

Bundesrat

Drucksache **521/86**

07.11.86

EG - AS - Wi

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Beihilfen für den Schiffbau

KOM(86) 531 endg.; Ratsdok. 9470/86

1

521/86

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 6. November 1986 - 121 - 680 70 - E - In 38/86 -.

Diese Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom Oktober 1986 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der genannten Kommissionsvorlage ist vorgesehen.

Mit der unmittelbar bevorstehenden Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen.

Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES RATES

Über Beihilfen für den Schiffbau

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschaft- und Sozialausschusses,

IN ERWÄGUNG NACHSTEHENDER GRÜNDE:

Die Richtlinie 81/363/EWG des Rates vom 28. April 1981 betreffend die Beihilfen für den Schiffbau (1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 85/2/EWG (2), läuft am 31. Dezember 1986 aus.

Obwohl seit Erlass der Richtlinie 81/363/EWG (fünfte Richtlinie) bei der strukturellen Anpassung der Werftindustrie der Gemeinschaft gewisse Fortschritte erzielt worden sind, hält die weltweite Krise im Schiffbau an. Gleichzeitig führt das Ungleichgewicht zwischen Kapazität und Nachfrage dazu, daß die Preise auf ein Niveau abgesunken sind, das oftmals unter den festen Kosten europäischer Werften liegt. Hinzu kommt, daß die kostenmäßig sehr wettbewerbsfähigen Kapazitäten in dritten Ländern, vor allem bei der Serienfertigung standardisierte Schiffe, stark ausgebaut worden sind.

Die in der fünften Richtlinie in Betracht gezogene Belebung der Nachfrage hat nicht stattgefunden, und die Nachfrageaussichten sind weiterhin wenig ermutigend. Eine etwaige Steigerung der Nachfrage jedoch würde wahrscheinlich eine sofortige Erweiterung der Produktionsstätten in gewissen Drittländern im Gefolge haben.

(1) ABL. Nr. L 137 vom 23.5.1981, S. 39

(2) ABL. Nr. L 2 vom 3.1.1985, S. 13

521/86

Eine wettbewerbsfähige Werftindustrie ist für die Gemeinschaft von lebenswichtigem Interesse. Sie trägt zu ihrer wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung bei, da sie für eine Reihe von Industriezweigen, einschliesslich solcher mit hochentwickelter Technologie, einen bedeutenden Markt bildet. Ausserdem sichert sie Arbeitsplätze in einigen Gebieten der Gemeinschaft, die zum Teil bereits unter hoher Arbeitslosigkeit leiden; dies gilt auch für den Bereich Schiffbau und -reparatur.

Es ist offenkundig, daß der Sektor sich in einer tiefgreifenden Strukturkrise befindet und nicht nur unter konjunkturbedingten Nachfrageschwierigkeiten leidet. Daher wäre es kurzsichtig, der Verschärfung dieser Krise mit immer umfangreicheren Betriebsbeihilfen begegnen zu wollen, die die Abschottung des Binnenmarktes verstärken und einen andauernden Abfluß der knappen Haushaltsmittel der Mitgliedstaaten bewirken, ohne eine nachhaltige Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der gemeinschaftlichen Schiffbauindustrie herbeizuführen.

Angesichts der Notwendigkeit, die Umstrukturierung zahlreicher Werften zu fördern, erscheint im Hinblick auf die im Vergleich zu den Werften einiger Drittländer bei den meisten Schiffstypen bestehenden Kostendifferenzen eine sofortige Abschaffung der Beihilfen zugunsten dieses Sektors nicht möglich. Gleichwohl ist eine straffere und gezieltere Beihilfepolitik unerlässlich, um den gegenwärtigen Trend zum Bau technologisch ausgereifter Schiffe zu stützen und dem innergemeinschaftlichen Wettbewerb gerechtere und einheitlichere Rahmenbedingungen zu garantieren. Dieser Ansatz erscheint am besten geeignet, die Wahrung eines ausreichenden Tätigkeitsniveaus der europäischen Werften und des Überlebens einer leistungs- und wettbewerbsfähigen europäischen Schiffbauindustrie zu sichern.

Die vorstehenden Überlegungen erfordern eine differenzierte Betrachtungsweise hinsichtlich der von den Mitgliedstaaten derzeit gewährten verschiedenen Beihilfearten. Ein Niveau von Produktionsbeihilfen, das auf diejenigen Fertigungsbereiche ausgerichtet ist, bei denen die Kostennachteile der Gemeinschaft am geringsten sind und eine reale Möglichkeit besteht, langfristig die Wettbewerbsfähigkeit wiederherzustellen, dürfte am besten dazu beitragen, die obengenannten Ziele der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und der Verminderung der innergemeinschaftlichen Handelsverzerrungen zu realisieren.

