

18.09.87

EG - AS - Fz - Wi

## **Unterrichtung**

**durch die Bundesregierung**

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die industriellen, sozialen und regionalen Aspekte des Schiffbaus in der Gemeinschaft

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates zur Einführung eines Gemeinschaftsprogramms zugunsten der Umstellung von Schiffbaugebieten (Programm RENAVAL)

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über ein spezifisches Gemeinschaftsprogramm für soziale Begleitmaßnahmen zugunsten entlassener und von Entlassung bedrohter Arbeitnehmer im Schiffbau

KOM(87) 275 endg.; Ratsdok. 8104/87

---

Zugeleitet vom Bundesminister für Wirtschaft gemäß Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Dezember 1986 zur Einheitlichen Europäischen Akte vom 28. Februar 1986.

Die Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 31.07.87 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt eine möglichst baldige Beschlussfassung durch den Rat an.

R E S U M E

1. Im Anschluß an die erste Mitteilung der Kommission unter dem gleichen Titel (KOM(86) 553 endg. vom 15. Oktober 1986) und an die Konsultationen mit den betroffenen Behörden der Mitgliedstaaten, den Gewerkschaften und den Berufsverbänden hat die Kommission die vorliegende umfassende Mitteilung erstellt.

Diese zweite Mitteilung ist in drei Teile gegliedert:

- derzeitige Lage und Aussichten des Sektors unter industriellem, sozialem und regionalen Aspekt;
- derzeitige Gemeinschaftsaktion und vorgeschlagene Maßnahmen;
- budgetärer Überblick über den Zeitraum 1988-90.

2. Im ersten Teil betreffend die industrielle Dimension behandelt die Kommission die großen Linien des Kapazitätsabbaus in dem Sektor (unter Berücksichtigung der internationalen Aspekte), die Wiederbelebung des Binnenmarktes die Forschungs- und Entwicklungstätigkeit sowie die Zusammenarbeit im Teilsektor der meeres-technischen Industrie.

Im sozialen Bereich schätzt die Kommission, daß von den insgesamt rund 107.000 Arbeitsplätzen in dem Sektor zu Beginn des Jahres 1986-1987 14.000 ernstlich gefährdet sind und 30.000 im Zeitraum 1987-89 verloren gehen könnten.

Die Kommission ist der Auffassung, daß mehrere internationale Mindestarbeitsnormen im Rahmen der Kooperation mit einigen neuen Industrieländern geprüft werden müßten.

Im regionalen Bereich weist die Kommission darauf hin, daß die Arbeitsplatzverluste in den bereits unter Maßnahmen der quotenfreien Abteilung des EFRE fallenden Gebieten und anderen Regionen sowohl in der Gemeinschaft der Zehn wie auch in Spanien und in Portugal zu erwarten sind.

3. Im zweiten Teil beschreibt die Kommission die zur Zeit laufenden Aktionen und schlägt zwei weitere finanzielle Maßnahmen vor:

- ein Gemeinschaftsprogramm im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1787/84 des Rates;
- ein spezifisches Gemeinschaftsprogramm mit weiteren begleitenden Maßnahmen im sozialen Bereich.

4. Die globalen Haushaltskosten der in der Kommissionsmitteilung enthaltenen Vorschläge belaufen sich auf 271,5 Mio ECU für den Zeitraum 1988-90, die sich in folgender Weise aufgliedern:

- Gemeinschaftsprogramm des EFRE 200 Mio ECU
- Spezifisches Gemeinschaftsprogramm mit weiteren begleitenden Maßnahmen im sozialen Bereich 71,5 Mio ECU

## Inhaltsverzeichnis

- I. Hintergrund
  - II. Industrielle Aspekte
    - II.A Die Krise des Schiffbaus
    - II.B Die Krise der Reedereien
    - II.C Ziele
      - II.C.i Der Kapazitätsabbau im internationalen Kontext
      - II.C.ii Stabilisierung der Nachfrage
      - II.C.iii Belebung des Binnenmarktes
      - II.C.iv Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten
      - II.C.v Zusammenarbeit der Unternehmen der meerestechnischen Industrie
  - III. Soziale Aspekte
    - III.A Beschäftigungsrückgang
    - III.B Soziale Mindestnormen
  - IV. Regionale Aspekte
  - V. Aktion der Gemeinschaft
    - V.A Die Instrumente dieser Aktion
    - V.B Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung
    - V.C Der Europäische Sozialfonds
    - V.D Weitere begleitende Massnahmen im sozialen Bereich
  - VI. Folgen auf Haushaltsebene und Schlussfolgerungen
- ANLAGE I. Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur Einführung eines Gemeinschaftsprogrammes zugunsten der Umstellung der Schiffbaugebiete (Programm RENAVAL).
- ANLAGE II. Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über ein spezifisches Gemeinschaftsprogramm für soziale Begleitmaßnahmen zugunsten entlassener oder von Entlassung bedrohter Arbeitnehmer im Schiffbau.

I. Hintergrund

1. Auf die gegenwärtige Krisensituation im Schiffbau antwortet die Gemeinschaft mit der Sechsten Richtlinie des Rates 87/167/EWG vom 26.1.87 (1) über Schiffbauhilfen sowie mit dieser Mitteilung der Kommission.

Durch diese Sechste Richtlinie soll der Strukturwandel gefördert und intensiviert werden, der zu einem gesunden und wettbewerbsfähigen Schiffbau führen kann, da durch ihn Produktion und Beihilfen auf diejenigen Bereiche konzentriert werden, in denen der Wettbewerbsrückstand der Gemeinschaft am geringsten ist. Die Konzentration auf technologisch fortschrittlichere Schiffe wird zur Sicherung von Arbeitsplätzen auf europäischen Werften und zu höherer Wertschöpfung beitragen und zu besseren Beschäftigungsbedingungen bei den Zulieferern führen.

Die Sechste Richtlinie wird in einem Kontext eingeführt, in dem die geringe Auslastung der Werften und die schlechten Auftragsaussichten für die Schiffbauindustrie der Gemeinschaft und für den Schiffbau weltweit alarmierend sind. In der Gemeinschaft ist zudem ein starker Rückgang der Beschäftigung im Schiffbau-sektor zu verzeichnen.

Die zweite Mitteilung der Kommission über den Schiffbau fügt sich in eine politische Gesamtsituation ein, die durch einen zweifachen Zwang geprägt wird:

- die Dringlichkeit einer Antwort der Gemeinschaft auf eine ernste sektorale Krise mit bedeutenden sozialen und regionalen Auswirkungen;
- die mittelfristige Perspektive der Reform der strukturpolitischen Instrumente der Gemeinschaft nach der Annahme der Einheitlichen Europäischen Akte (Gesamt-vorschlag gemäß Artikel 130 d).

Die Mitteilung der Kommission "Die Einheitliche Akte muß ein Erfolg werden - eine neue Perspektive für Europa"<sup>(2)</sup> hat gezeigt, daß das Ziel Nr. 2 der Struktur-fonds, und zwar die Umstellung der im Niedergang befindlichen Industrieregionen, eine "europäische Präsenz" in den in Mitleidenschaft gezogenen und vom Niedergang eines vorherrschenden wirtschaftlichen Sektors besonders betroffenen Regionen impliziert.

Die Kommission hat ihre diesbezüglichen Arbeiten vertieft und dem Ausschuß der Ständigen Vertreter den Vorentwurf einer Rahmenverordnung übermittelt, die in Artikel 9 vorsieht, daß in den betreffenden Regionen insbesondere der Bedeutung der industriellen Probleme und ihrer Entwicklung sowie der Arbeitslosigkeit Rechnung zu tragen ist. Auch sollen die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Pläne zur regionalen Umstellung die jeweilige Bedeutung der industriellen und sozialen Probleme aufzeigen.

Die Antwort der Gemeinschaft auf die Krise im Schiffbau fügt sich zwangsläufig in diese Perspektive ein und ist entsprechend konzipiert.

In bezug auf die sozialen und regionalen Aspekte richtet sich die Unterstützung durch die Gemeinschaft auf zwei Schwerpunkte aus:

- ein auf die Verordnung Nr. 1787/84 gestütztes EFRE-Gemeinschaftsprogramm (Renaval);
- ein auf Artikel 235 des EWG-Vertrags gestütztes spezifisches Gemeinschaftsprogramm, das flankierende soziale Maßnahmen zugunsten der Arbeitnehmer im Schiffbau vorsieht.

Bis zur Genehmigung ihrer Vorschläge für die Strukturfonds hält es die Kommission für angezeigt, ihre tatsächliche Anwendung soweit wie möglich dadurch vorwegzunehmen, daß diese beiden neuartigen Programme durchgeführt werden.

So will sie den Mitgliedstaaten vorschlagen, einen Dialog über die Mittel einer koordinierten Durchführung dieser Programme zur Nutzung ihres Synergie-

potentials und damit einer Optimierung ihrer wirtschaftlichen Auswirkungen einzuleiten, sobald die vorgeschlagenen regionalen und sozialen Gemeinschaftsprogramme zur Unterstützung der Umstellung genehmigt worden sind.

Außerdem ist sie der Ansicht, daß diese Aktionen im Lichte der Umgestaltung des Interventionssystems der Strukturfonds und der Erhöhung der hierfür aufgewendeten Mittel zu überprüfen und, falls notwendig, sowohl unter dem Aspekt der Verfahren für ihre Durchführung (gemeinschaftlicher Rahmen zur Unterstützung) als auch unter dem Gesichtspunkt ihrer finanziellen Mittel zu erweitern sind.

Die Kommission weist in diesem Zusammenhang darauf hin, daß der Europäische Rat in Brüssel am 29. und 30. Juni 1987 beschlossen hat, ein finanzielles Ziel für die Ausstattung der Fonds bis 1992 bald festzulegen, um das Gleichgewicht zwischen der Verwirklichung des Binnenmarktes und der Stärkung des Zusammenhalts sicherzustellen.

Auf der Grundlage einer realen Erhöhung der Mittel der Strukturfonds hält es die Kommission für möglich, in einer gegenüber der derzeitigen Situation zufriedenstellenderen Weise nicht nur eine ehrgeizige Politik zum Aufholen des Entwicklungsrückstands bestimmter Regionen durchzuführen, sondern auch der Herausforderung einer Umstellung der vom industriellen Niedergang in Mitleidenschaft gezogenen Regionen zu begegnen.

3. Diese Mitteilung über die industriepolitischen, regionalen und sozialen Aspekte des Schiffbaus enthält eine Analyse und erläutert die Haltung der Kommission zu diesen Aspekten. Sie aktualisiert die frühere Mitteilung der Kommission (3), nachdem die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, die Gewerkschaften und die Berufsverbände konsultiert wurden. Diese zweite Mitteilung enthält eine Reihe positiver Massnahmen, die die Kommission dem Rat zur Verabschiedung vorschlägt.

Allerdings hält es die Kommission für notwendig, noch weitere Aspekte der Probleme im Zusammenhang mit der Krise des Schiffbaus und des Seeverkehrs zu prüfen.

Sie beabsichtigt, dem Rat bis Ende 1987 eine Mitteilung insbesondere über die Handelspolitik und die Maßnahmen zur industriellen Umstrukturierung des Schiffbaus in der Gemeinschaft zu übermitteln.

II. Industrielle Aspekte

II.A. Die Krise des Schiffbaus

4. Der weltweite Rückgang der Auftragseingänge im Schiffbau, der mit der ersten Ölkrise 1973 einsetzte, sich wegen der enormen Tonnagen, die seinerzeit in der gesamten Welt geordert waren, jedoch erst ab 1976 in der Produktion der Werften niederschlug, ist seither nie mehr zum Stillstand gekommen. Der daraus resultierende Preisrückgang und Auftragsmangel für die Werften, gefolgt von einem Kapazitätsabbau in mehreren Wellen in den traditionellen Schiffbauländern, hat heute höchst beunruhigende Ausmasse angenommen, und vorläufig sind auch noch keine Anzeichen für eine Besserung der Lage auf kurze oder mittlere Sicht zu erkennen.

Der ursprüngliche Optimismus, d.h. das Vertrauen darauf, dass sich die Lage im Laufe der 80er Jahre schrittweise bessern würde, ist von den Tatsachen widerlegt worden, wie die folgende Übersicht zeigt :

TABELLE 1

| 1977                                                       | 1980 | 1984       | 1985 | 1986 |
|------------------------------------------------------------|------|------------|------|------|
| neue Aufträge in Millionen GBRT (Welt)                     |      |            |      |      |
| 14,0                                                       | 14,4 | 12,3/11,7* | 10,3 | 9,4  |
| fertiggestellte Schiffbauten in Millionen GBRT (Welt)      |      |            |      |      |
| 21,2                                                       | 12,6 | 14,7/15*   | 14,2 | 11,8 |
| Gesamtauftragsbestand am Ende des Jahres in Millionen GBRT |      |            |      |      |
| 31,7                                                       | 25,6 | 22,5/22,1* | 18,6 | 16,0 |

a: 1984 wurden neue OECD-Koeffizienten angewandt

Im Rahmen des allgemeinen Abwärtstrends ist der überproportionale Rückgang der Schiffbauindustrie in der Gemeinschaft besonders besorgniserregend. In den Jahren 1976 - 1977 hatte die Gemeinschaft immer noch einen Marktanteil von 18 - 19 % (d.h. an den neuen Auftragseingängen), doch kam es dann nach einem zunächst allmählichen Rückgang bis 1983 zu starken Einbrüchen, so dass der Marktanteil der Gemeinschaft in jenem Jahr, in dem sich die Neuaufträge infolge umfangreicher spekulativer Bestellungen von Massengutfrachtern durch ostasiatische Reeder weltweit vorübergehend besserten, nur noch bei 11 % lag. Seitdem hat sich der Anteil der Gemeinschaft etwas erholt und liegt nunmehr bei etwa 17 % für die Zwölfergemeinschaft (14 % für die Zehnergemeinschaft).

Am 31. Dezember 1986 machte der Auftragsbestand der Werften in der Zwölfergemeinschaft nur 3,1 Millionen GBRT und damit weniger als die gegenwärtige jährliche Produktionskapazität aus, die auf etwa 3,3 Millionen GBRT geschätzt wird. Das tatsächliche jährliche Produktionsniveau (Durchschnitt für 1985 und die erste Jahreshälfte 1986) beläuft sich auf 2,2 Millionen GBRT, während das derzeitige Tempo der Auftragseingänge (1,6 Millionen GBRT im Jahre 1986) so niedrig ist, dass zahlreiche Werften der Gemeinschaft schon bald keine Arbeit mehr haben werden.

5. Seit Beginn der Krise im Schiffbau werden eine Erholung der Marktnachfrage und eine entsprechende Besserung der Preise des Schiffsneubaus erwartet. In Prognosen hiess es im allgemeinen, der Aufschwung werde etwa fünf Jahre nach der Prognosestellung einsetzen, doch müsste bis dahin eine weitere Verschlimmerung

der Krise durchgestanden werden. Die Verschlimmerung der Lage erwies sich jedoch immer wieder als ernster als vorausgesagt. Die jüngsten Prognosen oder Aktualisierungen von Prognosen sehen ein Weltproduktionsvolumen voraus, das 1992 wieder etwa 18 Mio GBRT erreichen und bis 1994 auf 20 Mio GBRT ansteigen soll; dies entspräche der Produktion des Weltschiffbaus zu Anfang der achtziger Jahre.

Mittelfristig scheint die Entwicklung der Lage sogar schlimmer, als noch vor zwei Jahren erwartet wurde, als man den absoluten Tiefstand für die Jahre 1987 und 1988 mit einer Weltproduktion zwischen 10,5 Mio GBRT (AWES, für 1987) und 14 Mio GBRT (SAJ, für 1988) prognostizierte, worauf dann ein recht steiler und dauerhafter Anstieg der Aufträge und der Produktion folgen sollte.

6. Indessen hat die jüngste Marktentwicklung zu Schätzungen des echten Marktbedarfs geführt, die nicht über 7 Mio GBRT Neuaufträge im Jahre 1988 hinausgehen. Dies entspricht weniger als 40 % der gegenwärtigen Weltkapazität und weniger als 5 Monaten Gesamtwerftenaktivität bei voller Kapazitätsauslastung.

Die Höhe der Produktion wird selbstverständlich nicht nur durch Neuaufträge bestimmt, sondern auch durch den Umfang der nicht fertiggestellten Aufträge in den Auftragsbüchern und dem Volumen der vorzeitig erteilten Aufträge.

Bei Berücksichtigung des jüngsten und gegenwärtigen Umfangs der eingehenden Neuaufträge und des Standes der Auftragsbücher steht nicht zu erwarten, dass die nicht fertiggestellten früheren Aufträge im Jahre 1988 mehr als 1 Mio GBRT ausmachen.

Das Volumen der vorgezogenen Aufträge lässt sich der Natur der Sache nach nicht vorhersagen, könnte jedoch nur dann erheblich zum Produktionsvolumen beitragen, wenn die Werften systematisch erheblich unter den Kosten liegende Preiskalkulationen anbieten und somit spekulative Aufträge veranlassen, die nicht dem tatsächlichen Marktbedarf entsprechen.

## II.B. Die Krise der Reedereien

7. Hierzu möchte die Kommission betonen, dass die Lage des Weltschiffbaus sich nicht isoliert von der Weltschifffahrt betrachten lässt, deren Probleme zweifellos auf die Überkapazität der Welthandelsflotte zurückzuführen sind, die praktisch auf jedem Sektor des Seeverkehrsmarktes besteht und durch die Weltwirtschaftskrise Ende der ziebziger Jahre zustande gekommen ist.

Spekulative Aufträge über Schiffe, für die kein unmittelbarer Bedarf besteht, sowie frühzeitige Ersetzung nicht veralteter Schiffe durch Eigner, die ihre Flotten dann zu herabgehandelten Preisen modernisieren wollen, wenn die Preise für Neubauten weit unter dem wirklichen Wert des Schiffes liegen, haben dazu beigetragen, dass die Überkapazität an Schiffsraum zu einer ständigen Erscheinung geworden ist.

Die vorgezogene Auftragserteilung an sich sollte nicht verworfen werden, da sie den Tätigkeitsumfang auf der Angebotsseite ausgleicht, während die Nachfrage bisweilen erratische Fluktuationen zeigt. Voraussetzung ist dabei allerdings, dass auf ein Nachfragetief ein echter und substantieller Anstieg folgt.

Der Mechanismus der vorgezogenen Nachfrage wird jedoch dazu führen, dass der wirkliche Bedarf an neuer Tonnage zu einem bestimmten künftigen Zeitpunkt geringer sein wird als der aus verkehrstechnischen Erwägungen errechnete Bedarf. Man muss sich darüber im klaren sein, dass ein grosser Teil der vorzeitigen Aufträge, nämlich die spekulativen Aufträge, auf der Erwartung wachsender Nachfrage in der Zukunft beruht.

8. Was die Frage der mittel- und längerfristigen Nachfrage betrifft, so ist die Kommission der Auffassung, dass die Hauptfaktoren, die zur häufigen Überschätzung des Umfangs der zukünftigen Nachfrage nach Neubauten führen, strukturelle Wandlungen des gesamten Seetransportsystems infolge von Änderungen im Welthandel und der Struktur der Industrieproduktion sind.

Ein völlig neues Element von wesentlicher Bedeutung ist der Umstand, dass der Aufschwung, den die Weltwirtschaft in den letzten Jahren erfahren hat, nicht von einem gleichwertigen Anstieg der Seetransportvolumen begleitet war. Trotz eines leichten Anstiegs des auf dem Seewege abgewickelten Welthandels im Jahre 1984 ist die allgemeine Tendenz seit 1979 rückläufig, denn der auf dem Seeweg abgewickelte Welthandel ging von 1979 bis 1984 um etwa 12 % zurück, während die Meilen-Tonnen-Leistung der Welthandelsflotte im gleichen Zeitraum sogar um 25 % fiel.

