

Brussels, April 1966
P-22/66INFORMATION MEMO

Commission proposals for Community measures to promote the rationalization and conversion of shipyards in the EEC

1. On 13 April 1965 the Commission submitted to the Council a proposal for a Council directive instituting a Community arrangement on aids designed to offset distortions of competition on the world shipbuilding market. This lays down that the Member States shall grant aid amounting to 10% of the contract price in respect of new seagoing merchant and fishing vessels of 3 000 GRT and over, built in a Community shipyard, and that the new aid system shall be operative at latest by 1 January 1967. The main features of this proposal were endorsed by the European Parliament on 25 November 1965. It will shortly be examined by the Council's economic affairs group.

Distortions of competition on the world shipbuilding market are not, however, the only problem with which shipyards in the Community are faced; this was recognized by the Commission itself in stating the reasons for the proposed directive. Rationalization in the Community shipyards seems by and large to be lagging a little behind what is being achieved in the main competing shipyards in non-member countries. In addition, it often proves very difficult to convert uncompetitive shipyards, either wholly or in part. The proposed directive to offset distortions of competition on the world shipbuilding market must therefore be supplemented by a second directive to promote the rationalization and conversion of shipyards in the Community. The results of the Commission's initial work on this subject are summarized below.

The second directive does not go beyond the scope of the provisions of the Rome Treaty. The Commission considers that the new proposal, although submitted later than the first, could and should come into force on the same date and remain valid as long as the Community aid of 10% continues to be granted; although the two proposals are inadequate when taken separately, they could, if combined, do much to assist the harmonious development of the shipbuilding industry.

2. As long as the Community has not fixed its economic policy objectives for the shipbuilding sector(1), the only action that the Commission can take to promote the necessary rationalization and conversion consists in harmonizing the application of the provisions that exempt certain aids from the Treaty's ban. To this end the Commission would lay down more detailed criteria for the compatibility of aids to the rationalization and conversion of shipyards with the provisions of the Treaty and, in particular, Article 92 (3 c).

(1) These objectives were discussed in Information Memo P/17/66 on "Problems of the shipbuilding industry" issued by the Official Spokesman of the Commission.

An approach of this kind would of course leave to the Member States full initiative in taking any aid measures required, as well as financial liability for those measures.

The Commission's proposals are as follows:

It would raise no objection to aids for the most competitive shipyards, which would, where rationalization is concerned, be able to overtake their rivals rapidly and without excessive expenditure, provided always that such aids were kept within the specified limits, harmonized beforehand.

These limits would be such as to ensure that the aids were only temporary and were directly adjusted to the particular needs of this sector. A system of aids to production agents, i.e. the shipyards (and not to production itself) would be worked out, closely linked with the rationalization programmes submitted by the yards and designed to bring their output up to a level comparable with that of their main rivals in non-member countries. Such aids would therefore be selective, and would vary in extent and duration between certain limits, depending on the particular case.

The Commission would also consider the problem of research, for an intensification of research could have a considerable influence on efforts to rationalize shipbuilding.

There are, moreover, some shipyards which cannot be made competitive without retarding the economic and social development of the Community. The Commission would therefore also approve of aids to convert such shipyards in cases where such conversion poses special problems peculiar to the shipbuilding industry. These aids, like those mentioned above, would also have to be temporary and adjusted to particular needs. They would have to be such as not to alter trading conditions in a way detrimental to the common interest in the sector in which new activities would be developed.

3. Existing national aids - whether granted to the shipbuilding industry in addition to the envisaged Community aid of 10% in order to offset distortions of competition on the world shipbuilding market or granted specifically for the conversion of shipyards - would have to be modified to conform to the pattern thus outlined when the Community aid of 10% came into operation.

Thus from 1 January 1967, subject only to any transitional measures that may be adopted, aids to shipbuilding would consist of (a) general and compulsory Community aid to production, amounting to 10% of the contract price, and (b) assistance in financing programmes to rationalize or convert shipyards. Obviously these two types of aid are not mutually exclusive; nor do they overlap, because their aims are basically different.