Dieses Beihilfeniveau sollte mit Hilfe einer gemeinsamen Höchstgrenze erreicht werden, die in regelmäßigen Zeitabständen im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten und auf der Grundlage einer unabhängigen Studie überprüft wird, wobei der langfristig erwarteten Entwicklung der Schiffbauindustrie gebührend Rechnung getragen wird, um sowohl ein wirtschaftlich gerechtfertigtes optimales Beschäftigungsniveau als auch die Fortführung der strukturellen Anpassung sicherzustellen.

Um Diskriminierungen zu vermeiden, ist es erforderlich, alle Arten von Betriebsbeihilfen dem gemeinsamen Höchstplafond zu unterwerfen, einschließlich des Verlustausgleichs und der unmittelbar von Dritten gewährten Beihilfen.

Um allen Mitgliedstaaten auf der Grundlage dieses Produktionsbeihilfeniveaus die gleichen Wettbewerbsbedingungen zu ermöglichen und angesichts der anhaltenden strukturellen Unterschiede zwischen den Werften der einzelnen Mitgliedstaaten kann es sich als unumgänglich erweisen, Umstrukturierungsbeihilfen zu genehmigen, um wünschenswerten strukturellen Veränderungen den Weg zu ebnen, vorausgesetzt, daß sie nicht zu Kapazitätsausweitungen führen. Obwohl der Schiffumbau grundsätzlich genauso wie der Schiffneubau behandelt werden soll, erscheint es angesichts der nach wie vor vorhandenen Überkapazitäten in diesem Bereich nicht zweckmäßig, Beihilfen zugunsten des Schiffsreparatursektors zu gestatten, ausgenommen solcher für Schließungen sowie für Forschung und Entwicklung.

Da der Umstrukturierungsprozeß in Spanien und Portugal noch nicht so weit fortgeschritten ist wie in der übrigen Gemeinschaft und die sofortige Anwendung der gemeinsamen Beihilfehöchstgrenze in diesen Ländern Schwierigkeiten hervorrufen könnte, empfiehlt es sich, ihnen eine Übergangsfrist einzuräumen, damit sie sich nach einer weiteren Umstrukturierungsperiode allmählich der gemeinsamen Beihilfehöchstgrenze nähern können.

521/86

Um die völlige Transparenz des gemeinschaftlichen Beihilfesystems zu gewährleisten, die für dessen ordnungsgemäßes Funktionieren sowohl hinsichtlich der Betriebsbeihilfen als auch hinsichtlich der Lastenverteilung im Rahmen der Umstrukturierungsprogramme von vitaler Bedeutung ist, erscheint es notwendig, die Vorschriften über die Bekanntgabe zu verschärfen, einschließlich derjenigen betreffend die Reedern zum Erwerb von Schiffen oder zum Schiffumbau gewährten Beihilfen; außerdem sind die Mitgliedstaaten zu verpflichten, erfolgte Beihilfezahlungen sowie den Abschluß von Umstrukturierungsmaßnahmen zu melden -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Kapitel I: Allgemeines**Artikel 1**

Zur Anwendung dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

a) **"Bau von Schiffen":**

Der in der Gemeinschaft durchgeführte Neubau folgender Seeschiffe mit Metallrumpf:

- Handelsschiffe für die Beförderung von Personen und/oder Gütern von 100 BT oder mehr;
- Fischereifahrzeuge von 100 BT oder mehr;
- Schwimmbagger oder andere Fahrzeuge für Meeresarbeiten - mit Ausnahme von Bohrinselfahrzeugen - von 100 BT oder mehr;
- Schlepper mit 365 kW oder mehr;

b) **"Umbau von Schiffen":**

Der Umbau in der Gemeinschaft von Seeschiffen mit Metallrumpf von 1000 BT oder mehr, sofern er zu einer durchgreifenden Änderung des Ladeprogramms, des Schiffsrumpfes, des Hauptantriebssystems oder der Einrichtungen zur Fahrgastunterbringung führt.