9. Jede Berechnung der Entwicklung des Seeverkehrs und des Schiffbaus als abgeleiteter Grösse muss diese "Abkopplung" des Trends des Seeverkehrs von der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung berücksichtigen, selbst wenn sich die ursächlichen Faktoren dieses Phänomens erst ex post klar erkennen und kaum für die Zukunft quantifizieren lassen.

Wandlungen in der Gestaltung des Handels führen dazu, dass das Wachstum des Seeverkehrs mit den Industrieländern in einer sonst expandierenden Weltwirtschaft zurückfällt. Beispiele sind die Abnahme der durchschnittlichen Transportentfernungen einiger wichtiger Massengüter (z.B. Nordsee-, mexikanisches und Alaska-Öl), aber auch die Werke zur Produktion von Industriegütern, die in den Schwellenländern errichtet worden sind, und Anlagen der Schwerindustrie, die in Entwicklungsländern in der Nähe der Rohstoffquellen erbaut worden sind.

10. Ferner führt die technische und wirtschaftliche Entwicklung zu einem Rückgang der erforderlichen Volumen der hauptsächlich Massengüter wie Erdöl, Eisenerz und anderer Mineralien infolge des geringeren Brenn- und Treibstoffverbrauchs der Anlagen und Maschinen, des wachsenden Anteils der Kernenergie an der Stromerzeugung, des effizienteren Einsatzes der Rohstoffe und des Ersatzes natürlicher Rohstoffe durch Kunststoffe sowie der heren Autarkie vieler Regionen bei Agrarerzeugnissen, insbesondere Getreide.

Weniger offensichtlich, aber langfristig vielleicht noch wichtiger ist eine in den Industrieländern wachsende Tendenz zur "Dematerialisierung" der Wirtschaft: Die neue Informationstechnologie, die Datenübermittlungssysteme und andere Anwendungen der Elektronik werden eine Reihe von Industrieerzeugnissen überflüssig machen. Das wird sich besonders auf die Linienschifffahrt auswirken. Die Miniaturisierung wird weiter zu leichteren und leistungsfähigeren Bauteilen und Endprodukten führen, die oft überhaupt nicht mehr auf dem Seewege, sondern auf dem Luftwege befördert werden.

11. Es ist daher zu befürchten, dass gegen Mitte der neunziger Jahre der effektive Bedarf des Marktes durch einen Weltschiffbau befriedigt werden kann, der weit geringer ist als bisher angenommen. Statt der vorerwähnten Prognose von etwa 18 bis 20 Mio GBRT erwartet die Kommission, dass der echte Bedarf des Schiffbaumarktes im Laufe der neunziger Jahre durch eine weit geringere Weltproduktion als bisher erwartet befriedigt werden könnte. Zu bemerken ist jedoch, dass das Umstrukturierungsprogramm des japanischen Schiffbaus von einer Weltproduktion von rund 12 Mio GBRT gegen Mitte der neunziger Jahre (für Schiffe von mehr als 2.500 t) auszugehen scheint.

### II.C. Ziele

12. Das Ziel der Industriepolitik im Schiffbau ist die Sanierung dieser Krisenbranche. Diese wird ihr Gleichgewicht nur dann wiederfinden, wenn das Angebot der Nachfrage entspricht. Ein Industriezweig, der durch eine anhaltend starke Überkapazität gekennzeichnet ist, wird immer unter unverhältnismässig niedrigen Preisen leiden, Verluste anhäufen und deshalb von umfangreichen staatlichen Beihilfemassnahmen abhängen, um zu überleben. Er verliert nicht nur die wirtschaftliche Glaubwürdigkeit, sondern auch Arbeitsplätze, und die verbleibenden Arbeitsplätze werden ständig bedroht sein.

Um den Schiffbau in der Gemeinschaft erneut lebensfähig zu machen und den Beschäftigten in diesem Sektor sichere Arbeitsplätze zu verschaffen, ist es notwendig, die Überkapazität, die seit Jahren auf diesem Sektor lastet, abzubauen. Diese Verringerung muss die Nachfrageentwicklung nach Schiffneubauten berücksichtigen. Da der Seetransport ebenfalls durch starke Überkapazitäten gekennzeichnet ist und sein Volumen aus den in Absatz II.B dargelegten Gründen in den kommenden Jahren noch schrumpfen dürfte, wird die künftige Nachfrage nach Schiffen sehr schwach sein. Eine erhebliche Verringerung der Schiffbaukapazität ist deshalb unumgänglich.

## II.C.i. Der Kapazitätsabbau im internationalen Kontext

13. Schätzungen der OECD und des Verbandes Westeuropäischer Schiffswerften, AWES, zufolge, hat die Produktionskapazität seit Beginn der Krise im Schiffsbau im Jahre 1976 weltweit um etwa 20 %, von 22 Mio gewichteten Bruttoregistertrönnen (GBRT), auf derzeit fast 18 Mio GBRT abgenommen. Diese Abnahme hat sich nicht gleichmäßig auf die verschiedenen Produktionsgebiete verteilt. In der Gemeinschaft lag sie bei über 45 %, in Japan, dem Hauptproduzenten, bei etwa einem Drittel (die Zahlenangaben der verschiedenen Quellen variieren und liegen zwischen 27 und 37 %), während die Produktion in Osteuropa gleichgeblieben ist. Die Länder, die erst seit kurzer Zeit auf dem internationalen Markt vertreten sind (Südkorea, Taiwan und Volksrepublik China) haben ihre Kapazitäten beträchtlich erhöht, was in besonderem Maße für Südkorea gilt.

Die weltweite Produktionskapazität übersteigt jedoch die zukünftige Nachfrage, nicht nur mittelfristig, sondern auch längerfristig gesehen, beträchtlich. Die sich daraus ergebende Überkapazität wirkt weltweit Probleme auf. Das Ausmaß des Kapazitätsabbaus innerhalb der Gemeinschaft kann deshalb nur in Abhängigkeit von den Umstrukturierungsbemühungen der anderen bedeutenden Schiffsbauländer festgelegt werden.

### Möglichkeiten der Außenhandelspolitik

14. Die handelspolitische Aktion der Gemeinschaft kann entweder aktiv durchgeführt werden, indem der Industrie die für die Wahrung oder Stärkung ihrer Stellung auf dem Weltmarkt notwendigen Instrumente zur Verfügung gestellt werden, oder in defensiver Weise, indem sie vor den unlauteren Wettbewerbspraktiken oder der Politik bestimmter Drittländer geschützt wird. Allerdings sind, wegen der Besonderheit des Sektors, die Möglichkeiten, die die Handelspolitik im Sektor Schiffbau bietet, besonders begrenzt. Als Aktionsmöglichkeit bleibt noch die Konzentrierung, die bisher nur magere Ergebnisse gebracht hat.

### Besonderheiten des Sektors

15. Der Schutz des Sektors Schiffbau durch den Einsatz von Instrumenten der handelspolitischen Verteidigung würde, selbst wenn er gerechtfertigt wäre, den Preis für die von den Reedern der Gemeinschaft erworbenen Schiffe beträchtlich erhöhen und sie in eine unhaltbare Wettbewerbssituation bringen, es sei denn, die nationalen Behörden wären bereit, den gesamten Differenzbetrag zwischen den einer Werft der Gemeinschaft und den einer internationalen Werft entstehenden Kosten durch Subventionen auszugleichen. Der freie Seeverkehr und der Verzicht der meisten Länder auf das Flaggenprivileg verstärken noch den besonderen Charakter der Lage, in der sich ein Schiff gegenüber anderen Erzeugnissen befindet. Der Schutz der Schiffbauindustrie würde ihre Probleme nicht endgültig lösen und den Reedereien der Gemeinschaft, die bereits dem anarchischen Wettbewerb der Beförderer anderer Länder ausgesetzt sind, einen schweren Schlag versetzen. Dieser Wettbewerb hat die Flotte der Gemeinschaft bereits in eine bedrohliche Lage gebracht, die gegenüber dem Höchststand von 1980 um zwei Fünftel geschrumpft ist, während der Anteil der Gemeinschaft an den weltweit verschifften Tonnagen zwischen 1980 und 1986 von 29 % auf 19 % gesunken ist.

Hervorzuheben ist, daß der auf den Verzicht auf die Flagge zurückzuführende beschleunigte Niedergang der Gemeinschaftsflotte für die gesamte Gemeinschaft bedeutende wirtschaftliche und soziale Folgen gehabt hat. Eine Politik zur Verteidigung des Schiffbaus würde eine gleichzeitige Abschottung des Weltseetransportmarktes erfordern, die nicht realisierbar ist, weil die meisten, dem freien See- und Frachtverkehr verbundenen Länder sich daran nicht beteiligen würden.

Da es unmöglich ist, auf Weltebene zu einer normalen Wettbewerbssituation im Seetransportsektor zu gelangen, würden protektionistische Maßnahmen an den Grenzen dazu führen, daß die Schiffe von Reedern der Gemeinschaft in zunehmendem Umfang unter Billigflaggen fahren würden. Aus diesem Grund hat die Gemeinschaft die Zollbefreiung für alle Einfuhren von in Drittländern gebauten Hochseeschiffen einführen müssen. Wegen dieser Zollbefreiung können die Schiffe selbstverständlich das System der allgemeinen Präferenzen nicht in Anspruch nehmen. Die Gefahr eines Transfers unter eine Billigflagge erklärt auch, warum es keine quantitativen Beschränkungen gibt und jegliche Verweigerung einer Einfuhrlizenz unwirksam wäre.

In der Praxis sind folglich die handelspolitischen Instrumente deshalb nicht auf den Schiffbau anwendbar, weil ein Hochseeschiff keine für den Gebrauch innerhalb der Gemeinschaft bestimmte Ware ist. Ein Hochseeschiff übt seine Beförderungstätigkeit außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft aus, wo es dem ständigen Wettbewerb der Schiffe anderer Länder ausgesetzt ist.

#### Dem Schiffbau zur Verfügung stehende Instrumente

6. Die Gemeinschaft hat zollrechtlich die Erhebung von Zöllen auf alle aus Drittländern eingeführte Erzeugnisse ausgesetzt, die in den Schiffbau eingehen. Außerdem entfallen alle quantitativen Beschränkungen bei der Einfuhr von Erzeugnissen, die für den Schiffbau bestimmt sind.

Die Schiffbauindustrie kann die Ausfuhrkredite in Anspruch nehmen. Aufgrund einer sektoralen Vereinbarung innerhalb der OECD ist es nicht möglich, ein noch günstigeres Finanzierungssystem für Schiffe einzuführen. Eine Förderung des Schiffsabsatzes durch Unterstützungskredite würde wahrscheinlich den Verkauf von Schiffen etwas steigern, doch wäre sie angesichts der Auswirkung anderer Beihilfen außerordentlich kostspielig und würde zwangsläufig die Gewährung ähnlicher Kredite durch andere Länder auslösen.

### C. Defensive Aktion

17. Die Schwierigkeiten bei der Anwendung einer defensiven Politik treten insbesondere im Bereich der Antidumping-/Antisubventionsaktion zutage. Eine solche Aktion könnte sich theoretisch auf den Wettbewerb beziehen, dem die Gemeinschaftsindustrie auf dem Markt der Gemeinschaft ausgesetzt ist, und zwar praktisch auf Ebene der in der Gemeinschaft ansässigen Käufer von Schiffen.

Unabhängig von den normalen Voraussetzungen für den Erfolg einer solchen Aktion ist diese Aktion nur sinnvoll, wenn sie zur Einführung von Antidumping- oder Ausgleichszöllen bei der Einfuhr führt. Die "Dumping"-Schiffe oder "subventionierten" Schiffe werden aber nicht zwangsläufig "eingeführt", d.h. im Zollgebiet der Gemeinschaft eingetragen. Praktisch lassen die Reeder der Gemeinschaft ihre Schiffe häufig außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft eintragen und fahren unter Flaggen, mit denen sie sich der Anwendung der auf dem Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten geltenden nationalen und gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften entziehen können. Diese Aktion wäre für den Schutz der gemeinschaftlichen Schiffbauindustrie auf dem Gemeinschaftsmarkt nur dann wirksam, wenn die Reeder der Gemeinschaft verpflichtet wären, ihre Schiffe im Zollgebiet der Gemeinschaft einzutragen und eine Flagge zu führen, die es ermöglichen würde, die Antidumpingzölle oder Antisubventionsausgleichszölle effektiv anzuwenden.

die obligatorische Eintragung der Schiffe ins Schiffsregister eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft könnte, wenn der Reederei im Gegenzug nicht andere Vorteile gewährt werden (z.B. auf steuerlichem Gebiet oder in bezug auf die bei der Beschäftigung der Seeleute anfallenden Lohnkosten), zu einer Erhöhung der Betriebskosten führen. In diesem Zusammenhang wäre die Einführung einer Gemeinschaftsflagge in Erwägung zu ziehen, mit der ferner gewisse Handelsprivilegien sowie die Verpflichtung verbunden wären, gewisse Erzeugnisse, die aus- oder eingeführt werden, auf Schiffen der Gemeinschaft zu befördern.

Auch ist zu beachten, daß die weitaus niedrigeren Preise einiger Länder nicht auf dem Dumping, sondern auf der Tatsache beruhen, daß sie über effiziente und wenig kostspielige Arbeitskräfte, über preiswertere Rohstoffe (beispielsweise Stahl) und vor allem über einen weitaus besseren Auftragsbestand als die Schiffswerften der Gemeinschaft verfügen. (Die Kosten einer Schiffswerft, die 20 Schiffe von häufig gleicher Art baut, sind zwangsläufig niedriger als die einer Schiffswerft der Gemeinschaft, die zwei Schiffe baut). Tatsächlich sind die öffentlichen Beihilfen, die bestimmte Schiffswerften im Fernen Osten erhalten, im allgemeinen deutlich niedriger als die Beihilfen für Schiffswerften der Gemeinschaft.

8. Eine Aktion im Rahmen des "Neuen handelspolitischen Instruments" (Verordnung EWG 2641/84) könnte sich auf den Wettbewerb beziehen, dem die gemeinschaftliche Schiffbauindustrie ausgesetzt ist.

Eine der wesentlichen Voraussetzungen ist, daß sich die Preise der Konkurrenten aus unerlaubten Handelspraktiken ergeben oder daß sie gegen ein Recht der Gemeinschaft verstoßen.

Unerlaubte Handelspraktiken liegen vor, wenn festgestellt werden kann, daß die Preise der Konkurrenten auf Praktiken von Drittländern beruhen, die "mit den Regeln des Völkerrechts oder den allgemein anerkannten Regeln unvereinbar sind" (Art.2 Abs.1). Damit ein solches Verfahren eingeleitet werden kann, müsste beispielsweise ermittelt werden können, daß das Drittland entweder Ausfuhrsubventionen von der Art der im Anhang zum Subventionskodex des GATT aufgeführten Subventionen oder interne Subventionen gewährt, die mit den Bestimmungen dieses Kodex unvereinbar sind. Angesichts der Höhe der in der Gemeinschaft gewährten Beihilfen sind die Erfolgsaussichten eines solchen Verfahrens inexistent.

Die Ausübung eines Rechts der Gemeinschaft setzt praktisch voraus, daß die Preise der Schiffbauindustrie eines Drittlandes auf einem Verhalten dieses Drittlandes beruhen, das zur Einleitung eines Verfahrens nach Artikel XXIII des GATT führen könnte.

die eigentliche Tatsache, daß ein Verfahren im Rahmen des neuen handelspolitischen Instruments eingeleitet wird, könnte einen abschreckenden Effekt haben. Allerdings könnte der Rat auf Vorschlag der Kommission handelspolitische Gegenmaßnahmen erst dann treffen - dies ist in der Verordnung 2641/84 über die Einführung des neuen Instruments ausdrücklich vorgesehen - , wenn ein Streitbeilegungsverfahren praktisch ein Verfahren nach Artikel XXIII des GATT, durchgeführt worden ist.

Eine abschreckende Aktion mit Hilfe eines Verfahrens, das andere Bereiche der Handelspolitik betrifft, kann nicht ohne weiteres durchgeführt werden, wenn sich die Streitsache nicht nur auf eine Ware, in diesem Fall die Schiffe, sondern auf mehrere Waren oder Wirtschaftszweige bezieht. Einige dieser Wirtschaftszweige können ebenso wichtig wie der Schiffbau sein oder neue Industrien repräsentieren. Im Fall Korea zeigt sich, daß dieses Land nicht nur Probleme im Sektor Schiffbau aufwirft, sondern auch in den Sektoren Stahl, Elektronik, Textilien usw. Die Situation ist im Fall Japans noch beunruhigender. Die Vergeltungsmaßnahmen in anderen koreanischen oder japanischen Wirtschaftszweigen würden gegen die GATT-Bestimmungen verstoßen und könnten nur durchgeführt werden, wenn sie mit der GATT-Regelung vereinbar sind.

Eine Aktion im Rahmen der allgemeinen Präferenzen hätte nur begrenzte Auswirkungen, da sie Japan, das 45 % der Schiffe in der Welt baut, nicht treffen würde. Man könnte sich jedoch fragen, ob Maßnahmen im Rahmen des APS gegen Korea ins Auge zu fassen wären.

#### D. Bemühungen um Zusammenarbeit

19. Die Gemeinschaft hat über eine Reihe von Initiativen stets gezeigt, daß sie zu Konzertierungsaktionen sowohl auf multilateraler wie auch auf bilateraler Ebene, insbesondere mit Korea und Japan, bereit ist. Sie wird ihre Bemühungen fortsetzen, obwohl sie weiß, daß die Aussichten auf nennenswerte Ergebnisse begrenzt sind.

Korea hat die Gemeinschaft - in der Vergangenheit der zweitgrößte Produzent der Welt - inzwischen überflügelt; das Land, das über billige Arbeitskräfte verfügt, führt mit Hilfe der industrialisierten Länder beträchtliche Investitionen in der Eisen- und Stahlindustrie durch, die es ihm ermöglichen werden, zum weltweit bedeutendsten Produzenten von Schiffsblechen zu avancieren. Korea, das sich nicht einmal ansatzweise bemüht hat, seine Produktionskapazitäten zu verringern und gleichzeitig eine derart aggressive Preispolitik verfolgt hat, daß die Schiffsbauer dort, obwohl sie die weitaus niedrigsten Kosten haben, Verluste erleiden, hat diese, wie auch andere Investitionen in dem Bestreben durchgeführt, im Schiffsbau noch wettbewerbsfähiger zu werden.

Außerdem lagen die im Jahre 1986 abgewickelten Aufträge (deren Tonnage mehreren Quellen zufolge, bei über 3 Millionen BGRT lag) deutlich über einige Zielvorgaben des Landes für die ersten Monate des Jahres 1986 (2,1 Mio GBRT).

20. Bei den zahlreichen Kontakten, die in den letzten Jahren stattgefunden haben, hat die Kommission gegenüber der koreanischen Regierung den Wunsch nach einer Einleitung eines Dialogs geäußert, mit dem Ziel, wenigstens die Andeutung einer Zusammenarbeit in diesem Sektor zu erreichen. Dieser Schritt wurde niemals beantwortet, weder auf der Ebene der industriepolitischen Maßnahmen dieses Sektors, noch auf der Ebene der von Korea praktizierten Beschränkung des Imports von Schiffsausrüstung.

Danach wurde das Problem noch im Juni 1986 und April 1987 auf bilateraler Ebene behandelt. Diese Diskussionen haben keine konkreten Ergebnisse gebracht. Es wäre deshalb notwendig, die Diskussionen möglichst bald wiederaufzunehmen und sich in dieser Frage besonders beharrlich zu zeigen.

Die Behörden dieses Landes haben sich darauf beschränkt, auf multilateraler Ebene eine Kooperation mit den Mitgliedstaaten der OECD ins Auge zu fassen, wobei es ausschließlich um einen faktenbezogenen Informationsaustausch gehen soll. Die Kommission möchte die bilateralen Beziehungen neu beleben, mit dem Ziel, die Diskussion mit den Sachverständigen der verschiedenen Wirtschaftszweige nicht auf einen einfachen Informationsaustausch zu beschränken, sondern mit ihnen eine eingehende und konstruktive Diskussion über dieses Thema zu führen.