In certain exceptional local circumstances and where the above aids appear insufficient, it would still be possible to authorize specific regional aids; these would have to be considered in the light of the objectives of harmonious regional development in the EEC.

.../...

4. At the same time the Commission envisages direct, but complementary, action by the Community to help to finance the rationalization and conversion schemes mentioned above. More action would be taken by the European Investment Bank and the Social Fund, either under their present powers or in conformity with the new proposals to increase the effectiveness of the European Social Fund submitted by the Commission to the Council on 27 January 1965.

5. The results of the Commission's initial work concerning the rationalization and conversion of shipyards are contained in a working document transmitted to the Member States on 13 January 1966. A preliminary exchange of views on this subject took place with experts of the Member States on 28 and 29 March 1966. The examination of these proposals will be pressed forward so that the Council may be able to decide upon them in good time, with a view to their entry into force on the same date as the proposed Council directive submitted in April 1965.

Bruxelles, avril 1966.
P/ 22

NOTE D'INFORMATION

Initiative de la Commission dans le domaine de la rationalisation et de la conversion des chantiers navals

1. La Commission a saisi le Conseil le 13 avril 1965 d'une proposition de directive visant à insituer un régime d'aides communautaires pour corriger les distorsions de concurrence sur le marché international de la construction navale. Cette initiative prévoit, au plus tard pour le 1er janvier 1967, l'octroi d'une aide obligatoire de 10 % sur le prix de vente des navires de mer construits dans la Communauté et jaugeant 3 000 tonneaux bruts ou plus. Le Parlement européen a émis, le 25 novembre 1965, un avis favorable pour l'essentiel sur la proposition de directive. L'examen de cette proposition débutera dans les prochains jours au Conseil dans le cadre du groupe des questions économiques.

Cependant, les distorsions de concurrence sur le marché international ne constituent pas l'unique problème auquel sont confrontés les chantiers navals de la Communauté; la Commission l'a d'ailleurs déclaré elle-même en déposant devant le Conseil la proposition de directive précitée. En effet, les chantiers navals de la Communauté - dans leur ensemble - semblent accuser, pour l'instant, un certain retard dans le domaine de la rationalisation vis-à-vis des principaux chantiers concurrents des pays tiers. En outre, la conversion des chantiers navals qui, en raison de leur compétitivité insuffisante, doivent être convertis partiellement ou totalement, rencontre souvent de grandes difficultés. Il est donc nécessaire de compléter la première initiative qui tend à corriger les distorsions de concurrence sur le marché international par une seconde visant, cette fois, à accélérer les opérations de rationalisation et de conversion des chantiers navals de la Communauté. La présente note d'information a pour objet de résumer les conclusions auxquelles ont abouti les premiers travaux entrepris à cette fin par la Commission.

L'initiative présentement envisagée est limitée au cadre défini par des dispositions déjà prévues par le Traité de Rome. Quoique présentées ultérieurement, elle pourrait donc et devrait d'ailleurs, de l'avis de la Commission, être mise en vigueur en même temps et valoir aussi longtemps que l'aide communautaire de 10 % car, imparfaites prises isolément, ces deux initiatives pourraient au contraire constituer, combinées l'une à l'autre, une intervention harmonieuse en faveur de l'industrie navale.

./.

2. Tant que des objectifs communautaires de politique économique n'auront pas été fixés pour le secteur de la construction navale, objectifs ayant fait l'objet d'une autre note d'information (1), les initiatives que la Commission pourra prendre pour faciliter les indispensables rationalisations et conversions relèveront, principalement, d'une application harmonisée des dispositions d'exception en matière d'aides. Pour ce faire, la Commission préciserait davantage les critères de compatibilité des aides à la rationalisation et à la conversion des chantiers navals en regard des dispositions du Traité de Rome et plus spécialement de l'art. 92 § 3c.

Une telle approche laisserait évidemment aux Etats membres la complète initiative d'arrêter éventuellement les mesures d'aides ainsi que la responsabilité de celles-ci.