521/86

c) "Reparatur von Schiffen":

Die Reparatur der unter Buchstabe a) aufgeführten Schiffe.

d) "Beihilfen":

Die in den Artikeln 92 und 93 des Vertrages vorgesehenen staatlichen Beihilfen. Dieser Begriff umfaßt nicht nur die vom Staat selbst, sondern auch die von den Gebietskörperschaften gewährten Beihilfen sowie die in den Finanzierungsmaßnahmen der Mitgliedstaaten zugunsten mittelbar oder unmittelbar von ihnen kontrollierter Schiffbau- und Schiffsreparaturbetriebe etwa enthaltenen Beihilfeelemente, die nach der normalen marktwirtschaftlichen Unternehmenspraxis nicht unter das haftende Kapital fallen.

Diese Beihilfen können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie die in dieser Richtlinie genannten Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung erfüllen.

Artikel 2

Die gemäß dieser Richtlinie gewährten Beihilfen dürfen keine diskriminierenden Bedingungen gegenüber den aus anderen Mitgliedstaaten stammenden Erzeugnissen enthalten.

Artikel 3

Beihilfen an Reeder

1. Alle Beihilfen, gleich welcher Art, darunter auch Krediterleichterungen und gezielte Steuervergünstigungen, die Reedern oder anderen Dritten für den Erwerb eines neuen Schiffes oder den Umbau eines Schiffes gewährt werden, fallen unter diese Richtlinie.

P

2. Für derartige Beihilfen gilt die Meldepflicht des Artikels 10; ihre Vergabe unterliegt der Regelung des Artikels 4 sowie dem in Artikel 11 festgelegten Überwachungssystem.
3. Die Beihilfen, die ein Mitgliedstaat seinen Reedern oder anderen Dritten in seinem Hoheitsgebiet für den Erwerb eines neuen Schiffes oder den Umbau eines Schiffes gewährt, dürfen bei der Auftragserteilung nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den heimischen Werften und den Werften der übrigen Mitgliedstaaten führen.
4. Diese Bestimmungen greifen in keiner Weise einer künftigen Regelung vor, die von der Gemeinschaft für die Beihilfen zugunsten der Reeder erlassen werden kann.

Kapitel II: Betriebsbeihilfen

Artikel 4

Auftragsbezogene Betriebsbeihilfen

1. Betriebsbeihilfen zugunsten des Schiffbaus und des Schiffumbaus können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern die Gesamthöhe der für jeden einzelnen Bauauftrag gewährten Beihilfen, in Nettosubventionsäquivalent, eine gemeinsame, als Prozentsatz des Vertragswertes ausgedrückte Höchstgrenze nicht überschreitet.
2. Die gemeinsame Beihilfenhöchstgrenze wird von der Kommission unter Bezugnahme auf den Unterschied zwischen den jeweiligen Kostenstrukturen der wettbewerbsfähigsten EG-Werften und den Preisen ihrer weltweit wichtigsten Wettbewerber für die Marktsegmente festgelegt, in denen die Gemeinschaftswerften weiterhin relativ am wettbewerbsfähigsten sind.

3. Die Beihilfenhöchstgrenze wird regelmäßig, mindestens jedoch alle zwölf Monate, überprüft. Dabei berücksichtigt die Kommission auch eine etwaige übermäßige Konzentration von Schiffbautätigkeiten in bestimmten Marktsegmenten, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
4. Die Beihilfenhöchstgrenze gilt nicht nur für alle Formen von Betriebsbeihilfen, die - gleichgültig, ob aufgrund einer sektoralen, allgemeinen oder regionalen Beihilferegelung - den Werften direkt gewährt werden, sondern auch für die Beihilfen nach Artikel 3, soweit sie für den Bau oder den Umbau von Schiffen in EG-Werften verwendet werden.
5. Die Gesamtheit der gemäß den einzelnen Beihilferegelungen gewährten Beihilfen darf in keinem Fall die gemäß Absatz 2 festgesetzte Höchstgrenze überschreiten. Die Vergabe von Beihilfen in Einzelfällen bedarf keiner vorherigen Mitteilung an bzw. Genehmigung durch die Kommission. In den Fällen jedoch, in denen ein Angebot einer Werft aus einem anderen Mitgliedstaat vorliegt, sind die Beihilfevorhaben der Kommission vorher zu melden, die sodann binnen 30 Tagen dazu Stellung nimmt. Sie dürfen nicht durchgeführt werden, bevor die Kommission ihre Zustimmung erteilt hat. Die Kommission stellt durch ihre Entscheidung in solchen Fällen sicher, daß die geplante Beihilfe die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändert, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
6. Beihilfen in Form von Krediterleichterungen für den Bau oder Umbau von Schiffen gemäß der EntschlieÙung des OECD-Rats vom 3. August 1981 (Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe) oder jeder anderen an deren Stelle tretenden Übereinkunft bleiben bei der vorgenannten Beihilfenhöchstgrenze außer Betracht. Derartige Beihilfen können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden.
7. Beihilfen für den Schiffbau und den Schiffsumbau, die einem Entwicklungsland als Entwicklungshilfe gewährt werden, unterliegen nicht der vorgenannten Höchstgrenze. Sie dürfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten, sofern sie den Bedingungen entsprechen, die zu diesem Zweck von der Arbeitsgruppe 6 der OECD in ihrer Vereinbarung über die Auslegung der