Es ist der Kommission jedoch daran gelegen zu unterstreichen, daß eine Rückkehr zu normalen Marktverhältnissen nur dann möglich ist, wenn die südkoreanische Industrie in kürzester Zeit auf die von ihr derzeit verfolgte unbeständige Preispolitik verzichtet und bei neu zu bauenden Schiffen eine Angebotspolitik verfolgt, die die realen Kosten zugrunde legt.

Folglich ist die Wahrscheinlichkeit, daß die Konzertierung schließlich zu einer Einschränkung der koreanischen Schiffsproduktion führen könnte, gering.

21. Zwar ist die Lage in Japan anders, es kann jedoch nicht mit Sicherheit gesagt werden, daß die Einschränkung der Industrietätigkeit dieses Landes in Bereichen wie der Eisen- und Stahlindustrie oder selbst den neuen Industrien dieses mit einer besonderen Wirtschaftsstruktur ausgestattete Land zu einer realistischeren Einschätzung der Schwierigkeiten im Schiffsbau führt.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß in Japan heute fast 45 % aller in der Welt produzierten Schiffe hergestellt werden, muß sich nach Ansicht der Kommission die japanische Industrie stärker als die anderer Staaten bemühen, ein gerechtes Gleichgewicht zwischen Nachfrage nach und Angebot von Schiffen herzustellen, selbst wenn man berücksichtigt, daß das derzeit katastrophale Preisniveau insbesondere auf die von den südkoreanischen Werften praktizierte Preispolitik zurückzuführen ist.

22. Das japanische Umstrukturierungsprogramm für die kommenden zwei Jahre sieht einen zusätzlichen Kapazitätsabbau von 20 % vor, wobei als vereinbart gilt, daß die restlichen Kapazitäten während der Zeit der Umstrukturierung zu 60 % ausgelastet werden sollen, wodurch der Marktanteil Japans auf rund 35 % der Weltproduktion fallen wird. Japan beabsichtigt jedoch, seinen Marktanteil in den neunziger Jahren auf 40 %, d.h. ungefähr 4,8 Millionen GBRT, zu erhöhen. Dieses Ziel der japanischen Werften erfüllt die Gemeinschaft mit großer Sorge, denn wenn es erreicht ist, wird der Markt von einer Überkapazität in Höhe von ungefähr 2 Millionen GBRT bedroht, und das bedeutet, daß alle Bemühungen, die Marktpreise auf ein normales Niveau zu bringen, vergeblich gewesen sein werden.

Die zahlreichen Initiativen der Kommission in Richtung auf eine sowohl multilaterale als auch bilaterale Konzertierung über Probleme wie Überkapazität und Normung haben bisher nicht mehr erbracht als einen Informationsaustausch über die auf beiden Seiten bestehenden Orientierungen und Beschlüsse.

Japan hat 1986 ein Restrukturierungsprogramm festgelegt, wie es oben beschrieben wurde; es hat Anregungen zu einer vorherigen politischen Konzertierung mit der Gemeinschaft abgelehnt.

23. Nach Auffassung der Kommission geht das japanische Programm von einer Überschätzung der Absatzmöglichkeiten der japanischen Werften in den 90er Jahren aus, denn es berücksichtigt nicht, daß aufgrund der Schaffung neuer Werften oder der Erweiterung der in den Entwicklungsländern bestehenden Werften mit neuen Konkurrenten auf dem Markt zu rechnen ist. Die japanische Zielsetzung hinsichtlich der langfristigen Marktanteile wäre nur dann realistisch, wenn praktisch alle Werften der Gemeinschaft vom Weltmarkt verschwinden würden. Die Kommission ist ganz sicher nicht bereit, von einer solchen Hypothese auszugehen.

Da das Problem der Überkapazitäten nur geregelt werden kann, wenn Korea und Japan ihre Haltung ändern, muß die Kommission ihren Druck auf diese Länder verstärken, um sie zum Einlenken zu bewegen. Allerdings genügt es nicht, auf die Länder des Fernen Ostens, die hauptsächlich für die gegenwärtige Flaute in der Schiffbauindustrie der Gemeinschaft verantwortlich sind, Druck auszuüben und sie gegebenenfalls zu konkreten Aktionen zu veranlassen: die Schwierigkeiten der Werftindustrie können nur dann vollständig gelöst werden, wenn eine noch weiter reichende Restrukturierung durchgeführt wird.

24. Die Schwierigkeiten der Werftindustrie und des Seeverkehrs bestehen weltweit. Eine Konzertierungsaktion sollte, wenn sie wirksam sein soll, sämtliche Schiffbauländer der Welt einschließen.

Die Dienststellen der Kommission prüfen zur Zeit, welche konkreten Maßnahmen im Bereich der Außenhandelspolitik in Frage kommen. Sie prüfen ferner die Zweckmäßigkeit einer größeren Konzentration der Werften in Europa.

Die Kommission beabsichtigt, die Ergebnisse dieser Prüfung bis Ende 1987 vorzulegen.

II.C.ii Stabilisierung der Nachfrage

25. Im Bereich des Seetransports hat die Kommission die verschiedenen Massnahmen geprüft, die die Gemeinschaft treffen könnte, um die Überkapazität zu verringern, insbesondere Initiativen zur Förderung der Abwrackung von Schiffen :

- Unterstützung der Abwrackung
- eine Bau- und Abwrackungspolitik
- Einrichtung eines Garantiefonds für die Förderung der Abwrackung
- Einrichtung von Abwrackungsarsenalen.

26. Wie sich zeigt, verdienen die beiden letzteren Möglichkeiten, vor allem die der Einrichtung eines Garantiefonds, eine aufmerksame Prüfung.

So stellte sich heraus, dass das Bestehen von Hypotheken auf den Schiffen einer der Hauptfaktoren ist, die die Reeder davon abhalten, ihre Schiffe abwracken zu lassen. In diesem Bereich gibt es einen neueren Versuch (September 1986) in Japan, den die Analyse der Kommissionsdienststellen berücksichtigt. Es wurde noch kein Beschluss gefasst, die Arbeiten der betroffenen Dienststellen gehen jedoch voran.

27. Darüber hinaus könnte die Gemeinschaftsmassnahme im Bereich der Reedereien zur Stabilisierung der Handelsflotte der Gemeinschaft beitragen, die seit 1980 um zwei Fünftel geschrumpft ist.

In diesem Zusammenhang sind die vor kurzem vom Rat verabschiedeten Verordnungen (22. Dezember 1986) (4) im Bereich des Seetransports zu nennen, deren Ziele nachstehend im einzelnen aufgeführt sind und von denen zu hoffen ist, dass sie den Reedereien der Gemeinschaft helfen werden, mit den Beschränkungen des Zugangs zu Ladungen und sonstigen restriktiven Praktiken von Drittländern fertigzuwerden.

Diese Verordnungen bilden ein kohärentes Bündel von Rechtsinstrumenten auf Gemeinschaftsebene, um eine solche Politik unter Anwendung der Grundbestimmungen des EG-Vertrages im Bereich der Wettbewerbsregeln und des freien Dienstleistungsverkehrs zu verfolgen.

28. Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern hebt in einer Übergangszeit die bestehenden Beschränkungen für die Reeder der Gemeinschaft durch einseitige Massnahmen oder über bilaterale Vereinbarungen der Ladungsaufteilung auf und untersagt Ladungsanteilvereinbarungen in künftigen Abkommen mit Drittländern mit Ausnahme aussergewöhnlicher spezifischer Umstände im Linienverkehr.

Die Verordnung (EWG) Nr. 4058/86 für ein koordiniertes Vorgehen zum Schutz des freien Zugangs zu Ladungen in der Seeschifffahrt ermöglicht der Gemeinschaft, Gegenmaßnahmen zu treffen, wenn Drittländer Beschränkungen des freien Zugangs zu Ladungen für Reeder der Gemeinschaft oder für die Schiffe einführen, die in der Gemeinschaft gemeldet sind. Diese Gegenmaßnahmen können gemeinsam mit anderen OECD-Ländern getroffen werden, mit denen ein Abkommen abgeschlossen wurde.

Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 über die Anwendungsmodalitäten der Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrags auf grenzüberschreitende Beförderungen auf dem Seeweg von oder nach Häfen der Gemeinschaft oder zwischen Häfen innerhalb der Gemeinschaft soll gewährleisten, daß der Wettbewerb nicht durch restriktive Praktiken über Gebühr verfälscht wird, ohne daß dies zu einer zu weitgehenden Reglementierung in diesem Wirtschaftszweig führt. Die Gruppenfreistellung vom allgemeinen Kartellverbot gemäß EWGV, die das "Brussels package" (Verordnung (EWG) Nr. 954/79 des Rates vom 15. Mai 1979 (5)) betreffend den Verhaltenskodex für Linienkonferenzen der Vereinten Nationen bereits erwarten ließ, wird den Konferenzen vorbehaltlich bestimmter Auflagen und Bedingungen und unter der Annahme gewährt, daß es sich um offene Konferenzen handelt. Wenn der Wettbewerb bei bestimmten Frachten von vornherein dadurch ausgeschlossen ist, daß die Tätigkeit der Gesellschaften außerhalb der Konferenzen unter anderem durch Maßnahmen von Drittländern behindert wird, ist eine Grundvoraussetzung nicht mehr erfüllt und die Gruppenfreistellung zurückzunehmen.

Obwohl die Konferenzen angehörenden wie diesen nicht angehörende Gesellschaften den Wettbewerbsregeln unterworfen sind, müssen nur die Konferenzen die zusätzlichen Auflagen erfüllen, da sie von der Gruppenfreistellung profitieren. Der Wettbewerb muß jedoch zwischen allen Parteien, den Konferenzen wie den unabhängigen Linien, fair sein. Verordnung (EWG) Nr. 4057/86 über unlautere Preisbildungspraktiken in der Seeschifffahrt erlaubt, Ausgleichsabgaben von ausländischen Reedern zu erheben, die von durch Drittländer gewährten marktfremden Vorteilen profitieren und die regelmäßig Frachtraten anbieten, die zu niedrig sind, um von Gesellschaften, die auf marktgerechter Basis operieren, eingehalten zu werden.

29. Ganz allgemein konkretisiert das Bündel dieser Verordnungen die Entschlossenheit der Gemeinschaft, den freien und nichtdiskriminierenden Zugang zu den Ladungen sowie den lautereren Wettbewerb auf marktbezogener Basis im Handel von, nach und innerhalb der Gemeinschaft unter Berücksichtigung der Interessen der Verloader und Häfen zu gewährleisten.

Man hofft, daß diese Verordnungen restriktiven Maßnahmen von Drittländern oder unlauteren Praktiken ausländischer Reeder vorbeugen. Werden derartige Maßnahmen dennoch getroffen, sollen die Verordnungen wirksame Lösungen auf dem Verhandlungswege ermöglichen.

Falls dies nicht der Fall ist, liefern sie Handhaben für ein defensives Vorgehen, um die Maßnahmen oder Praktiken zu konterkarieren.

Im Übrigen hat die Kommission begonnen, Vorschläge für den Rat auszuarbeiten, um die Disparitäten zwischen den Betriebsbedingungen und den Kosten der Gemeinschaftsflotte insgesamt und ihrer ausländischen Konkurrenz zu verringern.

Dies dürfte, sofern die Handelsflotte der Gemeinschaft ihren Anteil an der Weltflotte hält, schließlich positive Auswirkungen auf das Auftragsniveau des Schiffbaus in der Gemeinschaft haben.

### II. C. iii. Belebung des Binnenmarktes

Vor der Krise des Jahres 1976, als noch ein relatives Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage im Schiffbau herrschte und die Subventionen für diesen Sektor sich in vertretbaren Grenzen hielten und somit keine nennenswerten Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten schufen, betrug der Anteil der innergemeinschaftlichen Auslieferungen im Verhältnis zur Gesamtproduktion etwa 20 bis 25 %.

Nach dem Einsetzen der Krise führte das Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage dazu, daß dem Schiffbau systematischer sowohl direkte als auch indirekte Beihilfen gewährt wurden. Das Ergebnis war eine sofortige, vollständige und anhaltende Aufsplitterung des Gemeinschaftsmarkts in Einzelmärkte. Seit 1976 sind die innergemeinschaftlichen Lieferungen zwischen den Mitgliedstaaten stark abgesunken und betragen nur noch ungefähr 5 %.

Die Kommission ist der Auffassung, daß ihre Vorschläge zur Neugestaltung der Beihilfen und der einschlägigen Industriepolitiken, die eine Bevorzugung der wettbewerbsfähigsten Werften und eine bessere Transparenz der Beihilfen ermöglichen, ein geeignetes Instrument sind, um das von der Gemeinschaft stets verfolgte Ziel eines Gemeinsamen Marktes zu erreichen, der die Gewähr dafür bietet, daß der innergemeinschaftliche Wettbewerb für alle Unternehmen in der Gemeinschaft unter gleichen Bedingungen stattfindet.

Letztere Forderung wird bekräftigt durch Artikel 4 der 6. Richtlinie, der vorsieht, daß, falls ein Wettbewerb zwischen Werften verschiedener Mitgliedstaaten um einen bestimmten Auftrag vorliegt, die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaates die vorherige Mitteilung der betreffenden Beihilfevorhaben verlangt. Die Genehmigung der Kommission, ohne die das Beihilfevorhaben nicht durchgeführt werden kann, soll sicherstellen, daß die geplante Beihilfe die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändert, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

II.C.iv. Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten

33. Eine Schiffbaupolitik muss sich auf alle Faktoren erstrecken, die Einfluss auf die Lage dieser Industrie haben, und dazu gehört auch Forschung und Entwicklung. Sicher können die gegenwärtigen Schwierigkeiten des Schiffbaus nicht mit Hilfe der Forschung gelöst werden, doch trägt diese langfristig zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit bei.

Nach einer Untersuchung der Kommission kommt beim Schiffbau im eigentlichen Sinne eine Priorität im FuE-Bereich der Anwendung der neuen Technologien auf die Produktion zu. Dies gilt für CAD/CAM-Systeme, Robotik und Automatisierung. Da jedoch die Ausrüstung einen grossen Anteil an den Kosten eines Schiffes hat - je nach Schiffstyp zwischen 50 und 65 % - liegt auf der Hand, dass Forschung und Entwicklung auf diesem Gebiet beträchtlich zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit beitragen können. Die Forschung auf dem Gebiet der Produkttechnologien scheint wichtiger auf der Ausrüstungsseite als bei den Werften selbst.

34. Der FuE-Bedarf für den gesamten Schiffbausektor und die verschiedenen Zweige der meerestechnischen Industrie sowie für die Zulieferer und Ausrüster, die für die Werften arbeiten - die ihrerseits mit den Reedern in Verbindung stehen - lässt sich nicht unter einem spezifischen, sektorenbezogenen Konzept zusammenfassen. Die Kommission hat im übrigen diese Betrachtungsweise seit mehreren Jahren aufgegeben.

35. Dennoch scheint es wünschenswert, dass sowohl im Bereich der Werften als auch auf der Ebene der Ausrüster und zwischen beiden eine bessere Koordinierung besteht.

Die Kommission hat daher sowohl die Werftindustrie als auch die meerestechnische Industrie aufgefordert, gemeinsam Prioritäten im Bereich von Forschung und Entwicklung festzulegen.

36. Ein solches Konzept hätte einen doppelten Vorzug gegenüber der gegenwärtigen Situation, in der die Forschungen unkoordiniert von den einzelnen Unternehmen mit oder ohne finanziellen Beitrag der öffentlichen Hand auf einzelstaatlicher Ebene durchgeführt werden.

Zunächst könnte so bis zu einem gewissen Grad die Zweigleisigkeit vermieden werden, die gegenwärtig weniger aus Gründen des Wettbewerbs und des gewerblichen Eigentums als aus unzureichender Information besteht. Es wäre schon ein grosser Fortschritt, wenn in einem Zeitpunkt, in dem ein Grossteil der Industrie kaum in der Lage ist, die erforderlichen Mittel für Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten aufzubringen, die vorhandenen Ressourcen besser genutzt werden könnten.

7. Darüber hinaus würde es ein solches Vorgehen ermöglichen, die Projekte besser in die multidisziplinären Programme der Gemeinschaft wie BRITE und ESPRIT einzufügen. Vier Vorhaben waren bereits Gegenstand von Verträgen im Rahmen der ersten Tranche des Programms BRITE. Man kann hoffen, dass ihre Ergebnisse für den Schiffbau von grossem Interesse sind : sie betreffen alle Forschungen auf dem Gebiet neuer Schweisstechnologien. Ein fünftes Vorhaben betrifft Methoden zur Bewertung der Zuverlässigkeit von Off-shore-Anlagen und anderen meerestechnischen Strukturen bei der Projektvorbereitung und Durchführung. Natürlich könnte ein Multiplikatoreffekt erreicht werden, wenn diese Projekte gleichzeitig Bestandteil eines gemeinsamen Zieles wären.

Das Programm ESPRIT wird wahrscheinlich Vorhaben auf dem Gebiet der fortgeschrittenen Telekommunikations- und Informationstechniken für moderne Schiffe einschliessen können. So könnte zwischen den Ausrüstungsindustrien und Reedern im Rahmen von F&E-Aktivitäten auf dem Gebiet der Navigation und des Betriebs von Schiffen eine Verbindung hergestellt werden.

38. Die Kommission hat ferner im Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung ein Unterprogramm "Verkehr" vorgesehen, das seinerseits einen Teil "Seeverkehr" enthält. In diesem Teilprogramm könnten Forschungen über fortgeschrittene Schiffstypen und fortgeschrittene Schiffssysteme einen Platz finden.

39. Schliesslich besteht die Möglichkeit direkter Unterstützung für F&E-Aktivitäten im Rahmen des Programms zur Unterstützung der technologischen Entwicklung im Bereich der Kohlenwasserstoffe, das vor allem für Offshore-Aktivitäten gilt. Die Verlängerung dieses Programms im Jahr 1985 bis 31. Dezember 1989 mit einer neuen Mittelausstattung von 140 Mio ECU bietet die Möglichkeit, für die technische Innovation einen Gemeinschaftsbeitrag von bis zu 40 % zu gewähren.

Die Kommission räumt den Vorhaben, die von KMU eingereicht werden, besondere Prioritäten zu. So können kleine Werften und Ausrüstungsbetriebe, die Versorgungsschiffe für die Offshore-Industrie herstellen, im Rahmen des Programms ebenfalls unterstützt werden.

#### II.C.v. Zusammenarbeit der Unternehmen der meerestechnischen Industrie

40. Die künftige Stellung und Wettbewerbsfähigkeit der Werften der Gemeinschaft auf dem Weltmarkt wird in beträchtlichem Masse auch davon abhängen, ob eine moderne und leistungsfähige meerestechnische Industrie in der Gemeinschaft verfügbar ist. Da diese Industrien ein weites und heterogenes Feld darstellen, das von spezialisierten Herstellern bestimmter Ausrüstungsteile bis zur Produktion von nicht für Schiffe bestimmten Erzeugnissen reicht und auf mehrere andere Sektoren übergreift, sind diese nur in einigen Mitgliedstaaten als Verband organisiert. Aus diesen

Gründen ist es sehr schwierig, zuverlässige statistische Informationen über die jeweilige Bedeutung dieses Sektors oder Untergruppen der einschlägigen Industrien, insbesondere für Daten über die gemeinschaftsweite Produktion und den Umsatz, zu erhalten.

Diese Sachlage hat bisher die Kommission nicht nur daran gehindert, spezifische Aktionen zugunsten des Gesamtsektors auszuarbeiten, sondern beschränkt auch beträchtlich die Möglichkeiten, die Zusammenarbeit zwischen diesen Industrien und dem Schiffbau und den Reparaturwerften zu fördern.