La solution envisagée par la Commission se présente comme suit :

La Commission ne souleverait pas d'objections à l'égard d'aides en faveur des chantiers navals les plus compétitifs et qui pourraient rapidement et sans frais excessifs résorber leur retard dans le domaine de la rationalisation, pour autant toutefois que ces aides s'insèrent dans des limites déterminées et harmonisées au préalable.

L'économie générale de ces limites tendrait à ce que ces aides soient essentiellement temporaires et directement adaptées aux besoins particuliers dans ce domaine. Il s'agirait donc de systèmes d'aides aux agents de production, c'est-à-dire, aux chantiers (et non à la production elle-même), aménagés en relation étroite avec des plans de rationalisation soumis par les chantiers, plans destinées à relever leur rendement au niveau atteint par leurs principaux concurrents des pays tiers. De telles aides seraient donc sélectives et leur intensité ainsi que leur durée seraient, à l'intérieur de certaines limites, variables selon les cas.

La Commission, à cette occasion, prendrait également en considération les problèmes de la recherche car le développement de celle-ci est susceptible d'influencer considérablement les efforts de la rationalisation de la construction navale.

Par ailleurs, il y a des chantiers qui ne pourront être rendu compétitifs sans freiner par là l'expansion économique et sociale de la Communauté. La Commission adopterait donc également une attitude positive vis-à-vis des aides à la conversion des chantiers susvisés lorsque cette conversion se heurte, pour des raisons spécifiques à la construction navale, à des difficultés particulières. Ces aides devraient également être temporaires et directement adaptées aux besoins particuliers en cause (cf. ci-dessus). Elles ne devraient pas altérer les conditions des échanges, dans une mesure contraire à l'intérêt commun, dans le secteur où se développeraient les nouvelles activités ainsi créées.

3. Les aides nationales existantes, qu'il s'agisse des aides générales accordées à la construction navale en sus de celles envisagées par l'aide communautaire de 10 % visant à corriger les distorsions de concurrence sur le marché international ou de celles octroyées de façon spécifique à la conversion des chantiers navals devraient être modifiées pour s'intégrer dans le cadre ainsi défini lorsque celui-ci entrera en vigueur.

(1) Voir "Problème du secteur de la construction navale", note d'information P/17 de mars 1966 du Porte-Parole de la Commission.

Il en résulterait qu'à partir du 1er janvier 1967 et sous réserve d'éventuelles dispositions transitoires, les interventions en faveur de la construction navale se composeraient, d'une part, d'une aide générale à la production, communautaire et obligatoire, de 10 % sur le prix de vente des navires et, d'autre part, de facilités de financement pour des programmes de rationalisation ou de conversion de chantiers navals. Il va de soi que ces deux types d'aides ne s'excluraient pas sans qu'on puisse pour autant parler de cumul, leurs objectifs étant fondamentalement différents.

Il convient enfin de rappeler que dans le cas de situations locales exceptionnelles et pour autant que les aides précitées y paraissent insuffisantes, il resterait toujours la possibilité d'autoriser des aides régionales spécifiques qui seraient appréciées dans le cadre des objectifs d'un développement régional harmonieux dans la CEE.

4. Par la même occasion, la Commission envisage une intervention directe, quoique complémentaire, de la Communauté dans le financement des opérations de rationalisation ou de conversion susvisées. Il s'agirait d'une intervention accrue de la Banque européenne d'Investissement ou du Fonds social, soit dans le cadre de leurs attributions actuelles, soit dans celui des propositions nouvelles présentées par la Commission au Conseil, le 27 janvier 1965, et visant à accroître l'efficacité des interventions du Fonds social.

5. Les résultats, résumés ci-avant, des premiers travaux accomplis par la Commission dans le domaine de la rationalisation et de la conversion des chantiers navals ont été consignés dans un document de travail transmis le 13 janvier 1965 aux Etats membres. Un premier échange de vues avec les experts des Etats membres a déjà été organisé les 28 et 29 mars 1966. L'examen de ces propositions sera activement poursuivi de sorte que la Commission puisse arrêter son attitude à leur égard encore en temps utile en vue d'une application conjointe avec la proposition de la directive du Conseil d'avril 1965.