- Artikel 6 bis 8 der im vorstehenden Absatz genannten OECD-Vereinbarung oder in einem späteren Zusatz oder einer Berichtigung zu dieser Vereinbarung festgelegt worden sind. Die einzelnen Beihilfevorhaben müssen der Kommission zuvor mitgeteilt werden. Die Kommission prüft, welches besondere Entwicklungsziel mit der geplanten Beihilfe verfolgt wird und ob sie sich im Rahmen der vorgenannten Vereinbarung bewegt.

Artikel 5

Sonstige Betriebsbeihilfen

1. Beihilfen, die der Weiterführung von Schiffbau- und Schiffumbauunternehmen dienen, darunter auch Verlustausgleiche, Rettungsbeihilfen und alle sonstigen Betriebsbeihilfen, die nicht unmittelbar bestimmte, unter Kapitel III fallende Umstrukturierungsmaßnahmen fördern, können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern sie zusammen mit nach Artikel 4 Absatz 4 für einzelne Schiffbau- und Schiffsumbauaufträge direkt vergebenen Produktionsbeihilfen die gleiche gemeinsame Beihilfenhöchstgrenze nicht überschreiten, die in Artikel 4 Absätze 1, 2 und 3 genannt und als Prozentsatz des Jahresumsatzes des beihilfegünstigten Unternehmens im Handelsschiffbau und -umbau ausgedrückt ist.
2. Es obliegt dem beihilfegünstigten Unternehmen, Unterlagen hinsichtlich der Quelle seines Umsatzes im Handelsschiffbau und -umbau einerseits und in etwaigen sonstigen Tätigkeitsbereichen andererseits vorzulegen und, sofern ein bestimmter Betrag der Beihilfe zum Ausgleich von Verlusten oder Kosten infolge von Umstrukturierungsmaßnahmen im Sinne von Kapitel III bestimmt ist, diese Maßnahmen im einzelnen anzugeben.
3. Die Gewährung derartiger Beihilfen muß der Kommission in allen Fällen zuvor angezeigt und ihre Vergabe muß von der Kommission vorher genehmigt werden.

Kapitel III: Umstrukturierungsbeihilfen

Artikel 6

Investitionsbeihilfen

1. Investitionsbeihilfen, gleichgültig, ob gezielte oder nichtgezielte, dürfen zur Gründung neuer Werften oder für Investitionen in einer bestehenden Werft nicht gewährt werden, wenn dadurch die Schiffbaukapazität des betreffenden Mitgliedstaats erhöht würde.
2. Sonstige Investitionsbeihilfen für den Schiffbau dürfen als mit dem ordnungsgemäßen Funktionieren des Gemeinsamen Marktes vereinbar gelten, sofern
 - Höhe und Intensität derartiger Beihilfen durch den Umfang der betreffenden Umstrukturierungsbemühungen gerechtfertigt sind;
 - sie auf die Deckung der mit der Investition unmittelbar verbundenen Kosten beschränkt sind.
3. Bei der Prüfung entsprechender Beihilfevorhaben berücksichtigt die Kommission, inwieweit das betreffende Investitionsprogramm für den Schiffbau Gemeinschaftszielen wie Innovation, Spezialisierung, Arbeitsbedingungen, Gesundheit, Sicherheit und Umwelt dient.

Artikel 7

Schließungsbeihilfen

1. Beihilfen zur Übernahme der durch die teilweise oder völlige Schließung von Schiffbau- oder Schiffsreparaturwerften verursachten normalen Kosten dürfen als mit dem ordnungsgemäßen Funktionieren des Gemeinsamen Marktes vereinbar gelten, sofern sie zu einem echten und endgültigen Kapazitätsabbau führen.

