügung steht, in der sie ihre Umstrukturierung abschließen und ihre Produktivität erhöhen kann, indem sie sich eines Großteils der mit der Aufrechterhaltung der heutigen Überkapazitäten verbundenen Kosten entledigt und ihre Werften in der Gemeinschaft rationalisiert. Im Jahre 1987 kann die Gemeinschaft über eine Schiffbauindustrie verfügen, deren Wettbewerbsfähigkeit der ihrer Konkurrenten bereits sehr nahekommt und die als unbedingt notwendige Unterstützung für ihren Fortbestand nur noch ein Mindestmaß an öffentlichen Geldern braucht, das sich sowohl unter dem Gesichtspunkt des innergemeinschaftlichen Wettbewerbs als auch dem der Erfordernisse und Möglichkeiten des Haushalts vertreten läßt.

Bericht des Abgeordneten Dr. Ehrenberg

I.

Der Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 81/363/EWG über Beihilfen für den Schiffbau wurde gemäß § 93 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für Wirtschaft zur Beratung überwiesen (Drucksache 10/1212, Nr. 5).

Der Bundesrat hat in seiner 537. Sitzung am 29. Juni 1984 eine Stellungnahme beschlossen, die vollinhaltlich der Beschlußempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft entspricht.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat den Richtlinien-vorschlag in seiner 23. Sitzung am 24. Oktober 1984 beraten.

II.

Die seit Jahren andauernde negative Entwicklung des Schiffbaus in Europa betrifft nicht nur die Werftindustrie, sondern auch die Zulieferindustrie. Daher hat die Europäische Gemeinschaft Gegenmaßnahmen zu entwickeln versucht. Die derzeit gültige Fünfte Richtlinie läuft am 31. Dezember 1984 aus. Wesentlicher Inhalt der bestehenden Regelungen ist

- das durch die Vorabmeldepflicht kontrollierbare Verbot von Produktionsbeihilfen, die zur Erhöhung der bestehenden Schiffbaukapazität führen,
- die Zulassung von Produktionsbeihilfen zur Bewältigung von Krisensituationen, wenn sie mit einer Umstrukturierung verbunden und degressiv gestaffelt sind, wobei die Kumulierung von Beihilfen ausgeschlossen werden soll und
- die Einführung von Beihilfen zur Behebung der sozialen und regionalen Folgen der Umstrukturierung.

Gleichzeitig muß Marktstörungen auf den Welt-schiffbaumärkten entgegengewirkt und der innergemeinschaftliche Wettbewerb erhalten werden.

III.

Die Beihilfepolitik weicht vom Grundsatz des regionalen Ausgleichs und der Hinwendung zur sektoralen Förderung ab. Hiergegen bestehen ordnungspolitische Bedenken.

Die ursprüngliche Absicht, die Schiffbaubeihilfen degressiv zu gestalten und den Gestaltungszeitraum zu begrenzen, hat sich wegen der fortbestehenden Krisensituation der Werften in der Gemeinschaft nicht realisieren lassen.

Aus der Begründung des Richtlinien-vorschlags geht hervor, daß die Kommission die zur Verlängerung vorgeschlagene Richtlinie — ohne Wortlautänderung — in einer Weise anzuwenden gedenkt, die dem Kernziel der Richtlinie zuwiderläuft, zu einem Abbau der Schiffbaubeihilfen in der EG zu kommen und besonders zusätzliche Produktionsbeihilfen an sehr restriktive Voraussetzungen zu binden.

Zu diesen restriktiven Voraussetzungen gehört insbesondere der Grundsatz der Degressivität der Beihilfen, der eine schrittweise Senkung der Beihilfenhöhe verlangt. Die Kommission will die Anwendung dieses Grundsatzes bei der Genehmigung von Produktionsbeihilfen für zwei Jahre aussetzen, wenn mit den Beihilfen genau festgelegte Umstrukturierungspläne einhergehen, die umfangreiche und von der Kommission zu überwachende Kapazitätssenkungen vorsehen. Die Kommission läßt aber offen, wie sie die vorgesehenen Kapazitätssenkungen auf die einzelnen Schiffbauländer verteilen und durchsetzen will.