41. Die Kommission hat daher informelle Gespräche mit Vertretern der verschiedenen auf diesem Gebiet tätigen Industriezweige sowie mit den wenigen in der Gemeinschaft bestehenden Organisationen aufgenommen, um zu bestimmen, ob eine mehr strukturierte Form für die Überlegungen über gemeinsame Aktionen geschaffen werden kann. Diese Gespräche haben bisher dazu geführt, dass in zwei Mitgliedstaaten Schritte zur Schaffung eines Verbands der meerestechnischen Industrie auf nationaler Basis unternommen wurden, zusätzlich den vier Mitgliedstaaten, in denen solche Organisationen bereits bestanden. Die Industrie eines siebten Mitgliedstaats sondiert die Möglichkeit einer gemeinsamen Struktur.

Diese Erörterungen betrafen eine Anzahl von Fragenbereichen, in denen die Möglichkeiten für ein Vorgehen auf Gemeinschaftsebene geprüft werden sollten, wie auch die Form, in der eine solche Zusammenarbeit am wirksamsten durchgeführt werden könnte. Die bestehenden Verbände und solche, die gegenwärtig gebildet werden, werden ihre Mitglieder zu diesen Fragen anhören und die Kommission über ihre Folgerungen unterrichten.

42. Grundsätzlich werden vier Interessengebiete für ein mögliches Vorgehen in Betracht gezogen, und zwar :

- Entwicklung gemeinsamer Produktnormen und Normung

Auf diesem Gebiet wurden in der Werftindustrie nur geringe Fortschritte erzielt, doch besteht der Eindruck, dass die Ergebnisse aussichtsreicher wären, wenn sie in grösserem Masse auf die Schiffsausrüstungsindustrie und nicht nur im Rahmen der Schiffbauindustrie angewandt würden. Überdies würde jegliche Entwicklung in der Ausrüstungsindustrie der Schiffbauindustrie unmittelbar zugute kommen.

- Forschung und Entwicklung

Für die Schiffsausrüstungsindustrien wären verstärkte Bemühungen, die darauf abzielen, die neue Technologie für ihre Produkte anzuwenden, sobald diese neuen Techniken verfügbar werden, von grossem Nutzen. Das bedeutet, dass die Produktentwicklungsarbeiten gefördert werden sollten, doch sind infolge der Streuung dieser Industrien gemeinsame Forschungsprogramme schwer zu gestalten; die Bemühungen sollten auf gemeinsame Forschungsziele gerichtet sein.

#### - Gemeinsame Vermarktung

Wenngleich eine gemeinsame Vermarktung möglicherweise nicht für alle Herstellergruppen der Schiffsausrüstungsindustrie von gleichem Interesse und mitunter aus Erwägungen des industriellen Wettbewerbs unmöglich ist, kann die Kommission Handelsaufträge oder Vertretungen bei internationalen Handelsmessen unterstützen - und hat dies auch getan - wenn die betreffenden Industrien angemessene Absprachen im Hinblick auf eine wirksame gemeinsame Vermarktung treffen können.

#### - Einfuhrbeschränkungen in Drittländer

Eine gemeinschaftliche Aktion könnte die politische Intervention der Kommission zugunsten der Industrien umfassen, die bei ihren Ausfuhren nach Drittländern auf Hindernisse stossen, was den Schutz, die Mengen und die Zölle betrifft.

### III. Soziale Aspekte

#### III.A. Beschäftigungsrückgang

43. In den letzten zehn Jahren ist die Gesamtbeschäftigung auf den Werften der Gemeinschaft um über 50 % zurückgegangen, wobei der Rückgang im Neubau von Handelsschiffen 59 % und bei den Instandsetzungen 33 % betrug.

Hinsichtlich des Beschäftigungsrückgangs im Handelsschiffsneubau zeigt Tabelle 2, dass bei einem Gesamtrückgang von jährlich durchschnittlich etwa 10 % der Rückgang in den einzelnen Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede aufweist.

TABELLE 2

|                              | 1975    | 1978    | 1979    | 1980    | 1981    | 1982    | 1983    | 1984   | 1985    |
|------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|---------|
| Belgien(a)                   | 7 467   | 6 614   | 6 258   | 6 523   | 6 347   | 4 680   | 4 104   | 4 060  | 3 923   |
| Dänemark                     | 16 630  | 12 000  | 9 900   | 11 400  | 11 350  | 11 800  | 11 200  | 10 300 | 10 200  |
| Deutschland                  | 46 839  | 31 113  | 27 369  | 24 784  | 26 521  | 27 600  | 25 966  | 22 189 | 22 260  |
| Griechenland(b)              | 2 316   | -       | -       | 2 672   | 3 393   | 2 900   | 2 812   | 2 000  | 2 000   |
| Spanien(c)                   | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -      | 18 000  |
| Frankreich                   | 32 500  | 25 300  | 23 000  | 22 200  | 22 200  | 21 600  | 21 000  | 16 940 | 15 058  |
| Irland                       | 869     | 840     | 750     | 750     | 762     | 882     | 550     | -      | -       |
| Italien(d)                   | 25 000  | 20 000  | 19 000  | 18 000  | 16 500  | 13 750  | 12 800  | 12 800 | 12 000  |
| Niederlande(e)               | 22 662  | 17 540  | 14 540  | 13 100  | 13 100  | 12 800  | 11 250  | 10 330 | 6 236   |
| Portugal(c)                  | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -      | 5 370   |
| Vereinigtes<br>Königreich(f) | 54 550  | 41 050  | 31 200  | 24 800  | 25 345  | 25 000  | 20 486  | 14 655 | 10 200  |
| Insgesamt                    | 208 833 | 154 457 | 132 017 | 124 229 | 125 518 | 121 012 | 110 168 | 93 274 | 105 247 |

(Die Tabelle beruht auf einzelstaatlichen Quellen)

(a) Revidierte Reihe

(b) In dieser Tabelle nicht einbezogene Daten für die Zeit 1978 - 1979

(c) In dieser Tabelle nicht einbezogene Daten für die Zeit 1975 - 1984

(d) Die Angabe für 1985 entspricht einem Schätzwert

(e) Einschliesslich Bau von Kriegsschiffen; für diese betragen die Schätzungen  
1975 : 1 800; 1978 und 1979 : 3 200; 1980 : 3 400; 1981 und 1982 : 3 200;  
1983 und 1984 : 2 800

(f) Ohne die Arbeitsplätze bei Harland & Wolff (Nordirland).

Dort waren 1985 4 000 Personen beschäftigt.

44. Aufgrund der oben erwähnten Berechnungen der voraussichtlichen Auftragshöhen sowie der Notwendigkeit, die Gesamtkapazität abzubauen, wird geschätzt, dass 1986 die bereits durchgeführten oder beschlossenen Kapazitäts- oder Beschäftigungseinschränkungen in der ganzen Gemeinschaft zum Verlust von 12.000 Arbeitsplätzen geführt haben und weitere 14.000 Arbeitsplätze stark gefährdet sind, während 30.000 im Zeitraum 1987-1989 verloren gehen dürften.

#### 11.B. Soziale Mindestnormen

45. Die Nichteinhaltung sozialer Mindestnormen verstösst nicht nur gegen die Ziele des wirtschaftlichen und sozialen Fortschritts, die die Gemeinschaft in ihrer Politik der Zusammenarbeit und Entwicklung verfolgt, sondern stellt auch eine Form des sozialen Dumping dar.

Die Kommission schlägt vor, die wesentlichen Bestandteile einiger als grundlegend geltender internationaler Mindestarbeitsnormen - Nichtdiskriminierung in Beschäftigung und Beruf, Arbeitszeit in der Industrie, Kinder- und Jugendarbeit, Festsetzung von Mindestlöhnen, Gesundheit und Sicherheit - in Betracht zu ziehen. Sie wird die Möglichkeit prüfen, diese Thematik im Rahmen der Zusammenarbeit mit einigen neuen Industrieländern zu erörtern.

### Regionale Aspekte

Bei ihrer Analyse der regionalen Auswirkungen einer industriellen Umstrukturierung dieser Art folgte die Kommission dem Grundsatz, dass sektorielle Schwierigkeiten unter dem Gesichtspunkt der Bedeutung des Sektors für die Wirtschaft des Gebiets und im Lichte der sozio-ökonomischen Gesamtsituation der weiteren Region zu betrachten sind.

Die 6. Richtlinie über Beihilfen für den Schiffbau soll die Werften der Gemeinschaft veranlassen, sich den Marktverhältnissen anzupassen und ihre Produktionspaletten entsprechend zu ändern. Im Hinblick auf den anhaltenden Nachfragerückgang wird ein substantieller Kapazitätsabbau durch Umstrukturierung oder Stilllegung einer Reihe von Werften erforderlich werden.

Schwerst betroffen sind jetzt und in Zukunft Regionen mit mehr oder weniger grossen Werften, von denen letztere im Vergleich zum Gemeinschaftsdurchschnitt hinsichtlich der Anpassung ihrer Kapazität und Produktionsstruktur an die herrschenden Marktverhältnisse im Rückstand sind und oft Verlustausgleichszahlungen erhielten.

Soweit die Zehnergemeinschaft betroffen ist, deuten die Ergebnisse dieser regionalen Beurteilung auf weitere Arbeitsplatzverluste und mögliche Werftenschließungen in einer Reihe von Zonen hin, in denen bereits die quotenfreien Massnahmen des EFRE wirksam sind.

Ausserdem dürften auch Werften in Gebieten betroffen werden, die keine quotenfreien Beihilfen erhalten konnten. Die Kommission wird die regionalen Auswirkungen der Umstrukturierung unter Benutzung der oben erwähnten Kriterien prüfen.

Für Spanien und Portugal sieht die sechste Richtlinie eine Übergangszeit für eine intensivere und beschleunigte Umstrukturierung vor, nach deren Ablauf diese Länder die neuen Vorschriften anzuwenden hätten. Der Rückgang der Nachfrage nach Schiffneubauten wird jedoch zu relativ hohen Raten des Beschäftigungsrückgangs in den Gebieten führen, die stark vom Schiffbau abhängen, was deren schwache sozio-ökonomische Strukturen noch weiter beeinträchtigen wird.

49. Die Notwendigkeit einer weiteren Umstrukturierung der Schiffbauindustrie wird recht begrenzte - obwohl möglicherweise schrittweise zunehmende - Auswirkungen auf die Beschäftigung in den Zulieferindustrien haben. Mögliche Arbeitsplatzverluste in der Ausrüstungsindustrie sind bei der Regionalanalyse nicht berücksichtigt worden. Die Ausrüstungsindustrie, deren Wettbewerbslage relativ gesund ist, beliefert einen breiten Fächer von Sektoren auf der ganzen Welt.

## V. Aktion der Gemeinschaft

### V.A. Die Instrumente dieser Aktion

50. Auf Vorschlag der Kommission hat der Rat mit Entscheidung 86/667/EWG vom 22.12.86 (6) den Jahresbericht über die Wirtschaftslage in der Gemeinschaft und Festlegung wirtschaftspolitischer Leitlinien für 1987 verabschiedet.

Der Bericht hebt hervor, dass eine stärkere Entwicklung des die Beschäftigung begünstigenden wirtschaftlichen Umfelds einen wichtigen Faktor für die Lösung der Beschäftigungsprobleme darstellt, die sich in den Umstrukturierungssektoren stellen.

Die Kommission hat auch Massnahmen vorgeschlagen, die die Entwicklung örtlicher Beschäftigungsinitiativen fördern (7) und die Langzeitarbeitslosigkeit bekämpfen sollen (8) und finanziert über den Europäischen Sozialfonds die Massnahmen, die in diesen Bereichen von den Mitgliedstaaten durchgeführt werden.

Der Rat verabschiedete am 11.12.1986 eine Entschliessung über ein Aktionsprogramm zur Förderung des Beschäftigungswachstums (9). Dieses Programm enthält eine Reihe von Zielvorstellungen für die Förderung neuer Unternehmen und des Beschäftigungswachstums, der Wirksamkeit der Arbeitsmärkte, der Ausbildung von Jugendlichen und Erwachsenen und der Unterstützung von Langzeitarbeitslosen.

51. Die Schiffbaukrise bedeutet, dass noch bestehende Werften sich modernisieren, Neuinvestitionen tätigen und fortgeschrittenere Technologien verwenden müssen, um wettbewerbsfähiger zu werden. Grössere Wettbewerbsfähigkeit ist auch die Folge neuer Formen der Betriebsführung und Arbeitsorganisation, die Ausbildung von Arbeitnehmern und ihre aktive Beteiligung am Modernisierungsprozess. Der europäische Sozialfonds, der Beihilfen zur Ausbildung und Umschulung von Arbeitnehmern gewährt, und der EFRE, der die Umstellungsmassnahmen der am stärksten betroffenen Gebiete durch verschiedene Massnahmen (besonders auf dem Gebiet der Investitionen) unterstützt, sind die wichtigsten Instrumente einer positiven

Aktion der Gemeinschaft. Angesichts des erheblichen Rückgangs der Beschäftigung in diesem Sektor, der wohl in nächster Zukunft unvermeidbar ist, ist die Kommission der Auffassung, dass eine erhebliche Aufstockung der derzeitigen Fonds und finanzielle Massnahmen und Vorschläge notwendig sind.

Die Kommission ist insbesondere der Auffassung, dass weitere Begleitmassnahmen im sozialen Bereich verabschiedet werden müssen, damit die unmittelbaren Folgen dieser notwendigen Umstrukturierung und die spezifischen Probleme besser bewältigt werden können, die in Gebieten mit umfangreichem Schiffbau und bereits hoher Arbeitslosigkeit auftreten; auch liesse sich das Zeitintervall besser überbrücken, das zwischen den sofortigen gänzlichen oder teilweisen Stilllegungen und den längerfristigen positiven Auswirkungen der Industriemassnahmen auf die wettbewerbsfähigsten Werften (Erweiterung des Auslastungsplans) und der beschäftigungs- und regionalpolitischen Massnahmen eintritt.

#### V.B. Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung

52. Die Interventionen des EFRE in den von der Restrukturierung betroffenen Gebieten mit rückläufiger Wirtschaftsentwicklung sind vor allem dazu bestimmt, alternative Tätigkeiten in diesen Gebieten zu schaffen.

Der EFRE interveniert zur Zeit in den meisten durch die Krise betroffenen Gebieten durch die Finanzierung von Vorhaben und vor allem im Rahmen von Sonderprogrammen unter der alten quotenfreien Abteilung (10), deren finanzielle Mittel sich auf 71 Mio ECU belaufen.

Angesichts der Verschlechterung der Situation ist die Kommission der Ansicht, dass die Umstellungsbemühungen verstärkt werden müssen.

- Einerseits sind die von den weiteren Umstrukturierungen besonders betroffenen Gebiete generell bereits seit vielen Jahren in Krise. Die ständig zunehmenden Arbeitsplatzverluste machen die regionalen Umstellungsbemühungen immer schwieriger. Während zunächst lediglich eine Stimulierung der latenten endogenen Investitionen recht zufriedenstellend dem Erfordernis der Schaffung alternativer Arbeitsplätze genügen kann, macht die Dauer der Krise stärkere Anreize zugunsten völlig neuer Aktivitäten notwendig. Der Abbau der Kapazitäten im Schiffbausektor erreicht nunmehr eine kritische Schwelle, bei der jetzt auch die verbundenen Industrien und die Zulieferbetriebe schliessen müssen. Damit verschwindet ein Grossteil der industriellen Basis. Der Wiederaufbau einer solchen Grundstruktur ist sehr viel schwieriger und kostspieliger.
- Andererseits zeigt die Durchführung der laufenden spezifischen Regionalentwicklungsprogramme, dass der Bedarf für eine Sanierung heruntergekommenen Industriegeländes sowie andere mit der Schaffung von Arbeitsplätzen verbundene Infrastrukturmassnahmen nach wie vor sehr gross ist. Es ist auch zu betonen, dass

die hohen Kosten dieser allerdings unerlässlichen Infrastrukturen die spezifisch für die Unternehmen und die direkte Schaffung von Arbeitsplätzen bereitzustellenden Mittel verringern.

53. Wenn sich die Gemeinschaft deshalb wirklich an den regionalen Umstellungsbemühungen beteiligen will, ist ein bedeutenderer Beitrag notwendig.

Deshalb werden die betroffenen Mitgliedstaaten aufgefordert, dem EFRE Anträge auf eine Gemeinschaftskofinanzierung in Form von Mehrjahresprogrammen oder Projekten für ihre besonders betroffenen Gebiete einzureichen.

Die Kommission ihrerseits schlägt ein Gemeinschaftsprogramm gemäss Artikel 7 der EFRE-Verordnung vor, um die Umstellung und vor allem die Schaffung alternativer Arbeitsplätze in den Gebieten zu erleichtern, die auf Gemeinschaftsebene besonders schwerwiegende Umstellungsprobleme haben. Nach Verabschiedung durch den Rat soll dieses Programm folgendes ermöglichen :

- volle Beteiligung Spaniens und Portugals an den laufenden regionalen Umstellungsbemühungen auf Gemeinschaftsebene zu Bedingungen, die denen für die anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft vergleichbar sind;
- Verstärkung der regionalen Umstellungsbemühungen der Mitgliedstaaten, sofern die Umstellungen bis Ende 1989 eine Verschlechterung der sozio-ökonomischen Lage nach sich ziehen.

Schlüsselement der in diesem Gemeinschaftsprogramm vorgeschlagenen Massnahmen ist die Entwicklung des endogenen Potentials, ein Ansatz, der sich für die Erneuerung der Wirtschaftsstruktur und zur Mobilisierung der Lebenskräfte der betroffenen Regionen und Gebiete am geeignetsten erweist. Es handelt sich um ein Bündel von Massnahmen, die die Verbesserung des natürlichen und sozialen Umfeldes in den fraglichen Gebieten mit der Entwicklung der Klein- und Mittelbetriebe verbinden, vor allem durch wirtschaftliche Beratung, Verbesserung der Betriebsführung, Entwicklung gemeinsamer Dienstleistungen, Förderung der Innovation, Zugang zu Risikokapital, Erstellung sektoraler Studien und durch Investitionsbeihilfen.

#### V.C. Der Europäische Sozialfonds

54. Der Europäische Sozialfonds ist an der Umschulung von Arbeitnehmern für neue Tätigkeiten beteiligt. Die massgebende Bestimmung, nach der derartige Beihilfen gewährt werden, ist Artikel 4 Absatz 3 der Leitlinien für die Fondsverwaltung (Auswahlkriterien); nach dieser Bestimmung erhalten Massnahmen für die Berufsausbildung Vorrang, die im Zusammenhang mit der Umstrukturierung von Industrieunternehmen stehen, die sowohl nach der Zahl der betroffenen Arbeitnehmer als auch nach dem Umfang der erforderlichen Umschulung eine erhebliche Umstrukturierung vornehmen. Die Ausbildung kann Arbeitnehmer, die für eine Tätigkeit in dem Unternehmen umgeschult werden, betreffen, oder solche (in der Überzahl), die gezwungen sind, ausserhalb des Unternehmens einen neuen Arbeitsplatz zu finden. Die nach dieser Vorschrift 1986 gewährten

Beihilfen für Tätigkeiten im Schiffbau hatten ein Volumen von 9,71 Mio ECU und betragen schätzungsweise zwischen 5.700 und 11.000 Arbeitnehmer. 1987 wird das Volumen 15,29 Mio ECU für schätzungsweise zwischen 11.000 und 21.900 Arbeitnehmer betragen.

55. Für den Zeitraum 1987 bis 1989 schätzt die Kommission, dass insgesamt 45.300 Arbeitnehmer in den Genuss der vom Europäischen Sozialfonds kofinanzierten Massnahmen kommen, wobei die Ausbildung sowohl Arbeitnehmer betreffen kann, die für Arbeitsplätze im Schiffbau umgeschult werden müssen, wie auch solche, die eine Umschulung benötigen, weil sie sich einen neuen Arbeitsplatz ausserhalb des Sektors suchen müssen.