2. Die beihilfefähigen Kosten im Falle solcher Beihilfen sind

- Zahlungen an freigesetzte oder vorzeitig in den Ruhestand getretene Arbeitnehmer;
- Zahlungen an Arbeitnehmer zum Zwecke der Berufsumschulung;
- Aufwendungen zur Wiederherrichtung des Werftgeländes, der Gebäude, Anlagen und der Infrastruktur für andere als die in Artikel 1 Buchstaben a), b) und c) genannten industriellen Zwecke.

3. Höhe und Intensität der Beihilfe müssen durch die unternommenen Umstrukturierungsbemühungen unter Berücksichtigung der Strukturprobleme der betreffenden Region gerechtfertigt sein; im Falle einer Umstellung auf andere Industrietätigkeiten sind außerdem die für den betreffenden neuen Industriezweig geltenden Gemeinschaftsvorschriften und sonstigen Codices in vollem Umfang zu berücksichtigen.

Artikel 8

Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen

1. Beihilfen für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben von Schiffbau- und Schiffsreparaturunternehmen können als mit dem ordnungsgemäßen Funktionieren des Gemeinsamen Marktes vereinbar angesehen werden.
2. Beihilfefähig sind nur die Kosten, die mit der Forschung und Entwicklung unmittelbar zusammenhängen; ausgeschlossen sind die Kosten in Verbindung mit der industriellen Anwendung und der kommerziellen Verwertung der Ergebnisse.

Kapitel IV: Spanien und Portugal**Artikel 9**

1. Kapitel II findet auf Spanien und Portugal erst nach dem 31. Dezember 1989 Anwendung.
2. Bis dahin können Betriebsbeihilfen für den Schiffbau und den Schiffumbau in diesen beiden Mitgliedstaaten als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern
 - das beihilfebegünstigte Unternehmen ein systematisches, gezieltes Umstrukturierungsprogramm durchführt, das auch einen Kapazitätsabbau umfasst und von dem angenommen werden darf, daß es das Unternehmen in die Lage versetzen wird, nach dem 31. Dezember 1989 gemäß den in Kapitel II festgelegten Bestimmungen wettbewerbsfähig zu operieren;
 - die Beihilfen schrittweise abgebaut werden.

Kapitel V: Überwachung**Artikel 10**

Unbeschadet der besonderen Bestimmungen dieser Richtlinie sind die Artikel 92 und 93 des Vertrages auf den Schiffneubau, den Schiffumbau und die Schiffreparatur voll anwendbar.

Gemäß Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages müssen die unter diese Richtlinie fallenden Beihilfevorhaben der Mitgliedstaaten der Kommission mitgeteilt werden, deren Zustimmung für die Durchführung erforderlich ist. Die konkrete Anwendung bereits gebilligter allgemeiner oder regionaler Beihilferegeln zugunsten des Schiffneubaus, des Schiffumbaus und der

Schiffsreparatur bedarf der Zustimmung der Kommission und muß ihr vorher mitgeteilt worden sein. Das gleiche gilt für jede einzelne Beihilfevergabe aufgrund von Beihilferegeln in den in Artikel 4 Absätze 6 und 7 genannten Fällen, oder wo dies von der Kommission bei der Genehmigung der betreffenden Beihilferegeln ausdrücklich vorgesehen wurde.

Artikel 11

1. Zur Überwachung der ordnungsgemässen Anwendung der in den Kapiteln II und III enthaltenen Beihilfebestimmungen durch die Kommission übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission für ihren ausschließlichen Gebrauch
 - laufend Berichte über jeden Schiffneubau- und Schiffumbauftrag zum Zeitpunkt der Auftragserteilung und -vollendung mit Einzelheiten der finanziellen Auftragsförderung gemäß dem Formblatt nach Anhang 1;
 - Halbjahresberichte - die am 1. September und 1. März für das jeweils verflossene Halbjahr vorzulegen sind - über den Reedern gewährte Beihilfen gemäß dem Formblatt in Anhang 2;
 - Jahresberichte mit Einzelheiten der Jahresergebnisse jeder einzelnen beihilfegünstigten inländischen Werft sowie der ihr insgesamt gewährten finanziellen Förderung gemäß dem Formblatt in Anhang 3;
 - Jahresberichte über die Verwirklichung der Umstrukturierungsziele hinsichtlich der Unternehmen, die Beihilfen nach Artikel 6, 7 und 9 erhalten haben, gemäß dem Formblatt in Anhang 4.
2. Die Kommission erstellt anhand der ihr übermittelten Angaben regelmäßig einen umfassenden Bericht, über den eine Aussprache mit den nationalen Sachverständigen stattfindet. In diesem Bericht werden insbesondere der Umfang der im Berichtszeitraum in jedem Mitgliedstaat gewährten auftragsbezogenen Beihilfen und sonstigen Betriebsbeihilfen

sowie die Gesamthöhe der gewährten Umstrukturierungsbeihilfen angegeben und die bei der Verwirklichung der Umstrukturierungsziele in jedem Mitgliedstaat im gleichen Zeitraum erzielten Fortschritte dargestellt.