Darüber hinaus gibt die Begründung der Richtlinie Anlaß zu der Besorgnis, daß die Kommission über die von ihr vorgeschlagene vorrangige Anwendung der Richtlinienbestimmungen über Beihilfen zur Rettung von Unternehmen und über Beihilfen zur Deckung von Stilllegungs- und Umstellungskosten unter dem Gesichtspunkt der Bekämpfung sozialer und regionaler Folgen auch die übrigen restriktiven Kriterien für die Genehmigung neuer Produktionsbeihilfen außer Kraft setzen will. Diese Kriterien betreffen u. a. die Prüfung, ob die Anstrengungen zur Anpassung der jeweiligen Schiffbauindustrie an die Marktbedingungen mit denen anderer Mitgliedstaaten vergleichbar sind, sowie die Berücksichtigung der Gesamtheit der in den betreffenden Mitgliedstaaten bereits gewährten Schiffbaubeihilfen.

Der Vorschlag der Kommission hat also nicht nur eine Verlängerung der derzeitigen Rechtslage um zwei Jahre, sondern inhaltlich ihre zeitweilige Änderung über den Weg einer authentischen Neuinterpretation des Richtlinienwortlauts zur Folge. Die einzige Möglichkeit, negative Auswirkungen zu begrenzen, besteht jedoch in der strengeren Auslegung der Bestimmungen, die die Genehmigung von indirekten und direkten Beihilfen an die Konditionen der Umstrukturierung binden, nämlich an einen Abbau der Kapazitäten der Werftindustrie und an die Degressivität.

Der innergemeinschaftliche Wettbewerb auf dem Schiffbausektor ist bereits heute durch erheblich höhere Schiffbaubeihilfen in den anderen EG-Mitgliedstaaten zu Lasten der deutschen Werftindustrie verfälscht. Zusätzliche Baukostensubventionen an die EG-Konkurrenzwertfen würden zu weiteren Wettbewerbsnachteilen der deutschen Schiff-

bauindustrie führen, die bereits in großem Umfang Kapazitäten abgebaut hat und weiterhin Anpassungen vornehmen will. Eine Aufrechterhaltung von Schiffbaukapazitäten in den anderen europäischen Mitgliedstaaten durch zusätzliche „relativ hohe Produktionsbeihilfen“, wie sie die Kommission für zwei Jahre ermöglichen will, kann nicht in Betracht kommen.

Weitere Beihilfen könnten auch Drittländer veranlassen, ihrerseits Schiffbausubventionen zu gewähren. Die Kostenvorteile in Schwellenländern sind jedoch auch mit erhöhten Subventionen nicht auszugleichen. Es besteht die Gefahr, daß die in der Gemeinschaft notwendige Strukturanpassung zum Nachteil auch der deutschen Werftindustrie durch-

geführt wird, die schon erhebliche Anpassungen vorgenommen hat. Es kann auch kaum erreicht werden, daß die Werften in der Gemeinschaft Investitionsanstrengungen unternehmen und verbesserte Fertigungstechnologien einführen, um ihre Chancen im Spezialschiffbau zu suchen. Die Schiffbaupolitik sollte daher weiter darauf ausgerichtet werden, die Wettbewerbsverzerrungen auf dem Weltschiffbaumarkt, insbesondere durch Verhandlungen auf EG- und OECD-Ebene abzubauen, und nur flankierend Subventionen zum teilweisen Ausgleich dieser Verzerrungen zu gewähren.

Der Ausschuß für Wirtschaft empfiehlt dem Deutschen Bundestag einstimmig, der Beschlußempfehlung zu folgen.

Bonn, den 26. Oktober 1984

Dr. Ehrenberg

Berichterstatter

