



Näringsdepartementet

Näringslivsenheten

Johnny Kjellström

**Dagordningspunkt 6: Industripolitik – Varvsindustrin**

---

**Dokumentbeteckning**

*Grunddokument:* KOM(2003) 717 slutlig (21.11.2003) – LeaderSHIP 2015 - Framtiden för varvs- och reparationsvarvsindustrin inom EU – Konkurrenskraft genom spetskompetens

*Förslag till rådsslutsats:* DS 389/07 – Elements for Draft Council conclusions on the Shipbuilding Sector (LeaderSHIP 2015)

*Lägesrapport:* KOM(2007) 220 slutlig (25.04.2007) – Kommissionens arbetsdokument – LeaderSHIP 2015 samt bilaga till lägesrapporten SEC(2007) 517

**Sammanfattning**

Tyska ordförandeskapet har under våren arbetat fram rådsslutsatser rörande industripolitik varav en del särskilt behandlar varvsindustrin och programmet *LeaderSHIP 2015*. Ambitionen är att anta slutsatserna dessa vid konkurrenskraftsrådet den 21-22 maj 2007.

Med anledning av en begäran från rådet i maj 2001 inledde EU:s varvsindustri tillsammans med kommissionen initiativet *LeaderSHIP 2015* under 2003, som syftar till att utveckla nya prioriteringar i fråga om arbetsstrukturer och teknik för att stödja EU:s varvsindustri. Detta skall ske genom att skapa lika villkor på både det globala och regionala planet. I initiativet deltar varvsföreträdare, fackförbund samt representanter för KOM och Europaparlamentet.

*LeaderSHIP*-programmet spänner över en rad områden. Målsättningen är att förbättra den europeiska varvsindustrins nuvarande tekniska ledarställning inom utvalda marknadssegment, främja och skydda innovation och kunnande, öka kundanpassningen, förbättra industrins struktur och gå mot en kunskapsbaserad produktion samt att göra varven och leverantörerna av marin utrustning i EU världsledande inom deras respektive områden senast

2015. Bland annat betonas varvsindustrins viktiga strategiska betydelse för EU, särskilt när det gäller försvarsbehov, handel med råvaror och bearbetade varor för import och export, sysselsättningsmöjligheter och bevarandet av kunskap. Vidare betonas att WTO-regler, särskilt de som rör subventioner och kompensationsåtgärder, måste tillämpas för att upprätta rättvisa konkurrensvillkor samt att satsningar på FoU bör prioriteras.

## I Förslaget

### 1. Innehåll

Ett utkast till rådsslutsatser och en lägesbeskrivning rörande programmet *LeaderSHIP 2015* kommer att presenteras och diskuteras vid mötet den 21-22 maj.

**KOM** anger i lägesbeskrivningen att utvecklingen inom den europeiska varvssektorn f.n. är gynnsam beroende på en hög orderingång och på att kapaciteten i asiatiska varv är fullt utnyttjad, varför beställningarna går till EU. Orderingången har ökat under 2000-talet, främst avseende olje-, gas- och bulkfaryg, men även passagerarfärjor. Branschen gör satsningar för att öka sjösäkerheten, både vid nyproduktion och vid ombyggnad. Detta arbete sker i nära samverkan mellan varv, rederier och sjöfartsmyndigheter.

Rådsslutsatserna innehåller bl.a. ett konstaterande av att programmet *LeaderSHIP 2015* förlöper väl. Vidare föreslås att arbetet med att nå internationella överenskommelser om att minska konkurrenssnedvridande statliga stöd ska fortgå, bl.a. inom ramen för OECD. Detta i syfte att få begränsningar av bl.a. driftsstöd. **KOM** kommer att fortsätta att försöka finna en lösning på den konflikt som finns mellan EU och **Korea** inom WTO, där båda parter har infört export- och investeringsstöd, vilka har ogillats av WTO. En bilateral dialog har även inletts med **Kina**.