Kapitel VI: Schlussbestimmungen

Artikel 12

1. Diese Richtlinie gilt bis zum 31. Dezember 1991.
2. Zwei Jahre nach Bekanntgabe dieser Richtlinie erstattet die Kommission dem Rat über deren Anwendung Bericht und schlägt gegebenenfalls erforderliche Anpassungen der Bestimmungen vor.

Artikel 13

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

EUROPÄISCHE WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT

BESTELLUNG UND FERTIGSTELLUNG VON HANDELSCHIFFEN
(siehe Anmerkungen auf der Rückseite)

1. BESTELLUNG/FERTIGSTELLUNG	1A. NEUBAU/UMBau
------------------------------	------------------

Abschnitt 1: VERTRAGSANGABEN

Abschnitt 3: FINANZVEREINBARUNGEN

2. GESELLSCHAFT	3. LIEGERPLATZ	4. BAUNUMMER	Landeswährung	EGU	% des Verkaufspreises
5. EINGETRAGENER SCHIFFSEIGNER					
6. TATSÄCHLICHER SCHIFFSEIGNER					
7. LAND DER SCHIFFSREGISTRIERUNG					
8. DATUM DER VERTRAGS- 9. BEI 10. STAPEL- 11. FERTIG- 12. DATUM DER VERTRAGS- 13. BEGINN 14. LAUF 15. STELLUNG 16. ÜBERGABE					
24. VERKAUFSPREIS					
25. VERTRAGSGEWINN / (VERLUST)					
26. VERTRAGSFÖRDERUNG					
A. ZUGUNSTEN DER WERFT					
a) Zuschüsse					
b) Kreditfazilitäten					
c) Besondere Steuerzuständnisse					
d) Andere Unterstützung					
B. ZUGUNSTEN DES AUFTRAGGEBERS ODER ENDO. SCHIFFEIGNERS					
a) Zuschüsse					
b) Kreditfazilitäten					
c) Steuerzuständnisse					
d) Andere Unterstützung					

Abschnitt 2: SCHIFFSANGABEN

13. SCHIFFSART	
14. TRAGFÄHIGKEIT..... 15. LEERGEWICHT..... 16. STAHLGENICHT	
17. BRUTTOTONNEN (BR)..... 18. BERICHTIGTE BRUTTOTONNEN (BERBT)....	
19. LÄNGE..... 20. BREITE..... 21. SEITENHÖHE	
22. ARBEITSSTUNDEN DER WERFT 23. ARBEITSSTUNDEN IM RAHMEN EINES UNTERVERTRAGES	

KONTAKTSTELLE FÜR WEITERE AUSKUNFTE DATUM
STELLUNG UNTERSCHRIFT

EUROPÄISCHE WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT

BERICHT ÜBER BEIHILFEN AN SCHIFFSEIGNER FÜR DEN ERWERB ODER DEN UMBAU VON SCHIFFEN

(Siehe Anmerkungen auf der Rückseite)

1	2	3		4	5
		Identifizierung	Gewährte Beihilfe	Monat der Beihilfegewährung	Erwerb oder Umbau im Rahmen des betreffenden Vertrages
		Art	Höhe	Nähere Angaben	Schiffsart
					Tonnage (berBT)
					ausführende Werft
					Land
					Name
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

KONTAKTSTELLE FÜR WEITERE AUSKUNFT.....

DATUM

STELLUNG

UNTERSCHRIFT

EUROPÄISCHE WIRTSCHAFTS GEMEINSCHAFT

FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG DER GESELLSCHAFT
(siehe Anmerkungen auf der Rückseite)

Name der Gesellschaft :

Abschnitt 1 : UMSATZ UND GEWINNE / (VERLUSTE)

Abschnitt 2 : CASH FLOW

Kalenderjahr :

