



**INFORMATION · INFORMATORISCHE AUFZEICHNUNG · INFORMATION MEMO · NOTE D'INFORMATION
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ · NOTA D'INFORMAZIONE · TER DOCUMENTATIE**

Brussels, February 1984

STATE AIDS TO SHIPBUILDING

FIFTH DIRECTIVE TO EXPIRE (1)

- Full restructuring of Community shipbuilding by the end of 1986.
- Rigorous curbs on State aids to shipbuilding from 1987.

These are the objectives behind the Commission's proposal to the Council that the Fifth Directive on aid to shipbuilding, due to expire at the end of 1984, be extended to the end of 1986. A Sixth Directive is then planned to enter into force on 1 January 1987.

As the expiry of the Fifth Directive approaches, the crisis in the shipbuilding industry is deepening: there has been a marked drop in orders since the beginning of 1983, particularly in orders with the big yards in the Member States. Overcapacity in the industry continued high in 1983.

The State aid schemes envisaged by almost all governments demonstrate that in the view of many Member States the yards must secure orders rapidly if large sections of the industry are not to collapse.

This worsening of the crisis is partly the result of fierce competition from shipyards in Asia, but it also reflects structural under-competitiveness of the Community's shipbuilding industry. Elsewhere there has been stabilization (Japan), or growing market success (Korea). New orders with the Community industry by contrast declined by 32% in the course of 1983, following a fall in production of 51% between 1978 and 1982, with job reductions of 43%.

This goes together with a substantial gap between the prices quoted by the most competitive yards in non-Community countries and those quoted in the Community; the differential is frequently some 35%, and sometimes as wide as 50%.

The Fifth Directive on aid to shipbuilding placed the emphasis on a gradual reduction in capacity and a phasing out of State aids.

(1) COM(84)73 final

./.

Experts consider that the particularly severe crisis which the Community is now going through will not last beyond 1986, when there should be some recovery in the industry worldwide. This being the assumption as the Fifth Directive approaches expiry, the Commission does not believe it would be appropriate to plan a new Sixth Directive to come into force in 1985; this would be too closely geared to the special difficulties currently facing the industry. The Commission has therefore proposed to the Council that the Fifth Directive be extended to the end of 1986, and that a Sixth Directive be prepared which would enter into force on 1 January 1987.

In order to deal with the special situation now confronting the Community, the Commission proposes that the principle of phasing out of State aid should be suspended for a period of two years in respect of new aid schemes. The quid pro quo would be restructuring measures involving substantial new capacity cutbacks. Thus the Commission could allow aid, including production aid, which though limited in time would be relatively high in intensity, on condition that it is accompanied by a detailed restructuring plan comprising significant capacity reductions, with specified and verifiable targets whose achievement in the two years available would be supervised by the Commission.

Given the gravity of the crisis it is difficult to envisage a reduction in direct and indirect assistance to the Community shipbuilding industry over the next two or three years. But grant of such aid must not affect competition with yards in other Member states, and it is essential that aid which Member States intend to grant to the industry continue to be linked to restructuring objectives involving fresh capacity reductions. The assistance granted must not trigger an escalation of aid, nor compromise the sacrifices already made by those member States which have cut capacity most. Care must also be taken to ensure that planned assistance is indeed to support the restructuring process, and not artificially to stimulate demand for new vessels.

The object of this approach is to achieve a fundamental restructuring of the Community's shipbuilding industry by the end of 1986, with 1987 to see the entry into force of a Sixth Directive on aid to shipbuilding whose main purpose would be to restrict assistance drastically.

This would make it clear that the shipbuilding industry has two further years' breathing space to complete the restructuring process and to increase productivity by eliminating a large proportion of costs associated with the maintenance of present levels of over-capacity, and by rationalizing the Community yards.

When the Sixth Directive enters into force the Community's shipbuilding industry's competitiveness will thus be a great deal closer to that of its most efficient rivals, and the public funds needed for essential support measures will have been reduced to acceptable proportions, both from the point of view of the coherence of competition within the Community and from the point of view of budgetary possibilities and constraints.



**INFORMATION • INFORMATORISCHE AUFZEICHNUNG • INFORMATION MEMO • NOTE D'INFORMATION
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ • NOTA D'INFORMAZIONE • TER DOCUMENTATIE**

Bruxelles, février 1984

**AIDES D'ETAT A LA CONSTRUCTION NAVALE
EXPIRATION DE LA 5EME DIRECTIVE. (1)**

- Parvenir d'ici fin 1986 à une véritable restructuration de la construction navale dans la Communauté
- Restreindre rigoureusement les aides d'état à la construction navale à partir de 1987.

Tels sont les objectifs que la Commission a visés en proposant au Conseil de prolonger jusqu'à fin 1986 la 5ème directive régissant les aides d'état à la construction navale. Cette directive expire fin 1985. Elle devrait être remplacée par une 6ème qui entrerait en vigueur le 1er janvier 1987.