Die Haushaltskosten der Ausbildungsmassnahmen des ESF werden wie folgt veranschlagt :

|                                               | 1987    | 1988   | 1989  | Total 1987-89 |
|-----------------------------------------------|---------|--------|-------|---------------|
| Anzahl der betroffenen Arbeitnehmer           | 21 900  | 14 300 | 9 100 | 45 300        |
| - Kosten pro Einheit (ECU) (11)               | 1 375   | 1 410  | 1 445 | ---           |
| - Gesamtkosten ohne lineare Kürzung (Mio ECU) | 30 (12) | 20     | 13    | 63            |

Die Leitlinien sehen Freistellungen von der linearen Kürzung vor, wenn es sich um Massnahmen handelt, deren Durchführung besonders von der Fondsunterstützung abhängt. Die Kommission ist der Ansicht, dass diese Bestimmung die Möglichkeit gibt zu gewährleisten, dass die prioritäten Massnahmen, deren Durchführung tatsächlich von der Fondshilfe abhängt, realisiert werden können.

1.D. Weitere begleitende Massnahmen im sozialen Bereich

56. Der Rat war bei Verabschiedung der Richtlinie 87/167/EWG (1) der Auffassung, dass ergänzende Massnahmen getroffen werden müssten, um die sozialen und regionalen Folgen der Umstrukturierung des Schiffbausektors abzumildern.

Auf der Linie der Orientierungen in der ersten Mitteilung über die industriellen, sozialen und regionalen Aspekte im Schiffbau (3) vertritt die Kommission die Ansicht, dass aufgrund der Beschäftigungslage die Verabschiedung eines Gemeinschaftsprogramms von weiteren begleitenden Massnahmen im sozialen Bereich zugunsten von im Schiffbau entlassenen oder von Entlassung bedrohten Arbeitnehmern unerlässlich sei; sie zielen darauf ab, die Wiedereingliederung ins Erwerbsleben, die soziale und berufliche Eingliederung und die geographische Mobilität der Entlassenen und von Entlassung bedrohten Arbeitnehmer zu fördern wie auch den Übergang zum endgültigen Ausscheiden aus dem Erwerbsleben älterer Arbeitnehmer zu erleichtern, die nicht mehr als Arbeitsuchende angesehen werden. Sie sollen die Massnahmen ergänzen, die für eine Hilfe des ESF und des EFRE in Frage kommen.

57. Die Bestimmungen für die Interventionen des ESF und des EFRE entsprechen nur teilweise den spezifischen Problemen der im Schiffbau entlassenen oder von Entlassung bedrohten Arbeitnehmern. So ist zum einen vor allem das Spektrum der Maßnahmen, die im Rahmen des ESF zuschufähig sind und die den von der Umstrukturierung betroffenen Arbeitnehmern zugute kommen könnten, durch die in Verordnung (EWG) Nr. 2950/83 des Rates (13) definierten förderungswürdigen Ausgabearten beschränkt.

Zum anderen sind die vom EFRE unterstützten Maßnahmen, vor allem diejenigen, die in den Sonderprogrammen der alten quotenfreien Abteilung (10) und in dem neuen Gemeinschaftsprogramm RENAVAL enthalten sind und die insbesondere durch "software Maßnahmen" zugunsten kleiner und mittlerer Unternehmen ein für die Entwicklung neuer Wirtschaftstätigkeiten günstiges Umfeld schaffen sollen, auf bestimmte geographische Gebiete beschränkt. Außerdem haben die von der Umstrukturierung der traditionellen Industrien betroffenen Arbeitnehmer Schwierigkeiten, sich auf die verfügbaren Arbeitsplätze umzustellen und sich der veränderten Nachfragestruktur auf dem Arbeitsmarkt anzupassen.

58. Deshalb ist die Kommission der Auffassung, daß die Verabschiedung eines spezifischen Gemeinschaftsprogramms weiterer begleitender Maßnahmen im sozialen Bereich, die der Gesamtheit der im Schiffbau der Gemeinschaft entlassenen oder von Entlassung bedrohten Arbeitnehmer direkt und unmittelbar zugute kämen, der geeignetste Ansatz wäre, um dieses spezifische Arbeitsmarktproblem zu lösen, und schlägt die Verabschiedung folgender Maßnahmen vor:

a) Maßnahmen zur Förderung der Wiedereingliederung ins Erwerbsleben und der sozialen und beruflichen Eingliederung

Jeder entlassene oder von Entlassung bedrohte Arbeitnehmer, der an einer oder mehreren zuschufähigen Maßnahmen teilnimmt, die die Wiedereingliederung ins Erwerbsleben und die soziale und berufliche Eingliederung fördern, kann im Rahmen des Gemeinschaftsprogramms einen Zuschuß zu den zuschufähigen Ausgaben in Höhe von maximal 2.500 ECU je Arbeitnehmer in Anspruch nehmen, sofern der betroffene Mitgliedstaat eine gleichwertige finanzielle Hilfe gewährt.

Folgende Ausgaben sind zuschußfähig:

- Einstellungsbeihilfen;
- Zuschuß zur Erhaltung des Einkommens (zum Ausgleich des Lohn- und Gehaltsunterschieds zwischen der alten und der neuen Beschäftigung);
- Beihilfen zur Unternehmensgründung oder für eine neue selbständige Tätigkeit;
- Beihilfen für die Inanspruchnahme von Beratungsstellen;
- Beihilfen für die Beschäftigung in Projekten, die dem Gemeinwohl dienen;
- Wartegeld (das die Arbeitslosenunterstützung ergänzt).

b) Maßnahmen zur Förderung der geographischen Mobilität

Jeder entlassene oder von Entlassung bedrohte Arbeitnehmer kann eine Mobilitätsprämie in Höhe von maximal 1.500 ECU je Arbeitnehmer in Anspruch nehmen, die dazu bestimmt ist, die zuschußfähigen Umzugsausgaben zu decken, sofern der betroffene Mitgliedstaat eine gleichwertige finanzielle Hilfe gewährt. Dieser Zuschuß ist mit den Maßnahmen für die Berufsausbildung oder die Förderung der Wiedereingliederung ins Erwerbsleben und der sozialen und beruflichen Eingliederung kumulierbar.

c) Maßnahmen zur Erleichterung des Übergangs zum endgültigen Ausscheiden aus dem Erwerbsleben

Jeder ältere entlassene Arbeitnehmer, der nach dem nationalen Recht nicht mehr als Arbeitsuchender gilt, weil er entweder vorzeitig in den Ruhestand versetzt wird oder weil er eine vorläufige Entschädigung in Form einer Anschlußbeihilfe in Ergänzung der Arbeitslosenunterstützung erhält, kann eine Pauschalzulage von 5000 ECU für das endgültige Ausscheiden aus dem Erwerbsleben unter der Voraussetzung erhalten, daß der betroffene Mitgliedstaat eine gleichwertige finanzielle Hilfe gewährt.

Folgen auf Haushaltsebene und Schlußfolgerungen

In finanzieller Hinsicht schlägt die Kommission in dieser Mitteilung zwei konkrete Maßnahmen in Programmform vor:

- ein Gemeinschaftsprogramm im Rahmen des EFRE zugunsten der Umstellung von Schiffbaugebieten (200 Mio ECU für den Zeitraum 1988-1990) (Entwurf in Anhang I);
- ein spezifisches Gemeinschaftsprogramm begleitender Maßnahmen im sozialen Bereich zugunsten entlassener oder von Entlassung bedrohter Arbeitnehmer im Schiffbau (71,5 Mio ECU für den Zeitraum 1988-1990) (Entwurf in Anhang II);

Die Haushaltskosten der Intensivierung der Gemeinschaftsbemühungen zugunsten des Schiffbaus für den Zeitraum 1988-90 belaufen sich somit auf 271,5 Mio ECU.

60. Was den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung anbelangt, so umfaßt das vorgeschlagene Gemeinschaftsprogramm eine Unterstützung in Höhe von 200 Mio ECU für den Zeitraum 1988-90 nach folgendem Zeitplan:

|                              | 1988 | 1989 | 1990 | INSGESAMT<br>1988-90 |
|------------------------------|------|------|------|----------------------|
| Mittelbindungen<br>(Mio ECU) | 55   | 70   | 75   | 200                  |

61. Das spezifische Gemeinschaftsprogramm weiterer begleitender Maßnahmen im sozialen Bereich ist für Arbeitnehmer des Schiffbaus bestimmt, die seit dem 1. Januar 1987 (Zeitpunkt des Inkrafttretens der Sechsten Richtlinie) entlassen wurden oder von Entlassung bedroht sind. Das spezifische Gemeinschaftsprogramm wird für einen Zeitraum von drei Jahren ab dem 1. Januar 1988 vorgeschlagen und berücksichtigt für eine Beteiligung die Ausgaben, die die Mitgliedstaaten ab dem 12. Monat vor dem Eingang des Beteiligungsantrags bei der Kommission getätigt haben.

62. Anzahl der betroffenen Arbeitnehmer:

|                                                                               | 1987  | 1988  | 1989  | INSGESAMT<br>1987-89 |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|----------------------|
| Ausscheiden aus dem Erwerbsleben                                              | 4.000 | 3.000 | 2.000 | 9.000                |
| Wiedereingliederung ins Erwerbsleben und soziale und berufliche Eingliederung | 2.000 | 3.000 | 2.000 | 7.000                |
| Geographische Mobilität<br>(kumulierbar)                                      | 3.000 | 2.000 | 1.000 | 6.000                |

Zur Deckung der Haushaltskosten für diese Maßnahmen sind also Mittel für Verpflichtungen in Höhe von 71,5 Mio ECU erforderlich, die gegebenenfalls im Jahr nach der Entlassung, d. h. im Zeitraum 1988-90, nach folgendem Zeitplan in Anspruch genommen würden.

|                                                                                     | 1988 | 1989 | 1990 | INSGESAMT<br>1988-90 |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|----------------------|
| Ausscheiden aus dem Erwerbsleben                                                    | 20   | 15   | 10   | 45                   |
| Wiedereingliederung ins Erwerbsleben<br>und soziale und berufliche<br>Eingliederung | 5    | 7,5  | 5    | 17,5                 |
| Geographische Mobilität (kumulierbar)                                               | 4,5  | 3    | 1,5  | 9                    |
| Mittelbindungen (Mio ECU)                                                           | 29,5 | 25,5 | 16,5 | 71,5                 |

- (1) ABL. Nr. L 69 vom 12.3.1987, S. 55.
- (2) Dok. KOM(87) 100 endg. vom 15.2.1987.
- (3) Dok. KOM(86) 553 endg. vom 15.10.1986.
- (4) ABL. Nr. L 378 vom 31.12.1986, S. 1-23.
- (5) ABL. Nr. L 121 vom 17.5.1979, S. 1.
- (6) ABL. Nr. L 385 vom 31.12.1986, S. 1 (Dok. KOM(86) 530 endg.).
- (7) ABL. Nr. C 70 vom 12.3.1984, S. 1 (Dok. KOM(83) 662 endg.).
- (8) ABL. Nr. C 322 vom 3.12.1984, S. 1 (Dok. KOM(84) 484 endg.).
- (9) ABL. Nr. C 340 vom 31.12.1986, S. 2.
- (10) Verordnung (EWG) Nr. 2617/80 des Rates vom 7.10.1980 (ABL. Nr. L 271 vom 15.10.1980), geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 217/84 des Rates vom 18.1.1984 (ABL. Nr. L 27 vom 31.1.1984) und Verordnung (EWG) Nr. 3635/85 des Rates vom 17.12.1985 (ABL. Nr. L 350 vom 27.12.1985).
- (11) Die Erhöhung der einheitlichen Kosten ist unter Berücksichtigung einer jährlichen Inflationsrate von 2,5 % berechnet worden.
- (12) 15,29 Mio ECU nach linearer Kürzung.
- (13) ABL. Nr. L 289 vom 22.10.1983, S. 1.

Programm "Umstellung von Schiffbaugebieten"

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur  
Einführung eines Gemeinschaftsprogrammes zugunsten der  
Umstellung von Schiffbaugebieten  
(Programm RENAVAL)

BEGRÜNDUNG

1. Der Vorschlag für dieses Gemeinschaftsprogramm stützt sich auf Artikel 7 der Verordnung des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Ein derartiges Programm soll zur Lösung ernster Probleme beitragen, die die sozio-ökonomische Lage mehrerer Gebiete beeinträchtigen, indem es "eine bessere Verknüpfung zwischen den gemeinschaftlichen Zielen im Bereich der Strukturentwicklung oder der Umstellung der Gebiete und den Zielsetzungen der übrigen Politiken der Gemeinschaft gewährleistet". Diese Aktion soll durch ihren Beitrag zur Entwicklung neuer Wirtschaftszweige die Umstrukturierungsbemühungen der Werften begleiten. Sie entspricht somit einem der großen strukturpolitischen Ziele der Gemeinschaft, wie sie von der Kommission in ihrer Mitteilung an den Rat "Die Einheitliche Akte muß ein Erfolg werden, eine neue Perspektive für Europa"<sup>(1)</sup> festgelegt wurden, nämlich Umstellung der im Niedergang befindlichen Industriegebiete, umzusetzen.
2. Bei den Werften hält trotz der Fortschritte bei der strukturellen Anpassung des Schiffbaus der Gemeinschaft im Rahmen der Richtlinie 81/363/EWG (5. Richtlinie betreffend die Beihilfen für den Schiffbau)<sup>(2)</sup> der Druck des Weltmarktes an, was bedeutet, daß bei der Umstrukturierung bezüglich Kapazitäten und Arbeitsplätze zusätzliche Anstrengungen unternommen werden müssen.<sup>(3)</sup> Die kürzlich vom Rat verabschiedete Richtlinie 87/167/EWG (6. Richtlinie)<sup>(3)</sup> soll einen Rahmen für diesen Prozeß liefern; hier wird eine differenzierte Regelung auf dem Gebiet der Beihilfen für den Schiffbau eingeführt, die es aber auch den neuen Mitgliedstaaten, in denen der Umstrukturierungsprozeß noch nicht so weit gediehen ist, ermöglicht, sich schrittweise an dieser Regelung zu beteiligen. Die neuen Anpassungen könnten allein im Schiffbau, also ungerechnet der entsprechende Rückgang der Beschäftigung in dem Reparatursektor, zu einem Abbau von 30.000 Arbeitsplätzen zwischen 1987 und 1989 führen.
3. Um die sozialen und regionalen Auswirkungen dieses Prozesses abzumildern, hat die Kommission verschiedene flankierende Maßnahmen vorgesehen. In ihrer Mitteilung zu den industriellen, sozialen und regionalen Aspekten des Schiffbaus<sup>(4)</sup> hat sie ein Gemeinschaftsprogramm vorgeschlagen, das die Umstellung der in der Gemeinschaft am stärksten betroffenen Werftgebiete erleichtern soll.

(1) KOM(87) 100 endg. vom 15.2.1987.

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

(3) ABL. Nr. L 69 vom 12.3.1987, S. 55.

(4) KOM(86) 553 endg. vom 15.10.1986.

4. Das vorgeschlagene Gemeinschaftsprogramm umfaßt somit zwei Teile:

- Es soll erstens den neuen Mitgliedstaaten ermöglichen, sich von dem Tage des Erlasses der Verordnung durch den Rat an voll und ganz und unter vergleichbaren Bedingungen wie bisher schon die anderen Mitgliedstaaten an den in der Gemeinschaft laufenden Bemühungen um eine regionale Umstellung zu beteiligen;
  - Es soll zweitens die Bemühungen der Mitgliedstaaten zur regionalen Umstellung unterstützen, wenn die bis Ende 1989 vorgenommenen Umstrukturierungen in den am stärksten betroffenen Gebieten eine Verschlechterung der sozio-ökonomischen Lage herbeiführen. Durch diese Aktion können mittels Mobilisierung zusätzlicher Mittel die derzeit laufenden, mit einem Finanzrahmen von 285 Mio ECU ausgestatteten und durch den Regionalfonds im Rahmen der ehemaligen nichtquotengebundenen Abteilung (5) finanzierten Sonderprogramme intensiviert und bis Ende 1992 verlängert werden.
5. Die in diesem Gemeinschaftsprogramm vorgeschlagenen Maßnahmen zielen auf die Erschließung des endogenen Entwicklungspotentials ab; dieser Ansatz ist für die Erneuerung des Wirtschaftsgefüges und für die Mobilisierung des Potentials der betroffenen Regionen und Gebiete am besten geeignet. Es handelt sich hier um die Gesamtheit der Maßnahmen, die die Verbesserung der Infrastruktur und des materiellen und sozialen Umfeldes der Gebiete mit der Entwicklung der kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) insbesondere durch Aktivierung unternehmerischer Initiativen, die Verbesserung der Betriebsführung, Entwicklung gemeinsamer Dienstleistungseinrichtungen, Innovationsförderung, Zugang zu Risikokapital, Erstellung sektoraler Studien und Investitionshilfen verbindet.
6. Die Kommission hält für diesen Vorschlag einen Gesamtfinanzierungsrahmen von 200 Mio ECU für erforderlich. Dieser vorläufige Betrag konzentriert sich auf die drei ersten Jahre des Programmes und kann im Zuge der Reform der Strukturfonds erhöht werden. Die Aufteilung der Mittel dieses Programms betrifft im ersten Teil lediglich Spanien und Portugal; die entsprechenden Gebiete werden bereits im Vorschlag für diese Verordnung festgelegt. Beim zweiten Teil wird die Aufteilung auf die Mitgliedstaaten entsprechend den Arbeitsplatzverlusten im Schiffbau bis Ende 1989 vorgenommen; sie wird im Zuge der Entscheidungen der Kommission bezüglich der Festlegung der Fördergebiete bestimmt, und zwar auf Antrag der betroffenen Mitgliedstaaten.

---

(5) Verordnung EWG Nr. 2617/80, geändert durch Verordnungen (EWG) Nr. 217/84 und (EWG) 3635/85, ABL. L 271 vom 15.10.1980, S. 16, ABL. L 27 vom 31.1.1984, S. 15 und ABL. L 350 vom 27.12.1985, vom S. 8.

Das Programm läuft von 1988 bis 1992. Der vorläufige Fälligkeitsplan für die Mittelbindungen lautet:

| Programm "RENAVAL"; Fälligkeitsplan für die Mittelbindungen |      |      |      |      |      |           |
|-------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|-----------|
| Jahr<br>Land                                                | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | Insgesamt |
| 1. Teil<br>Spanien                                          | 7    | 7    | 7    | -    | -    | 21        |
| Portugal                                                    | 3    | 3    | 3    | -    | -    | 9         |
| 2. Teil<br>(alle Länder)                                    | 45   | 60   | 65   | :    | :    | 170       |
| Insgesamt                                                   | 55   | 70   | 75   | :    | :    | 200       |

Programm "Umstellung von Schiffbaugebieten"

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur  
Einführung eines Gemeinschaftsprogrammes zugunsten der  
Umstellung von Schiffbaugebieten  
(Programm RENAVAL)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1787/84 des Rates vom 19. Juni 1984  
betreffend den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung<sup>(1)</sup>, insbesondere  
auf Artikel 7, Absatz 4,

auf Vorschlag der Kommission<sup>(2)</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments<sup>(3)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>(4)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Artikel 7 der Verordnung (EWG) Nr. 1787/84, im folgenden "EFRE-Verordnung"  
genannt, sieht eine Beteiligung des Fonds an Gemeinschaftsprogrammen vor, die  
zur Lösung ernster Probleme beitragen sollen, die die sozioökonomische Lage  
eines Gebiets oder mehrerer Gebiete beeinträchtigen und die eine bessere  
Verknüpfung zwischen den gemeinschaftlichen Zielen im Bereich der  
Strukturentwicklung oder der Umstellung der Gebiete und den Zielsetzungen der  
übrigen Politiken der Gemeinschaft gewährleisten sollen;

---

(1) ABL. L 169 vom 28.6.1984, S. 1.