	In dem letzten Jahren	Im Vorjahr
1. Umsatz		
2. Hiervon für den Bau von Handelsschiffen und den Umbau von Schiffen		
a : aufgrund von Verträgen, die vor dem 1.1.1987 geschlossen werden		
(a ⁹): aufgrund von Entwicklungsförderung zugunsten von Entwicklungsländern		
b : aufgrund von Verträgen, die nach dem 1.1.1987 geschlossen wurden		
(b ⁹): aufgrund von Entwicklungsförderung zugunsten von Entwicklungsländern		
3. Gewinne / (Verluste)		
4. Hiervon aufgrund des Baus von Handelsschiffen und des Umbaus von Schiffen		
a : aufgrund von Gewinnen / (Verlusten) mit Verträgen		
b : aufgrund von Veränderungen der Finanzlage		
c : aufgrund von Umstrukturierungsausgaben		

	In den letzten Jahren	Im Vorjahr
Ausgaben		
5. Handelsverluste wegen Wertminderungen		
6. Investitionsausgaben		
7. Andere Ausgaben		
8. Andere Veränderungen des Betriebskapitals		
Kapitalquellen		
9. Kapitaleinnahmen		
a : von öffentlichen Aktionären		
b : von privaten Aktionären		
10. Darlehen und Überziehungen		
a : aus öffentlichen Mitteln		
(a ⁹): davon Vertragsförderung		
b : aus privaten Quellen		
(b ⁹): davon mit staatlicher Bürgschaft		
11. Staatliche Zuschüsse		
a : davon Vertragsförderung		

Abschnitt 3: ÖFFENTLICHE BEIHILFEN

	Vertragswert(12)/ Kosten/Ver- luste(13)/ Kosten (14-20)	Erhaltene Beihilfen
12. Vertragsförderung		
13. Zahlung anderer Betriebskosten, einschl. Verlustausgleichen (cf. Art. 5)		
14. Investitionen		
15. Entlassungsabfindungen		
16. Andere Stilllegungskosten		
17. Kosten/Einnahmen durch Veräußerung von Vermögenswerten		
18. Umstellungskosten		
19. Forschungs- und Entwicklungskosten		
20. Andere Umstrukturierungskosten		

KONTAKTSTELLE FÜR WEITERE AUSKUNFTE DATUM :
STELLUNG : UNTERSCHRIFT :

521/86

- 18 -

TABELLE 4

EUROPÄISCHE WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT

EINRICHTUNGEN UND BESCHÄFTIGUNG DER HANDELSCHIFFSWERFTEN

(Siehe Anmerkungen auf der Rückseite)

Abschnitt 1: EINRICHTUNGEN - DATUM GESELLSCHAFT

1. LIEGEPLATZ/ DOCK	2. ÜBLICHE VERWENDUNG	3. GRÖSSE	4. KAPAZITÄT

Abschnitt 2: HANDELSCHIFFBESTELLUNGEN - DATUM

5. LIEGEPLATZ NR.	6. SCHIFF NR.	7. SCHIFFSART	8. berBT	9. PRODUKTIONS- STAND
10. NEUBESTELLUNGEN INSGESAMT		19.. : ZAHL	berBT	
11. FERTIGSTELLUNGEN INSGESAMT		19.. : ZAHL	berBT	

Abschnitt 3: BESCHÄFTIGUNG IM SCHIFFBAU - DATUM

12. NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN	19. NACH DER TÄTIGKEIT	DIREKT	INDIREKT	TOTAL
13. Handelsschiffe	20. Handwerklich .....	.....	.....	.....
14. Offshore	21. Beratend .....	.....	.....	.....
15. Schiffe	22. HANDELSCHIFFE INSGESAMT .....	.....	.....	.....
16. Reparaturen	23. Unter- Lieferanten .....	.....	.....	.....
17. Andere	24. Entlassungen insgesamt .....	.....	.....	.....
18. INSGESAMT	25. Einstellungen insgesamt .....	.....	.....	.....
26. ARBEITSSTUNDEN JE ARBEITER IM JAHRESDURCHSCHNITT				
27. DURCHSCHNITTliche ÜBERSTUNDENZahl in %/jährlich		28. DURCHSCHNITTliches FERNBLEIBEN in %/jährlich		
29. WEGEN STREIK VERLOREN GEGANGENE ARBEITSSTUNDEN INSGESAMT in %/jährlich				

KONTAKTSTELLE FÜR WEITERE AUSKÜNFTE DATUM

STELLUNG UNTERSCHRIFT

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Beihilfen für
den Schiffbau

KOM(86) 531 endg.; Ratsdok. 9470/86

Punkt der 572. Sitzung des Bundesrates am 19. Dezember 1986

A

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Gemeinschaften und der Wirtschaftsausschuß empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Der Bundesrat begrüßt die Absicht der EG-Kommission, für die Genehmigung von Schiffbaubsubventionen eine einheitliche Höchstgrenze einzuführen und völlige Transparenz für das gemeinschaftliche Beihilfesystem zu schaffen. Der Stand der Beratungen zwischen den Mitgliedstaaten und die vor kurzem erfolgte Konsultation der Länder gewährleisten jedoch noch nicht das Erreichen dieser Absicht. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei den weiteren Verhandlungen auf folgendes hinzuwirken:

...