L'expiration de la 5ème directive coïncide avec une aggravation de la crise de la construction navale attestée par une chute marquée des commandes enregistrées depuis le début de 1983 et qui affecte tout particulièrement les grands chantiers des Etats membres. En 1983, la surcapacité de l'industrie est restée très importante.

Les régimes d'aides envisagés par pratiquement tous les Gouvernements confirment que plusieurs Etats membres estiment que, si leurs chantiers ne parviennent pas rapidement à obtenir des commandes, de larges unités de l'industrie sont menacées de s'effondrer.

Cette aggravation de la crise résulte d'une concurrence exacerbée des chantiers asiatiques, mais elle est aussi le reflet d'une sous-compétitivité structurelle de l'industrie communautaire. Ailleurs on constate soit une stabilisation (Japon), soit une percée croissante sur les marchés (Corée). Mais l'industrie de la Communauté a connu, au cours de 1983, une chute de 32 % des nouvelles commandes (ce qui intervient après une réduction de la production de 51 % entre 1978 et 1982 et une réduction de l'emploi de 43 %).

A cette évolution correspond un écart considérable entre les prix offerts par les chantiers les plus compétitifs dans les pays tiers et ceux de la Communauté, écart qui est fréquemment de l'ordre de 35 % et parfois de 50 %.

La 5ème directive sur les aides à la construction navale a mis l'accent sur la mise en oeuvre d'une réduction progressive des capacités et d'une réduction graduelle des aides en vue d'arriver à la suppression de celles-ci.

(1) COM (84) 73 final

./.

Selon les experts, la crise aggravée que nous connaissons actuellement dans la Communauté ne devrait pas durer au-delà de 1986, date à laquelle une certaine reprise s'amorcerait de manière générale pour tout le secteur sur le plan mondial. Vu cette hypothèse, et dans la perspective de l'expiration de la 5ème directive, la Commission n'estime pas opportun de concevoir pour 1985 une nouvelle 6ème directive qui serait trop marquée par les exigences de la situation particulière de crise qui existe actuellement. C'est pourquoi la Commission a proposé au Conseil de prolonger la 5ème directive jusqu'à fin 1986 et de prévoir une 6ème directive qui entrerait en vigueur le 1er janvier 1987.

Pour répondre aux exigences particulières auxquelles la Communauté est confrontée actuellement, la Commission propose d'appliquer aux nouveaux projets d'aides, la notion d'un moratoire de deux ans au principe de la dégressivité des aides. La contre-partie de cette notion devrait consister en des mesures de restructuration impliquant de nouvelles réductions significatives de capacités. Ainsi, la Commission pourrait accepter des aides, y compris celles à la production, à intensité relativement élevée, mais limitées dans le temps, à condition qu'elles soient accompagnées par la mise en oeuvre de plans de restructuration détaillés, impliquant des réductions significatives des capacités avec des objectifs chiffrés et vérifiables, dont la réalisation sur deux ans sera surveillée par la Commission.

En effet, compte tenu de la gravité de la crise, une réduction des aides directes et indirectes en faveur de la construction navale dans la Communauté au cours des deux à trois prochaines années est difficilement envisageable. Mais il faudra cependant garantir que l'octroi de telles aides n'affecte pas la concurrence avec les chantiers des autres Etats membres et il est essentiel que les aides que les Etats membres entendent accorder à ce secteur continuent à être liées à des objectifs de restructuration impliquant de nouvelles réductions de capacités. L'octroi d'aides ne devra pas déclencher une surenchère des aides ni ne compromettre les sacrifices consentis par les Etats membres dont les chantiers ont déjà opéré les plus fortes réductions de capacités. Il faudra également s'assurer que les aides soient bien destinées à étayer la restructuration et ne servent pas à stimuler artificiellement la demande de nouveaux navires.

Le but de cette approche est de parvenir, d'ici la fin 1986, à une restructuration fondamentale de la construction navale dans la Communauté en prévoyant pour 1987 l'entrée en vigueur de la 6ème directive sur les aides à la construction navale dont l'objectif essentiel sera de restreindre très sérieusement les aides.

Il sera ainsi clairement indiqué que le secteur de la construction navale dispose d'un répit de deux années supplémentaires pour parachever sa restructuration et pour augmenter sa productivité, par l'élimination d'une large partie des coûts liés au maintien des surcapacités actuelles et par la rationalisation des chantiers communautaires.

La 6ème directive s'appliquera ainsi à une construction navale communautaire dont la compétitivité se sera sensiblement rapprochée de celle de ses concurrents les plus efficaces et pour laquelle le coût des interventions publiques nécessaires à son maintien indispensable sera réduit à des proportions acceptables tant du point de vue de la cohésion de la concurrence intracommunautaire que de celui des exigences et des possibilités budgétaires.