(2)

(3)

(4)

Der Rat hat am 26. Januar 1987 die Richtlinie 87/167/EWG betreffend die Beihilfen für den Schiffbau <sup>(1)</sup> verabschiedet; diese Richtlinie sieht letztendlich einen Abbau der Schiffbaukapazität der Gemeinschaft und einen noch stärkeren Abbau der Arbeitsplätze vor; dies gilt auch für den Umbau und die Reparatur von Schiffen.

Eine Reihe von Gebieten der Gemeinschaft, die stark von den Werften abhängig sind und die im Zuge der Schrumpfung der Werftindustrie bereits erhebliche Verluste an Arbeitsplätzen hinnehmen mußten, müssen mit einer weiteren Verschärfung dieser Situation rechnen.

Bei Verabschiedung dieser Richtlinie war der Rat ferner der Auffassung, daß zusätzliche Maßnahmen getroffen werden müßten, um die sozialen und regionalen Auswirkungen der Umstrukturierung des Schiffbausektors abzumildern; die Kommission hat hierzu eine Mitteilung über die industriellen, sozialen und regionalen Aspekte des Schiffbaus <sup>(2)</sup> an den Rat und das Parlament gerichtet; in dieser Mitteilung hat die Kommission insbesondere die Einrichtung eines Gemeinschaftsprogramms nach Artikel 7 der EFRE-Verordnung zur Umstellung der in der Gemeinschaft am stärksten betroffenen Gebiete vorgeschlagen.

Der Rat hat am 7. Oktober 1980 die Verordnung (EWG) Nr. 2617/80 <sup>(3)</sup>, geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 217/84 vom 18. Januar 1984 <sup>(4)</sup> und durch die Verordnung (EWG) Nr. 3635/85 vom 17. Dezember 1985 <sup>(5)</sup> erlassen, die eine spezifische Gemeinschaftsmaßnahme zur regionalen Entwicklung im Hinblick auf die Beseitigung von Entwicklungshemmnissen für neue Wirtschaftszweige in bestimmten von der Umstrukturierung der Werftindustrie betroffenen Gebieten einführt.

---

(1) ABL. Nr. L 69 vom 12.3.1987, S.55.

(2) KOM(86) 553 endg. vom 15.10.1986.

(3) ABL. L 271 vom 15.10.1980, S. 16.

(4) ABL. L 27 vom 31.1.1984, S. 15.

(5) ABL. Nr. L 350 vom 27.12.1985, S. 8.

Analoge Maßnahmen zu den in dieser Verordnung vorgesehenen müssen auch den von der Umstrukturierung der Werften betroffenen Gebiete in den neuen Mitgliedstaaten in Form eines Gemeinschaftsprogramms zugute kommen.

Angesichts der Verschärfung der Probleme des Schiffbaus ist es ferner erforderlich, in anderen Gebieten der Gemeinschaft Maßnahmen in Form eines Gemeinschaftsprogramms einzuführen, die denjenigen entsprechen, die bereits durch die geänderte Verordnung 2617/80 in bestimmten Gebieten der Gemeinschaft eingeführt worden sind, und gegebenenfalls die in diesen Gebieten bereits bestehenden Maßnahmen in der gleichen Form zu verstärken.

Die betroffenen Mitgliedstaaten haben der Kommission die notwendigen Daten übermittelt; nach Artikel 11 der Richtlinie 87/167/EWG vom 26. Januar 1987 sind sie verpflichtet, der Kommission Jahresberichte über die Verwirklichung der Umstrukturierungsziele vorzulegen.

Durch seinen Beitrag zur Umstellung der im Niedergang befindlichen Industriegebiete, die von der Umstrukturierung des Schiffbaus betroffen sind, trägt das Gemeinschaftsprogramm gleichzeitig zur Verwirklichung der Ziele der Regionalentwicklung wie auch der Ziele der Gemeinschaft im Schiffbau bei; der Gemeinschaftsbeitrag soll daher so hoch liegen, wie es nach der EFRE-Verordnung möglich ist, ferner soll das Programm bei der Verwaltung der Mittel des Fonds Vorrang genießen.

Eine gleichzeitige Gewährung von Beihilfen im Rahmen spezifischer Gemeinschaftsmaßnahmen aufgrund der alten Verordnung (EWG) Nr. 724/75<sup>(6)</sup> oder der Verordnung (EWG) Nr. 3634/85<sup>(7)</sup> und Beihilfen im Rahmen dieses Gemeinschaftsprogramms ist zu vermeiden.

---

(6) ABL. L 73 vom 21.3.1975, S. 1.

(7) ABL. L 350 vom 27.12.1985, S. 6.

Die Intervention der Gemeinschaft soll in Form mehrjähriger Programme durchgeführt werden, die von den zuständigen Behörden der betroffenen Mitgliedstaaten ausgearbeitet werden; im Interesse einer wirtschaftlichen Haushaltsführung des Fonds sollen die Mitgliedstaaten der Kommission diese Programme innerhalb einer bestimmten Frist nach Abgrenzung der von dem Gemeinschaftsprogramm erfaßten Gebiete übermitteln; im Zusammenhang mit der Genehmigung dieser Programme prüft die Kommission, ob die darin vorgesehenen Maßnahmen dieser Verordnung entsprechen -

Das vorliegende Gemeinschaftsprogramm fügt sich in die in Artikel 130 D des Vertrags vorgesehene Reform der Strukturfonds ein; die darin vorgeschlagene Auswahl der Regionen, sowie die dieser Auswahl zugrunde liegenden Kriterien müssen kohärent sein mit dem in der erwähnten Reform verfolgten Ansatz.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

Es wird ein Gemeinschaftsprogramm im Sinne von Artikel 7 der EFRE-Verordnung eingeführt, das einen Beitrag zur Umstellung bestimmter, im Niedergang befindlicher Industriegebiete der Gemeinschaft leisten soll, die durch die Umstrukturierung im Schiffbau betroffen sind.

#### Artikel 2

Das Gemeinschaftsprogramm hat die Aufgabe, in den betreffenden Gebieten zur Beseitigung von Entwicklungshemmnissen für neue beschäftigungswirksame Wirtschaftszweige beitragen. Es sieht zu diesem Zweck ein Bündel kohärenter mehrjähriger Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und des materiellen und sozialen Umfeldes der betreffenden Gebiete, sowie zur Ansiedlung neuer Wirtschaftszweige, der Entwicklung der KMU und der Innovationsförderung vor.

Das Gemeinschaftsprogramm gewährleistet somit eine bessere Verknüpfung zwischen den gemeinschaftlichen Zielen der Umstellung der Gebiete und den Zielsetzungen der Gemeinschaft für den Schiffbau, insbesondere im Rahmen der Richtlinie über die Beihilfen.

Artikel 3

1. Das Gemeinschaftsprogramm gilt für Gebiete, die folgende Kriterien erfüllen:

- a) Mindestzahl von Arbeitsplätzen im Schiffbau;
- b) hohe Abhängigkeit der gewerblichen Arbeitsplätze von Arbeitsplätzen im Schiffbau;
- c) starker Verlust von Arbeitsplätzen im Schiffbau
- d) sozio-ökonomische Situation der Region, in der das betreffende Gebiet liegt, die durch eine besonders schwierige Beschäftigungslage gekennzeichnet ist.

2. Das Gemeinschaftsprogramm gilt mit Inkrafttreten dieser Verordnung auch für die spanischen und portugiesischen Gebiete, auf die die Kriterien von Absatz 1 zutreffen, nämlich:

- die Provinzen Coruña, Pontevedra und Cádiz sowie die Gebiete, die in der Provinz Vizcaya in Spanien nationale Beihilfen mit regionaler Zweckbestimmung erhalten;
- das Gebiet Setúbal in Portugal.

3. Das Gemeinschaftsprogramm gilt kraft der Entscheidung der Kommission in allen Mitgliedstaaten für die Gebiete, die die Kriterien in Absatz 1 erfüllen, wenn die Umstrukturierungen im Schiffbau bis Ende 1989 zu starken Arbeitsplatzverlusten führen. Hierbei werden auch Arbeitsplatzverluste berücksichtigt, die über jene hinausgehen, die bei der Verabschiedung der geänderten Verordnung Nr. 2617/80 sowie in Absatz 2 erwähnt werden.

Die Kommission trifft ihre Entscheidung spätestens drei Monate nach Einreichung des Antrages des betreffenden Mitgliedstaates betreffend die Gebiete, die für die Durchführung des Gemeinschaftsprogramms in Frage kommen. Die Anträge müssen der Kommission vor dem 30. April 1990 übermittelt werden, sie müssen die erforderlichen Angaben enthalten, insbesondere zu den Arbeitsplatzverlusten im Schiffbau; diese Angaben entsprechen denen, die die Mitgliedstaaten der Kommission aufgrund von Artikel 11 der Richtlinie 87/167/EWG in ihren Jahresberichten über die Verwirklichung der Umstrukturierungsziele übermitteln müssen.

#### Artikel 4

Der Fonds kann sich im Rahmen des Gemeinschaftsprogramms an den in Artikel 4 der geänderten Verordnung (EWG) Nr. 2617/80 festgelegten Maßnahmen beteiligen mit Ausnahme von Punkt 2, der durch folgende Bestimmung ersetzt wird: "2. Infrastruktureinrichtungen, die zur Schaffung, Entwicklung und Anpassung von beschäftigungswirksamen gewerblichen Tätigkeiten beitragen."

#### Artikel 5

1. Das Gemeinschaftsprogramm wird gemeinsam von dem Mitgliedstaat und der Gemeinschaft finanziert. Der Zuschuß aus dem Fonds, der 55 % der gesamten staatlichen Ausgaben im Rahmen dieses Programms nicht überschreiten darf, wird aus den hierfür im allgemeinen Haushaltsplan der Europäischen Gemeinschaften vorgesehenen Mitteln gewährt. Der Gemeinschaftsbeitrag darf für jede Maßnahme die in Artikel 5 Absatz 1 der geänderten Verordnung (EWG) Nr. 2617/80 festgelegten Sätze nicht überschreiten mit Ausnahme der unter b) vorgesehenen Bestimmung. Deren Wortlaut wird durch folgenden ersetzt: "Für Infrastrukturmaßnahmen nach Artikel 4.2: 50 % der öffentlichen Ausgaben."
2. Bei den portugiesischen Gebieten wird der in Absatz 1 vorgesehene Beteiligungssatz des Fonds bis zum 31. Dezember 1990 um 20 Prozentpunkte bis zu einem Höchstsatz von 70 % aufgestockt.

#### Artikel 6

1. Die Hilfe kann ganz oder teilweise als Kapitalbeihilfe oder als Zinsvergütung für ein Darlehen gewährt werden.

2. Für Zuschüsse aus dem Fonds zugunsten von Maßnahmen nach Artikel 4 kommen folgende Empfängergruppen in Frage: Die öffentliche Hand, Gebietskörperschaften, verschiedene Einrichtungen, Unternehmen, Genossenschaften oder Selbständige, die produktiv tätig sind.

3 a) Die gleichzeitige Gewährung von Beihilfen im Rahmen dieses Gemeinschaftsprogramms und Beihilfen im Rahmen der spezifischen Gemeinschaftsmaßnahmen auf Grundlage der alten Verordnung (EWG) Nr. 724/75 oder von Verordnung (EWG) Nr. 3634/85 für das gleiche Vorhaben ist nicht zulässig.

b) Ferner darf bei Beihilfen nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c) und Buchstabe e) der geänderten Verordnung Nr. 2617/80 sowie bei Beihilfen nach Absatz 1 Buchstabe g), die unmittelbar den Unternehmen zugutekommen, der Anteil der Unternehmen nicht unter 20 % der Gesamtkosten sinken.

#### Artikel 7

1. Das von den zuständigen Stellen des Mitgliedstaates ausgearbeitete Interventionsprogramm wird der Kommission übermittelt:

a) bei Gebieten, die unter Artikel 3 Absatz 2 fallen, spätestens 6 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung;

b) bei Gebieten, die unter Artikel 3 Absatz 3 fallen, spätestens 6 Monate nach dem Tag der in Absatz 3 vorgesehenen Entscheidung der Kommission.

Bezieht sich die Entscheidung der Kommission auf ein Gebiet, das bereits unter Artikel 3 Absatz 2 fällt oder Gegenstand einer Entscheidung der Kommission nach Artikel 3 Absatz 3 war, wird das bestehende Interventionsprogramm entsprechend angepaßt.

2. Das Interventionsprogramm muß spätestens mit dem 31. Dezember 1992 beendet sein.

Artikel 8

Die Beteiligung des Fonds darf nicht höher sein als der Betrag, den die Kommission bei Abschluß des in Artikel 13 Absatz 1 der EFRE-Verordnung vorgesehenen Programmvertrags festlegt.

Artikel 9

Die vorliegende Verordnung wird im Anschluß an die in Artikel 130 D des EWG-Vertrags vorgesehene Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1784 überprüft und gegebenenfalls entsprechend angepaßt.

Artikel 10

Die Verordnung tritt am Tag nach der Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu

Im Namen des Rates

Der Präsident

FINANZBOGEN

1. Haushaltslinie

Titel V  
Kapitel 50  
Artikel 505

2. Rechtsgrundlage

Artikel 7 der Verordnung (EWG) Nr 1787/84.

3. Vorschlag für die Einstufung als nicht-obligatorische Ausgabe

4. Beschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme soll ein Gemeinschaftsprogramm im Sinne von Artikel 7 der EFRE-Verordnung schaffen, das zur Umstellung bestimmter, im Niedergang befindlicher Industriegebiete der Gemeinschaft beitragen soll, die durch die Umstrukturierung im Schiffbau betroffen sind. Hierzu sieht es Maßnahmen zugunsten neuer Wirtschaftstätigkeiten vor, die zum Ausgleich für die Verluste im Schiffbau neue Arbeitsplätze schaffen sollen: einerseits durch die Verbesserung der Infrastruktur und des materiellen und sozialen Umfelds der Gebiete, andererseits durch die Entwicklung kleiner und mittlerer Unternehmen. Die Maßnahme leistet somit gleichzeitig einen Beitrag zur Umstellung der im Niedergang befindlichen Industriegebiete sowie zu den Gemeinschaftszielen im Schiffbau.

Die Maßnahme umfaßt zwei Teile: Erstens für bestimmte Gebiete in Spanien und Portugal, die in den letzten Jahren schwere Arbeitsplatzverluste hinnehmen mußten, zweitens für alle Gebiete der Gemeinschaft je nach den Verlusten in Folge neuer Umstrukturierungen bis Ende 1989. Die Sektoren Schiffbau und -reparaturen haben zusammen in den Jahren 1984 und 1985 rund 30.000 Arbeitsplätze verloren und bis Ende 1989 sind weitere Verluste von 60.000 Arbeitsplätzen vorgesehen. Somit erreicht die Zahl der zu berücksichtigenden Verluste an Arbeitsplätzen insgesamt 90.000, davon rund drei Viertel in Gebieten, die sozio-ökonomisch bereits benachteiligt sind.

5. Finanzielle Auswirkungen

Für die Beteiligung des Fonds werden veranschlagt: 30 Millionen ECU für den ersten Teil und vorläufig 170 Millionen ECU für den zweiten Teil, das sind insgesamt 200 Millionen ECU. Dieser vorläufige Betrag konzentriert sich auf die drei ersten Jahre des Programmes und kann im Zuge der Reform der Strukturfonds erhöht werden.

**6. Veranschlagter Betrag für den ersten Teil des Gemeinschaftsprogramms (spanische Gebiete)**

a) Richtwerte für die Aufschlüsselung der Mittel auf die einzelnen Maßnahmen:

| Bez. auf Artikel 4 Verordn. Nr.2617/80 einschl.Änderungen | Massnahmen                                                                          | Mio ECU          |
|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 4.1                                                       | Wiederherrichtung heruntergekommener Gewerbegebiete                                 | 9                |
| 4.2                                                       | Gewerbl. Infrastruktur                                                              |                  |
| 4.3                                                       | Betriebsführung und -organisation in KMU, Aktivierung unternehmerischer Initiativen | )<br>)<br>)<br>) |
| 4.4                                                       | Gemeinsame Dienstleist.-Einrichtungen                                               | )                |
| 4.5                                                       | Innovationsförderung                                                                | ) 6              |
| 4.6                                                       | Zugang zu Risikokapital                                                             | )                |
| 4.7                                                       | Sektorale Analysen                                                                  |                  |
| 4.8                                                       | Investitionen der KMU                                                               | 6                |
|                                                           | <b>Insgesamt</b>                                                                    | <b>21</b>        |

b) Vorläufiger Zeitplan für die Verpflichtungsermächtigungen

| Jahr    | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | Insges. |
|---------|------|------|------|------|------|---------|
| Mio ECU | 7    | 7    | 7    | -    | -    | 21      |

c) Zahlungsermächtigungen

Bei den Zahlungsermächtigungen müßte es gemäß Artikel 30 Absatz 2 der EFRE-Verordnung möglich sein, bis zu 80 % der gebundenen Mittel jährlich, und den Restbetrag später zu zahlen.

7. Veranschlagter Betrag für den ersten Teil des Gemeinschaftsprogramms  
(portugiesische Gebiete)

a) Richtwerte für die Aufschlüsselung der Mittel auf die einzelnen Maßnahmen:

| Bez. auf Artikel 4<br>Verordn. Nr. 2617/80<br>einschl. Änderungen | Massnahmen                                                                                                   | Mio ECU |
|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 4.1                                                               | Wiederherrichtung heruntergekommener Gewerbegebiete                                                          | 5       |
| 4.2                                                               | Gewerbl. Infrastruktur<br>Betriebsführung und-organisation in KMU, Aktivierung unternehmerischer Initiativen |         |
| 4.3                                                               |                                                                                                              |         |
| 4.4                                                               | Gemeinsame Dienstleistungseinrichtungen                                                                      | 2       |
| 4.5                                                               | Innovationsförderung                                                                                         |         |
| 4.6                                                               | Zugang zu Risikokapital                                                                                      |         |
| 4.7                                                               | Sektorale Analysen                                                                                           | 2       |
| 4.8                                                               | Investitionen der KMU                                                                                        |         |
|                                                                   | Insgesamt                                                                                                    | 9       |

b) Vorläufiger Zeitplan für die Verpflichtungsermächtigungen

| Jahr    | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | Insges. |
|---------|------|------|------|------|------|---------|
| Mio ECU | 3    | 3    | 3    | -    | -    | 9       |

c) Zahlungsermächtigungen

Bei den Zahlungsermächtigungen müßte es gemäß Artikel 30 Absatz 2 der EFRE-Verordnung möglich sein, bis zu 80 % der gebundenen Mittel jährlich und den Restbetrag später zu zahlen.

8. Veranschlagter Betrag für den zweiten Teil des Gemeinschaftsprogramms

(kann Gebiete in der gesamten Gemeinschaft betreffen)

a) Richtwerte für die Aufschlüsselung der Mittel auf die einzelnen Maßnahmen:

| Bez. auf Artikel 4<br>Verordn. Nr. 2617/80<br>einschl. Änderungen | Massnahmen                                                                         | Mio ECU    |
|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 4.1                                                               | Wiederherrichtung heruntergekommener Gewerbegebiete                                | :          |
| 4.2                                                               | Gewerbl. Infrastruktur                                                             | :          |
| 4.3                                                               | Betriebsführung und-organisation in KMU, Aktivierung unternehmerischer Initiativen | :          |
| 4.4                                                               | Gemeinsame Dienstleistungseinrichtungen                                            | :          |
| 4.5                                                               | Innovationsförderung                                                               | :          |
| 4.6                                                               | Zugang zu Risikokapital                                                            | :          |
| 4.7                                                               | Sektorale Analysen                                                                 | :          |
| 4.8                                                               | Investitionen der KMU                                                              | :          |
|                                                                   | <b>Insgesamt</b>                                                                   | <b>170</b> |

b) Vorläufiger Zeitplan für die Verpflichtungsermächtigungen

| Jahr    | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | Insges. |
|---------|------|------|------|------|------|---------|
| Mio ECU | 45   | 60   | 65   | :    | :    | 170     |

c) Zahlungsermächtigungen

Bei den Zahlungsermächtigungen müßte es gemäß Artikel 30 Absatz 2 der EFRE-Verordnung möglich sein, bis zu 80 % der gebundenen Mittel jährlich, und den Restbetrag später zu zahlen.