**KOM** och **MS** bör vidare intensifiera sina insatser för att främja forskning, utveckling och innovation inom varvssektorn, t.ex. inom det sjunde ramprogrammet. Prioriterade områden bör vara att utveckla sjövärdigare och miljövänligare fartyg.

**KOM** bör även utveckla nya finansierings- och garantisystem (återbetalningsgarantier) tillsammans med Europeiska investeringsbanken (EIB) inom ramen för gällande OECD- och WTO-bestämmelser. Ett förslag om att inrätta av en särskild garantifond för skeppsvarv föreslås därav. Fonden bedöms behöva ett kapital på minst 300 miljoner euro, men finansieringsformer m.m. saknas, varför ett brett stöd från **MS** krävs för en revision av budgetramarna.

**KOM** har även konstaterat en brist på konsolidering mellan europeiska tillverkare av örlogsfartyg. Den Europeiska försvarsbyrån, EDA, har därför inlett ett arbete med att stödja en effektivisering av försvarsindustrimarknaden och en konsolidering av den europeiska försvarsindustrin. I slutsatserna välkommas att **KOM** avser att presentera ett upphandlingsdirektiv för försvarsmateriel under hösten 2007.

## 2. Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

-

## 3. Budgetära konsekvenser

I nuläget finns inga budgetära konsekvenser. **SE** lämnar inga statliga stöd till varvssektorn sedan början av 1980-talet.

## II Ståndpunkter

### 1. Svensk ståndpunkt

**SE** välkomnar i stort rådsslutsatserna med ambitionen att nå bi- och multilaterala överenskommelser för att begränsa de statliga stöden till varvssektorn. Vidare ser **SE** positivt på att initiativ tas för att stärka forskning, utveckling och innovation inom bl.a. miljöområdet. **SE** beklagar samtidigt att förhandlingarna inom OECD om ett internationellt varvsstödsavtal avbröts 2005, men hyser förhoppningar om att dessa återupptas, bl.a. med hjälp av **KOM:s** initiativ för att driva på arbetet.

**SE** anser principiellt att statligt stöd till varvsindustrin inte gynnar sektorn i ett längre perspektiv då sådana stöd inte stärker industrins långsiktiga konkurrenskraft. Statsstöd skall användas restriktivt och kan inte ersätta nödvändiga reformer och ett förbättrat företagsklimat. Av denna anledning är **SE** negativ till en utveckling av ett nytt finansierings- och garantisystem (garantifond), särskilt som förslaget saknar finansiering.

**SE** välkomnar slutligen **KOM** initiativ att utarbeta ett upphandlingsdirektiv anpassat till försvarsområdet, men accepterar inte någon inskränkning i **MS** möjligheter att undanta viss sådan upphandling med stöd av artikel 296 i EG-fördraget.

## 2. Remissinstansernas ståndpunkter

**KOM:s** lägesrapport har tillsänts Sveriges redareförening och Sjöfartsverket. Dessa har inkommit med följande kommentarer:

(*remissvar inväntas*)

### **III Övrigt**

#### **1. Fortsatt behandling av ärendet**

Frågan behandlades i rådsarbetsgrupp den 26 april och den 3 maj samt i Coreper den 4 maj. **KOM** avser årligen meddela rådet hur arbetet inom *LeaderSHIP* fortskrider.

#### **2. Rättslig grund och beslutsförfarande**

Artikel 157 i EG-fördraget ligger till grund för EU:s industripolitik. Beslut i enlighet med artikel 251. Denna behandling gäller inte förordning utan rådsslutsatser.

Statligt stöd (garantifond) regleras i EG-fördragets artiklar 87-88. Rådet beslutar enligt artikel 89 med kvalificerad majoritet - på förslag av **KOM** efter hörande av Europaparlamentet - vilka slag av stödåtgärder som skall vara undantagna från artiklar 87-88.

#### **3. Fackuttryck/termer**

-