21

2. Der Bundesrat teilt die Auffassung der EG-Kommission, daß wegen der Strukturkrise im Schiffbau ein weiterer Kapazitätsabbau unumgänglich ist. Dieser sollte jedoch so vorgenommen werden, daß Unternehmenszusammenbrüche mit den sich daraus ergebenden problematischen wirtschaftlichen und sozialen Folgewirkungen weitgehend vermieden werden können. Der Bundesrat begrüßt es in diesem Zusammenhang, daß die deutschen Küstenländer sich auf eine gemeinsame Förderungsrichtlinie verständigt haben, die diesem Ziele dienen soll. In diesem Zusammenhang hält es der Bundesrat für angebracht, Sonderabschreibungen auf Sachanlagen, Aufwendungen zugunsten ausscheidender Arbeitnehmer und Umstrukturierungsmaßnahmen zu begünstigen. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die bisher im Richtlinien-vorschlag der EG nicht vorgesehene Förderung von Sonderabschreibungen auf Sachanlagen als zwangsläufige Folge eines geordneten Kapazitätsabbaus bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel in die Aufzählung in Artikel 7 des Richtlinien-vorschlages aufnehmen zu lassen, um diese Maßnahme genehmigungsfähig zu machen.
3. Gleiches gilt für die Fördermaßnahmen zur Aufnahme schiffbaufremder Produktion auf Werften.
4. Die Bundesregierung wird gebeten, weiterhin für eine klare und einfach zu handhabende Berechnung der Förderwirkung aller einbezogenen Förderungstatbestände in allen Mitgliedstaaten Sorge zu tragen.

B

5. Der Ausschuß für Arbeit und Sozialpolitik empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage Kenntnis zu nehmen.

19.12.86

Beschluß
des Bundesrates

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Beihilfen für den Schiffbau

KOM(86) 531 endg.; Ratsdok. 9470/86

Der Bundesrat hat in seiner 572. Sitzung am 19. Dezember 1986 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Der Bundesrat begrüßt die Absicht der EG-Kommission, für die Genehmigung von Schiffbausubventionen eine einheitliche Höchstgrenze einzuführen und völlige Transparenz für das gemeinschaftliche Beihilfesystem zu schaffen. Der Stand der Beratungen zwischen den Mitgliedstaaten und die vor kurzem erfolgte Konsultation der Länder gewährleisten jedoch noch nicht das Erreichen dieser Absicht. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei den weiteren Verhandlungen auf folgendes hinzuwirken:

1. Der Bundesrat teilt die Auffassung der EG-Kommission, daß wegen der Strukturkrise im Schiffbau ein weiterer Kapazitätsabbau unumgänglich ist. Dieser sollte jedoch so vorgenommen werden, daß Unternehmenszusammenbrüche mit den sich daraus ergebenden problematischen wirtschaftlichen und sozialen Folgewirkungen weitgehend vermieden werden können. Der Bundesrat begrüßt es in diesem Zusammenhang, daß die deutschen Küstenländer sich auf eine gemeinsame Förderungsrichtlinie verständigt haben, die diesem Ziele dienen soll.

...

In diesem Zusammenhang hält es der Bundesrat für angebracht, Sonderabschreibungen auf Sachanlagen, Aufwendungen zugunsten ausscheidender Arbeitnehmer und Umstrukturierungsmaßnahmen zu begünstigen. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die bisher im Richtlinienvorschlag der EG nicht vorgesehene Förderung von Sonderabschreibungen auf Sachanlagen als zwangsläufige Folge eines geordneten Kapazitätsabbaus bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel in die Aufzählung in Artikel 7 des Richtlinienvorschlages aufnehmen zu lassen, um diese Maßnahme genehmigungsfähig zu machen. Gleiches gilt für die Fördermaßnahmen zur Aufnahme schiffbaufremder Produktion auf Werften.

2. Die Bundesregierung wird gebeten, weiterhin für eine klare und einfach zu handhabende Berechnung der Förderwirkung aller einbezogenen Förderungstatbestände in allen Mitgliedstaaten Sorge zu tragen.