**9. Veranschlagter Gesamtbetrag für die Beteiligung der Gemeinschaft an dem Programm**

a) Richtwerte für die Aufschlüsselung der Mittel auf die einzelnen Maßnahmen:

| Bez. auf Artikel 4 Verordn. Nr. 2617/80 einschl. Änderungen | Massnahmen                                                                         | Mio ECU    |
|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 4.1                                                         | Wiederherrichtung heruntergekommener Gewerbegebiete                                | :          |
| 4.2                                                         | Gewerbl. Infrastruktur                                                             | :          |
| 4.3                                                         | Betriebsführung und-organisation in KMU, Aktivierung unternehmerischer Initiativen | :          |
| 4.4                                                         | Gemeinsame Dienstleistungseinrichtungen                                            | :          |
| 4.5                                                         | Innovationsförderung                                                               | :          |
| 4.6                                                         | Zugang zu Risikokapital                                                            | :          |
| 4.7                                                         | Sektorale Analysen                                                                 | :          |
| 4.8                                                         | Investitionen der KMU                                                              | :          |
|                                                             | <b>Insgesamt</b>                                                                   | <b>200</b> |

b) Vorläufiger Zeitplan für die Verpflichtungsermächtigungen

| Jahr    | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | Insges. |
|---------|------|------|------|------|------|---------|
| Mio ECU | 55   | 70   | 75   | :    | :    | 200     |

c) Zahlungsermächtigungen

Bei den Zahlungsermächtigungen müsste es gemäß Artikel 30 Absatz 2 der EFRE-Verordnung möglich sein, bis zu 80 % der gebundenen Mittel jährlich, und den Restbetrag später zu zahlen.

Fiche d'impact en termes de compétitivité et d'emploi

1. Justification des actions

- Politiques poursuivies:

a) politique régionale: correction des principaux déséquilibres régionaux dans la CE par une participation à la reconversion des zones affectées par la restructuration des chantiers navals (art. 3 règlement n° 1787/84)

b) politiques sectorielles: accompagnement de la politique communautaire concernant les chantiers navals.

- Dimension communautaire:

renforcer les efforts de reconversion régionale entrepris par les Etats membres

- Sans intervention communautaire:

Les implications sociales et régionales des mesures communautaires prises dans le domaine de chantiers navals vont aggraver les disparités régionales et s'opposent donc aux objectifs généraux de cohésion économique et sociale.

2. Caractéristiques des entreprises concernées

- impact pour les entreprises: l'objectif est le développement d'activités créatrices d'emplois, par l'amélioration physique des sites dégradés, par le développement des PME et par l'encouragement de l'innovation.

- quelles entreprises: petites et moyennes entreprises industrielles, artisanales et de service.

En particulier:

(a) L'importance des PME

- l'objectif des actions est de favoriser la création et le développement de nouvelles activités économiques (donc en tout premier lieu la promotion de PME)

(b) Les régions concernées

Les zones concernées sont en principe des zones bénéficiant d'aides d'Etat à finalité régionale

- effets concernant la concurrence: les actions visent la modernisation et la compétitivité des PME sans altérer les

conditions de concurrence d'une manière incompatible avec les dispositions du Traité

- Les actions ne concernent que les principales zones de chantiers navals

### 3. Obligations directes pour les entreprises

Aucune, sinon fournir les éléments d'information permettant aux organismes publics chargés de la mise en oeuvre des programmes communautaires le transfert des ressources du FEDER.

### 4. Obligations indirectes pour les entreprises

a) lors de la présentation de leur demande de concours, les organismes chargés de la mise en oeuvre des programmes peuvent leur demander:

- de justifier leur demande
- et de respecter les obligations découlant des concours reçus

b) la mise en place des agents d'animation économique a comme objectif d'accompagner les entreprises lors de la mise en oeuvre de leurs initiatives économiques (contacts avec les administrations publiques).

### 5. Dispositions particulières pour les PME

La majeure partie des mesures proposées (à l'exception de l'aménagement des sites dégradés) s'adresse aux PME soit directement (aides aux investissements, innovation...) ou indirectement (mise en place d'un environnement favorable à la création et au développement des PME).

### 6. Effets

a) en termes de compétitivité: accrue par un meilleur conseil en matière de gestion et d'organisation, par le développement de services communs de plusieurs entreprises, par la promotion de l'innovation, par l'accès au capital à risque, par des analyses sectorielles, par des aides aux investissements lorsque les analyses sectorielles les justifient.

b) en termes d'emplois

- L'aménagement des sites dégradés ainsi que les aides aux investissements ont un impact direct sur l'emploi

- Les autres mesures des programmes ont une répercussion indirecte sur l'emploi en permettant aux PME de s'adapter aux potentialités des marchés nationaux, communautaires et extérieurs.

### 7. Les organisations consultées

Les organisations (chambres de commerce et des métiers, comité économique et social...) consultées à propos d'autres actions spécifiques "hors quota" du Fonds régional mettant en oeuvre les mêmes types de mesures ont été particulièrement positives.

Spezifisches Gemeinschaftsprogramm für soziale Begleitmaßnahmen

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über ein spezifisches  
Gemeinschaftsprogramm für soziale Begleitmaßnahmen zugunsten entlassener oder  
von Entlassung bedrohter Arbeitnehmer im Schiffbau

## B E G R Ü N D U N G

1. Der Schiffbau befindet sich in einer tiefgreifenden Strukturkrise. Die industrielle Anpassung, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffbauindustrie der Gemeinschaft verbessern und die Verzerrung des innergemeinschaftlichen Handels verringern soll, läßt sich am ehesten durch eine Konzentration der Aufträge auf die wettbewerbsfähigsten Werften der Gemeinschaft und auf den Bau technologisch aufwendiger Schiffe erreichen. Mit der Annahme der Richtlinie 87/167/EWG vom 26. Januar 1987 über Beihilfen für den Schiffbau<sup>1</sup>, hat der Rat eine straffere und gezieltere Beihilfepolitik eingeführt, um den gegenwärtigen Trend zum Bau technologisch aufwendiger Schiffe zu stützen und dem innergemeinschaftlichen Wettbewerb gerechtere und einheitlichere Rahmenbedingungen zu garantieren. Insbesondere in Artikel 4 dieser Richtlinie ist die Festsetzung einer Beihilfehöchstgrenze vorgesehen, die nicht nur für alle Formen von Produktionsbeihilfen, die - gleichgültig, ob aufgrund einer sektoralen, allgemeinen oder regionalen Beihilferegulung - den Werften direkt gewährt werden, sondern auch für die den Reedereien oder Dritten gewährten Beihilfen gilt, wenn diese tatsächlich für den Schiffbau oder Schiffsumbau in Werften der Gemeinschaft verwendet werden.
2. Die Beschäftigungslage im Schiffbau ist durch quantitative und qualitative Unausgewogenheiten gekennzeichnet - in den letzten zehn Jahren ist die Gesamtbeschäftigung auf den Werften der Gemeinschaft um über 50% zurückgegangen -. Dieses im Beschäftigungsbereich festgestellte Ungleichgewicht wird durch die besonderen Probleme des Arbeitsmarktes in schrumpfenden Industriegebieten verschärft, in denen der Schiffbau einen wichtigen Platz einnimmt und die Arbeitslosigkeit bereits ein hohes Ausmaß erreicht hat. Weiter verschärft wird dieses Ungleichgewicht durch die zeitliche Verschiebung zwischen der ganz oder teilweisen Stilllegung bestimmter Werften und den längerfristig positiven Auswirkungen von industriepolitischen Maßnahmen auf die leistungsfähigsten Werften sowie der beschäftigungs- und regionalpolitischen Maßnahmen.
3. Die durch die Richtlinie 87/167/EWG unterstützten strukturellen Veränderungen haben bzw. können zur Folge haben, daß eine große Anzahl - 50.000 zwischen 1987 und 1989 - und ein wesentlicher Anteil der Arbeitnehmer im Schiffbau ihren Arbeitsplatz wechseln, neue Qualifikationen erwerben bzw. ihren Wohnort in der Gemeinschaft wechseln oder aber die Älteren unter ihnen vorzeitig aus dem Erwerbsleben ausscheiden müssen.
4. In der Entscheidung über die obengenannte Richtlinie vertrat der Rat die Ansicht, daß flankierende Maßnahmen zum Ausgleich der sozialen und regionalen Auswirkungen der Umstrukturierung ergriffen werden sollten. Auf der Linie der Orientierung in der ersten Mitteilung über die industriellen, sozialen und regionalen Aspekte im Schiffbau<sup>2</sup> vertritt die Kommission die Ansicht, daß aufgrund der Beschäftigungslage die Verabschiedung eines Gemeinschaftsprogramms für neue soziale Begleitmaßnahmen zugunsten entlassener oder von Entlassung bedrohter Arbeitnehmer im Schiffbau unerläßlich sei; diese zielen darauf ab, die Wiedereingliederung ins Erwerbsleben, die soziale und berufliche Eingliederung und die räumliche Mobilität der entlassenen oder von Entlassung bedrohten Arbeitnehmer zu fördern sowie den Übergang zum

<sup>1</sup> ABL. Nr. L 69 vom 12. März 1987.

<sup>2</sup> KOM (86) 553 endg. vom 15. Oktober 1986.

endgültigen Ausscheiden aus dem Erwerbsleben älterer Arbeitnehmer, die nicht mehr als Stellensuchende gelten, zu erleichtern; sie ergänzen die Maßnahmen, die für einen Zuschuß aus dem Europäischen Sozialfonds (ESF) und dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in Betracht kommen.

5. Die Bestimmungen für die Interventionen des ESF und des EFRE entsprechen nur teilweise den spezifischen Problemen der im Schiffbau entlassenen oder von Entlassung bedrohten Arbeitnehmern. So ist zum einen vor allem das Spektrum der Maßnahmen, die im Rahmen des ESF zuschufähig sind und die von der Umstrukturierung betroffenen Arbeitnehmern zugute kommen könnten, durch die in Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2950/83 des Rates definierten förderungswürdigen Ausgabearten beschränkt; er sieht beispielsweise vor, daß Beihilfen für die Beschäftigung an zusätzlich geschaffenen Arbeitsplätzen oder Lohnkostenzuschüsse im Rahmen von Vorhaben zur Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze, die einem öffentlichen Bedürfnis entsprechen, zugunsten von Jugendlichen unter 25 Jahren, die einen Arbeitsplatz suchen, und von Langzeitarbeitslosen gewährt werden; dies stimmt mit dem anläßlich der Reform des ESF verfolgten politischen Ziel, den Maßnahmen zugunsten von Jugendlichen eine Priorität einzuräumen, überein, hat aber zur Folge, die Zuschüsse des Fonds zugunsten von Arbeitnehmern über 25 Jahre, die von einem Restrukturierungsprozess betroffen sind, im wesentlichen auf Berufsausbildungsmaßnahmen zu beschränken. Zum anderen sind die vom EFRE unterstützten Maßnahmen, vor allem diejenigen, die in den Sonderprogrammen der alten quotenfreien Abteilung<sup>4</sup> und in dem neuen Gemeinschaftsprogramm RENAVAL<sup>5</sup> enthalten sind und die insbesondere durch "Software-Maßnahmen" zugunsten kleiner und mittlerer Unternehmen ein für die Entwicklung neuer Wirtschaftstätigkeiten günstiges Umfeld schaffen sollen, auf bestimmte geographische Gebiete beschränkt. Außerdem haben die von der Umstrukturierung der "additionellen Industrien betroffenen Arbeitnehmer Schwierigkeiten, sich auf die verfügbaren Arbeitsplätze umzustellen und sich der veränderten Nachfragestruktur auf dem Arbeitsmarkt anzupassen. Deshalb ist die Kommission der Auffassung, daß die Verabschiedung neuer sozialer Begleitmaßnahmen, die der Gesamtheit der im Schiffbau der Gemeinschaft entlassenen oder von Entlassung bedrohten Arbeitnehmer direkt und unmittelbar zugute kämen, der geeignetste Ansatz wäre, um dieses spezifische Arbeitsmarktproblem zu lösen.
6. Die Kommission schlägt die Verabschiedung folgender Maßnahmen vor:

a) Maßnahmen zur Förderung der Wiedereingliederung ins Erwerbsleben und der sozialen und beruflichen Eingliederung

Jeder entlassene oder von Entlassung bedrohte Arbeitnehmer, der an einer oder mehreren zuschufähigen Maßnahmen teilnimmt, die die Wiedereingliederung ins Erwerbsleben und die soziale und berufliche Eingliederung fördern, kann im Rahmen des Gemeinschaftsprogramms einen Zuschuß zu den zuschufähigen Ausgaben in Höhe von maximal 2.500 ECU je Arbeitnehmer in Anspruch nehmen, sofern der betroffene Mitgliedstaat eine gleichwertige finanzielle Hilfe gewährt.

<sup>3</sup> ABL. Nr. L 289 vom 22. Oktober 1983.

<sup>4</sup> ABL. Nr. L 271 vom 15. Oktober 1980, ABL. Nr. L 27 vom 31. Januar 1984 und

<sup>5</sup> ABL. Nr. L 350 vom 27. Dezember 1985.

ABL. Nr. C.

Folgende Ausgaben sind zuschußfähig:

- Einstellungsbeihilfe;
- Zuschuß zur Erhaltung des Einkommens (zum Ausgleich des Lohn- und Gehaltsunterschieds zwischen der alten und der neuen Beschäftigung);
- Beihilfen zur Unternehmensgründung oder für eine neue selbständige Tätigkeit;
- Beihilfen für die Inanspruchnahme von Beratungsstellen;
- Beihilfen für die Beschäftigung in Projekten, die dem Gemeinwohl dienen;
- Wartegeld (das die Arbeitslosenunterstützung ergänzt).

b) Maßnahmen zur Förderung der räumlichen Mobilität

Jeder entlassene oder von Entlassung bedrohte Arbeitnehmer kann eine Mobilitätsprämie in Höhe von maximal 1.500 ECU je Arbeitnehmer in Anspruch nehmen, die dazu bestimmt ist, die zuschußfähigen Umzugsausgaben zu decken, sofern der betroffene Mitgliedstaat eine gleichwertige finanzielle Hilfe gewährt. Dieser Zuschuß ist mit den Maßnahmen für die Berufsausbildung oder für die Förderung der Wiedereingliederung ins Erwerbsleben und der sozialen und beruflichen Eingliederung kumulierbar.

c) Maßnahmen zur Erleichterung des Übergangs zum endgültigen Ausscheiden aus dem Erwerbsleben

Jeder ältere entlassene Arbeitnehmer, der nach dem nationalen Recht nicht mehr als Arbeitsuchender gilt, weil er entweder vorzeitig in den Ruhestand versetzt wird oder weil er eine vorläufige Entschädigung in Form einer Anschlußbeihilfe in Ergänzung der Arbeitslosenunterstützung erhält, kann eine Pauschalzulage von 5000 ECU für das endgültige Ausscheiden aus dem Erwerbsleben unter der Voraussetzung erhalten, daß der betroffene Mitgliedstaat eine gleichwertige finanzielle Hilfe gewährt.

Diese Maßnahmen beinhalten keine Neuerung: Sie richten sich nach den Bestimmungen der Entscheidungen des Rates bezüglich der Beihilfen des ESF (alte Formulierung) zugunsten von im Textilbereich<sup>6</sup> beschäftigten Personen und zugunsten von Personen, die die Landwirtschaft<sup>7</sup> verlassen, nach den Vorschriften des Artikels 56 des EGKS-Vertrags, dem "Volet Social Stahl"<sup>8</sup> sowie den für 1987 vorgeschlagenen zusätzlichen sozialen Begleitmaßnahmen zur Restrukturierung der Eisen- und Stahlindustrie. Sie halten sich an den Bestimmungen des (derzeitigen) ESF zur Berechnung des Beitrags des Gemeinschaftsprogramms für die zuschußfähigen Ausgaben, die<sup>9</sup> zur Deckung von Einstellungs- und Beschäftigungsbeihilfen getätigt sind.

<sup>6</sup> ABL. Nr. L. 291 vom 28. Dezember 1972, ABL. Nr. L. 39 vom 14. Februar 1976 und ABL. Nr. L. 337 vom 27. Dezember 1977.

<sup>7</sup> ABL. Nr. L. 291 vom 28. Dezember 1972 und ABL. Nr. L. 337 vom 27. Dezember 1977.

<sup>8</sup> ABL. Nr. L. 291 vom 8. November 1984.

<sup>9</sup> Artikel 2 (2) der Verordnung (EWG) Nr. 2950/83 des Rates.

7. Anzahl der betroffenen Arbeitnehmer:

|                                                                               | 1987 | 1988 | 1989 | Insgesamt<br>1987-1989 |
|-------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------------------------|
| Ausscheiden aus dem Erwerbsleben                                              | 4000 | 3000 | 2000 | 9000                   |
| Wiedereingliederung ins Erwerbsleben und soziale und berufliche Eingliederung | 2000 | 3000 | 2000 | 7000                   |
| Räumliche Mobilität (kumulierbar)                                             | 3000 | 2000 | 1000 | 6000                   |

Zur Deckung der Haushaltskosten für diese Maßnahmen sind Mittel für Verpflichtungen in Höhe von 71.5 Mio. ECU im Zeitraum 1988-1990 erforderlich, die nach folgendem Zeitplan in Anspruch genommen würden:

|                                                                               | 1988 | 1989 | 1990 | Insgesamt<br>1988-1990 |
|-------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------------------------|
| Ausscheiden aus dem Erwerbsleben                                              | 20   | 15   | 10   | 45                     |
| Wiedereingliederung ins Erwerbsleben und soziale und berufliche Eingliederung | 5    | 7,5  | 5    | 17,5                   |
| Räumliche Mobilität (kumulierbar)                                             | 4,5  | 3    | 1,5  | 9                      |
| Mittelbindungen (Mio ECU)                                                     | 29,5 | 25,5 | 16,5 | 71,5                   |

8. Um die Steigerung des Nutzeffekts der Interventionen zu verbessern, schlägt die Kommission versuchsweise vor, daß die neuen Geldmittel im Rahmen von Programmen zum Einsatz kommen. Das Gemeinschaftsprogramm ist zugunsten Arbeitnehmer des Schiffbaus bestimmt, die seit dem 1. Januar 1987 (Zeitpunkt des Inkrafttretens der Richtlinie 87/167/EWG) entlassen wurden oder von Entlassung bedroht sind. Die Laufzeit des Gemeinschaftsprogramms beträgt 3 Jahre, gerechnet ab 1. Januar 1988. Eine Bestimmung (die gleiche wie in Artikel 25 der Verordnung (EWG) Nr. 1787/84 des Rates betreffend der EFRE) sieht vor, daß beim Zuschuß aus dem Gemeinschaftsprogramm die von den Mitgliedstaaten getätigten Ausgaben ab dem 12. Monat vor Eingang des Zuschußantrags bei der Kommission berücksichtigt werden.
9. Bezüglich des Haushaltsjahrs 1988 ist für soziale Begleitmaßnahmen in Kapitel 62 des Vorentwurfs des Haushaltsplans der Kommission ein "p.m." vorgesehen. Die Kommission wird der für die Finanzen zuständigen Stelle zu gegebener Zeit Vorschläge zur Mittelausstattung der entsprechenden Haushaltslinie unterbreiten.

\*\*\*\*\*

Spezifisches Gemeinschaftsprogramm für soziale Begleitmaßnahmen

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über ein spezifisches Gemeinschaftsprogramm für soziale Begleitmaßnahmen zugunsten entlassener oder von Entlassung bedrohter Arbeitnehmer im Schiffbau

---

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 235,

auf Vorschlag der Kommission<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments<sup>2</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>3</sup>,

---

1

2

3

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Schiffbau befindet sich in einer tiefgreifenden Strukturkrise.

Strukturelle Veränderungen, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffbauindustrie der Gemeinschaft verbessern und die Verzerrung des innergemeinschaftlichen Handels verringern sollen, lassen sich am ehesten durch eine Konzentration der Aufträge auf die wettbewerbsfähigsten Werften der Gemeinschaft und auf den Bau technologisch aufwendiger Schiffe erreichen.

Mit der Annahme der Richtlinie 87/167/EWG vom 26. Januar 1987 über Beihilfen für den Schiffbau<sup>4</sup>, hat der Rat eine straffere und gezieltere Beihilfepolitik eingeführt, um den gegenwärtigen Trend zum Bau technologisch aufwendiger Schiffe zu stützen und dem innergemeinschaftlichen Wettbewerb gerechtere und einheitlichere Rahmenbedingungen zu garantieren. Insbesondere in Artikel 4 dieser Richtlinie ist die Festsetzung einer Beihilfehöchstgrenze vorgesehen, die nicht nur für alle Formen von Produktionsbeihilfen, die - gleichgültig, ob aufgrund einer sektoralen, allgemeinen oder regionalen Beihilferegelung - den Werften direkt gewährt werden, sondern auch für die den Reedereien oder Dritten gewährten Beihilfen gilt, wenn diese tatsächlich für den Schiffbau oder Schiffsumbau in Werften der Gemeinschaft verwendet werden.

Die Beschäftigungslage im Schiffbau ist durch quantitative und qualitative Unausgewogenheiten gekennzeichnet. Dieses im Beschäftigungsbereich festgestellte Ungleichgewicht wird durch die besonderen Probleme des Arbeitsmarktes in schrumpfenden Industriegebieten verschärft, in denen der Schiffbau einen wichtigen Platz einnimmt und die Arbeitslosigkeit bereits ein hohes Ausmaß erreicht hat. Weiter verschärft wird dieses Ungleichgewicht durch die zeitliche Verschiebung zwischen der ganz oder teilweisen Stilllegung bestimmter Werften und den längerfristig positiven Auswirkungen von industriepolitischen Maßnahmen auf die leistungsfähigsten Werften sowie der beschäftigungs- und regionalpolitischen Maßnahmen.

Die durch die Richtlinie 87/167/EWG unterstützten strukturellen Veränderungen haben bzw. können zur Folge haben, daß eine große Anzahl und ein wesentlicher Anteil der Arbeitnehmer im Schiffbau ihren Arbeitsplatz wechseln, neue

---

<sup>4</sup> ABL. Nr. L 69 vom 12. März 1987.

Qualifikationen erwerben bzw. ihren Wohnort in der Gemeinschaft wechseln oder aber die Älteren unter ihnen vorzeitig aus dem Erwerbsleben ausscheiden müssen.

Die Beschäftigungslage macht die Annahme eines Gemeinschaftsprogramms für neue soziale Begleitmaßnahmen zugunsten entlassener oder von Entlassung bedrohter Arbeitnehmer im Schiffbau notwendig. Diese neuen spezifischen Begleitmaßnahmen sollen darauf abzielen, die Wiedereingliederung ins Erwerbsleben, die soziale und berufliche Eingliederung und die räumliche Mobilität der entlassenen oder von Entlassung bedrohten Arbeitnehmer zu fördern sowie den Übergang zum endgültigen Ausscheiden aus dem Erwerbsleben älterer Arbeitnehmer, die nicht mehr als Stellensuchende gelten, zu erleichtern. Sie sollen zur Ergänzung der Maßnahmen beitragen, die für einen Zuschuß aus dem Europäischen Sozialfonds (ESF) und dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in Betracht kommen.

In der Entscheidung über die obengenannte Richtlinie vertrat auch der Rat die Ansicht, daß flankierende Maßnahmen zum Ausgleich der sozialen und regionalen Auswirkungen der Umstrukturierung ergriffen werden sollten; zu diesem Zweck hat die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament eine Mitteilung über industrielle, soziale und regionale Aspekte des Schiffbaus vorgelegt<sup>5</sup>.

Der Europäische Sozialfonds fördert eine Politik, die einerseits die Arbeitskräfte dabei unterstützen soll, die notwendigen beruflichen Fähigkeiten zu erwerben, um einen festen Arbeitsplatz zu erhalten, und die andererseits die Beschäftigungsmöglichkeiten entwickeln soll. Die Aufgaben des ESF sind im Beschluß 83/516/EWG definiert; die Arten der Ausgaben, zu denen der Fonds Zuschüsse leisten kann, sind in Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2950/83 des Rates einschränkend festgelegt.

Der EFRE soll zur Korrektur der wichtigsten regionalen Ungleichgewichte in der Gemeinschaft beitragen, indem er sich an der Entwicklung und strukturellen Anpassung der rückständigen Gebiete sowie an der Umstellung der Gebiete mit rückläufiger Industrieentwicklung beteiligt. Mit der Verordnung (EWG) Nr. 2617/80, geändert durch Verordnungen (EWG) Nr. 217/84 und (EWG) Nr. 3635/85 des Rates wurde eine spezifische Gemeinschaftsmaßnahme zur

---

<sup>5</sup> KOM (86) 553 endg.

regionalen Entwicklung im Hinblick auf die Beseitigung der Entwicklungshemmnisse für neue Wirtschaftszweige in bestimmten, von der Umstrukturierung der Schiffbauindustrie betroffenen Gebieten, eingeführt. Die Kommission unterbreitet einen Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur Einführung eines Gemeinschaftsprogramms zugunsten der Umstellung von Schiffbaugebieten<sup>6</sup>.

Die Vorschriften für die Zuschüsse des ESF und des EFRE geben nur eine teilweise Antwort auf die besonderen Probleme der entlassenen oder von Entlassung bedrohten Arbeitnehmer im Schiffbau. Das Spektrum von Maßnahmen zugunsten der von der Umstrukturierung betroffenen Arbeitnehmer, zu denen der Europäische Sozialfonds Zuschüsse leisten kann, ist insbesondere durch die Bestimmungen von Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2950/83 des Rates begrenzt. Andererseits sind die durch den EFRE geförderten Maßnahmen, die insbesondere durch "Software"-Maßnahmen zugunsten kleiner und mittlerer Unternehmen günstige Rahmenbedingungen für die Entwicklung neuer Wirtschaftstätigkeiten schaffen sollen, auf bestimmte geographische Gebiete begrenzt; außerdem haben Arbeitnehmer, die von der Restrukturierung herkömmlicher Industrien betroffen sind, oft Schwierigkeiten, auf verfügbare Arbeitsplätze Überzuwechseln und sich der veränderten Nachfrage nach Arbeitskräften anzupassen. Deshalb ist die Einführung neuer sozialer Begleitmaßnahmen, die allen entlassenen oder von Entlassung bedrohten Arbeitnehmern des Schiffbaus in der Europäischen Gemeinschaft unmittelbar zugute kommen könnten, das geeignetste Konzept zur Lösung dieses besonderen Problems des Arbeitsmarktes.

Die vorgeschlagenen neuen sozialen Begleitmaßnahmen entsprechen den Leitlinien der EntschlieÙung des Rates vom 22. Dezember 1986 über ein Aktionsprogramm zur Förderung des Beschäftigungswachstums.

Zur Steigerung des Nutzeffektes der Interventionen sollte versuchsweise dafür Sorge getragen werden, daß die neuen Mittel im Rahmen von Programmen zum Einsatz kommen.

Im Vertrag sind die erforderlichen Befugnisse nicht vorgesehen -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Zugunsten von entlassenen oder von Entlassung bedrohten Arbeitnehmern der Werften des Handelsschiffneubaus und der Schiffsreparatur in der Gemeinschaft, wird ein spezifisches Gemeinschaftsprogramm für soziale Begleitmaßnahmen von Umstrukturierungsplänen geschaffen, die von einem Unternehmen, einer Gruppe von Unternehmen oder Behörden beschlossen worden sind und zur Einstellung, Verringerung oder Umstellung der Geschäftstätigkeit der Werften infolge wesentlicher struktureller Änderungen der Nachfrage führen.

Artikel 2

1. Das Gemeinschaftsprogramm trägt dazu bei, die Wiedereingliederung ins Erwerbsleben, die soziale und berufliche Eingliederung und die räumliche Mobilität entlassener oder von Entlassung bedrohter Arbeitnehmer zu fördern sowie den Übergang zum endgültigen Ausscheiden aus dem Erwerbsleben älterer Arbeitnehmer, die nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften nicht mehr als Stellensuchende gelten, zu erleichtern.
2. Das Gemeinschaftsprogramm ist für Arbeitnehmer des Schiffbaus bestimmt, die seit dem 1. Januar 1987 entlassen wurden oder von Entlassung bedroht sind.
3. Das Gemeinschaftsprogramm gilt vom 1. Januar 1988 an für drei Jahre.

Artikel 3

1. Zuschußfähig im Rahmen des Gemeinschaftsprogramms sind Maßnahmen eines Programms, das auf einzelstaatlicher Ebene für die betreffenden Personengruppen, diesen Wirtschaftszweig, die betreffenden Gruppen von Unternehmen oder Gebiete aufgestellt wurde und die Ursachen der Ungleichgewichte bei der Beschäftigung beseitigen sowie den sozialen Zusammenhalt fördern soll.

2. Über die Durchführung des Programms wird zwischen der Kommission und dem betreffenden Mitgliedstaat ein Programmvertrag geschlossen.
3. Die Mitgliedstaaten gewährleisten die ordnungsgemäße Verwirklichung der Maßnahmen.

#### Artikel 4

1. Zuschußfähig im Rahmen des Gemeinschaftsprogramms sind Maßnahmen, welche die Wiedereingliederung ins Erwerbsleben und die soziale und berufliche Eingliederung fördern und die Einstellung von entlassenen oder von Entlassung bedrohten Arbeitnehmern in Unternehmen, namentlich in kleinen und mittleren Unternehmen und örtlichen Beschäftigungsinitiativen, fördern sollen, sofern der neue Arbeitsvertrag mindestens ein Jahr gilt.
2. Zuschußfähig im Rahmen des Gemeinschaftsprogramms sind Maßnahmen, welche die Wiedereingliederung ins Erwerbsleben und die soziale und berufliche Eingliederung fördern und das Einkommen der neu eingestellten Arbeitnehmer durch einen Ausgleich des Unterschieds zwischen dem früheren und dem neuen Arbeitsentgelt aufrechterhalten sollen, sofern der neue Arbeitsvertrag mindestens ein Jahr gilt.
3. Zuschußfähig im Rahmen des Gemeinschaftsprogramms sind Maßnahmen, welche die Wiedereingliederung ins Erwerbsleben und die soziale und berufliche Eingliederung fördern und den entlassenen oder von Entlassung bedrohten Arbeitnehmern helfen sollen, ein Unternehmen zu gründen oder eine neue selbständige Tätigkeit aufzunehmen.
4. Zuschußfähig im Rahmen des Gemeinschaftsprogramms sind Maßnahmen, welche die Wiedereingliederung ins Erwerbsleben und die soziale und berufliche Eingliederung fördern und die entlassenen oder von Entlassung bedrohten Arbeitnehmer veranlassen sollen, die Dienste der örtlichen Beratungsstellen in Anspruch zu nehmen, deren Aufgabe vorwiegend darin besteht, Arbeitnehmern zu helfen ein Unternehmen zu gründen, eine selbständige Erwerbstätigkeit aufzunehmen oder an einer örtlichen Beschäftigungsinitiative teilzunehmen.

5. Zuschußfähig im Rahmen des Gemeinschaftsprogramms sind Maßnahmen, welche die Wiedereingliederung ins Erwerbsleben und die soziale und berufliche Eingliederung fördern und die Beschäftigung im Rahmen von gemeinnützigen und arbeitsplatzschaffenden Vorhaben fördern sollen, sofern die Arbeitsplätze von mindestens einjähriger Dauer sind.
6. Zuschußfähig im Rahmen des Gemeinschaftsprogramms sind Maßnahmen, welche die Wiedereingliederung ins Erwerbsleben und die soziale und berufliche Eingliederung fördern und Arbeitnehmern, die ihren Arbeitsplatz verloren haben und eine Ausbildung oder eine neue Beschäftigung abwarten, während einer Dauer von höchstens zwölf Monaten ein Arbeitsentgelt in gleicher Höhe sichern sollen.

#### Artikel 5

Zuschußfähig im Rahmen des Gemeinschaftsprogramms sind Maßnahmen, welche die räumliche Mobilität fördern und die Umsiedlung entlassener oder von Entlassung bedrohter Arbeitnehmer erleichtern sollen, die den Wohnort wechseln müssen, um eine neue Beschäftigung aufzunehmen oder an einer Bildungsmaßnahme teilzunehmen, sowie deren Familienangehörige.

#### Artikel 6

Zuschußfähig im Rahmen des Gemeinschaftsprogramms sind Maßnahmen, welche den Übergang zum endgültigen Ausscheiden aus dem Erwerbsleben älterer entlassener Arbeitnehmer, die nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften nicht mehr als Stellensuchende gelten, erleichtern.

#### Artikel 7

1. Bei Maßnahmen gemäß Artikel 4 Absatz 1 sind aus dem Gemeinschaftsprogramm nur Ausgaben zuschußfähig, die während eines Zeitraums von höchstens zwölf Monaten je Person zur Deckung von Einstellungsbeihilfen getätigt werden.

2. Der Zuschuß aus dem Gemeinschaftsprogramm beträgt 15% des durchschnittlichen Bruttolohns der im betroffenen Mitgliedstaat in der Industrie tätigen Arbeitnehmer. Jedem Mitgliedstaat werden je Person und Zeiteinheit die Zuschußbeiträge gewährt, die zuvor von der Kommission in ihrer Entscheidung für das jeweilige Jahr gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 2950/83 des Rates festgelegt worden sind.

#### Artikel 8

1. Bei Maßnahmen gemäß Artikel 4 Absatz 2 sind aus dem Gemeinschaftsprogramm nur Ausgaben zuschufähig, die während eines Zeitraums von höchstens zwölf Monaten je Person zur Deckung einer Abfindungssumme zur Aufrechterhaltung des Einkommens getätigt werden.
2. Aufrechterhaltung des Einkommens im Sinne dieses Artikels bedeutet die Aufrechterhaltung des Bruttolohns und der Beträge, die zur Erhaltung der damit verbundenen gesetzlichen und betrieblichen Sozialleistungen, auf die diese Arbeitnehmer an ihrem früheren Arbeitsplatz während einer normalen Lohnabrechnungsperiode Anspruch hatten, erforderlich sind.
3. Der Zuschuß aus dem Gemeinschaftsprogramm beträgt 15% des durchschnittlichen Bruttolohns der im betroffenen Mitgliedstaat in der Industrie tätigen Arbeitnehmer. Jedem Mitgliedstaat werden je Person und Zeiteinheit die Zuschußbeträge gewährt, die zuvor von der Kommission in ihrer Entscheidung für das jeweilige Jahr gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 2950/83 des Rates festgelegt worden sind.

#### Artikel 9

Bei Maßnahmen gemäß Artikel 4 Absatz 3 sind aus dem Gemeinschaftsprogramm nur Ausgaben zuschufähig, die während eines Zeitraums von höchstens zwölf Monaten je Person zur Deckung der mit der Gründung eines Unternehmens verbundenen Verwaltungskosten und der Kosten für die Aufnahme einer neuen selbständigen Tätigkeit, sowie der Mietkosten mit Ausnahme aller sonstigen allgemeinen Unkosten, getätigt werden.

### Artikel 10

Bei Maßnahmen gemäß Artikel 4 Absatz 4 sind aus dem Gemeinschaftsprogramm nur Ausgaben zuschußfähig, die während eines Zeitraums von höchstens zwölf Monaten je Person zur Deckung der Dienstleistungen, die Beratungsstellen unmittelbar für Arbeitnehmer erbringen, getätigt werden.

### Artikel 11

1. Bei Maßnahmen gemäß Artikel 4 Absatz 5 sind aus dem Gemeinschaftsprogramm nur Ausgaben zuschußfähig, die während eines Zeitraums von höchstens zwölf Monaten je Person zur Deckung von Beihilfen zur Beschäftigung im Rahmen gemeinnütziger und arbeitsplatzschaffender Vorhaben getätigt werden. Diese Arbeitsplätze müssen dauerhaft sein oder den Erwerb einer zusätzlichen Ausbildung oder einer beruflichen Erfahrung ermöglichen, die den Zugang zum Arbeitsmarkt eröffnet und die Beschäftigung an einem dauerhaften Arbeitsplatz erleichtert.
2. Der Zuschuß aus dem Gemeinschaftsprogramm beträgt 15% des durchschnittlichen Bruttolohns der im betroffenen Mitgliedstaat in der Industrie tätigen Arbeitnehmer. Jedem Mitgliedstaat werden je Person und Zeiteinheit die Zuschußbeträge gewährt, die zuvor von der Kommission in ihrer Entscheidung für das jeweilige Jahr gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 2050/83 des Rates festgelegt worden sind.

### Artikel 12

1. Bei Maßnahmen gemäß Artikel 4 Absatz 6 sind aus dem Gemeinschaftsprogramm nur Ausgaben zuschußfähig, die während eines Zeitraums von höchstens zwölf Monaten je Person zur Deckung eines Wartegelds getätigt werden, welches das Arbeitsentgeldniveau entlassener und beim Arbeitsamt gemeldeter Arbeitnehmer sichern soll und auf der Grundlage des Unterschiedes zwischen der Arbeitslosenunterstützung und dem früheren Arbeitsentgelt berechnet werden.

2. Sicherung desselben Arbeitsentgeltniveaus im Sinne dieses Artikels bedeutet die Sicherung des Bruttolohnes bis zu einer Höhe von 80% und der Beträge, die zur Erhaltung der damit verbundenen gesetzlichen und betrieblichen Sozialleistungen, auf die diese Arbeitnehmer während einer normalen Lohnabrechnungsperiode Anspruch hatten, erforderlich sind.
3. Der Zuschuß aus dem Gemeinschaftsprogramm beträgt 15% des durchschnittlichen Bruttolohns der im betreffenden Mitgliedstaat in der Industrie tätigen Arbeitnehmer. Jedem Mitgliedstaat werden je Person und Zeiteinheit die Zuschußbeträge gewährt, die zuvor von der Kommission in ihrer Entscheidung für das jeweilige Jahr gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 2950/83 des Rates festgelegt worden sind.

### Artikel 13

Bei Maßnahmen gemäß Artikel 5 sind aus dem Gemeinschaftsprogramm nur Ausgaben zuschußfähig, die für eine Mobilitätsprämie zur Deckung der Reisekosten von Arbeitnehmern einschließlich ihren Unterhaltsberechtigten sowie der Transportkosten für den Umzug ihres Haushalts getätigt werden, sofern die Arbeitnehmer den Nachweis für die Aufnahme einer neuen Beschäftigung oder ihre Teilnahme an einer Ausbildungsmaßnahme erbringen können und die Mobilitätsprämie binnen zwölf Monaten nach ihrer Entlassung oder dem Ende des Arbeitsvertrages im Schiffbau beantragt haben.

### Artikel 14

Bei Maßnahmen gemäß Artikel 6 sind aus dem Gemeinschaftsprogramm nur Ausgaben zuschußfähig, die zur Gewährung einer Zulage für das endgültige Ausscheiden aus dem Erwerbsleben an ältere, entlassene Arbeitnehmer getätigt werden, die nach den einzelstaatlichen Vorschriften nicht mehr als Stellensuchende gelten, weil sie vorzeitig in den Ruhestand versetzt wurden oder weil sie neben einer Arbeitslosenunterstützung ein Wartegeld in Form einer Überbrückungsbeihilfe beziehen.

Artikel 15

1. Die Unterstützung der zuschußfähigen Ausgaben aus dem Gemeinschaftsprogramm wird auf der Grundlage eines bestimmten Betrages je Arbeitnehmer berechnet.

Dieser Betrag darf

- bei Maßnahmen gemäß Artikel 4 2.500 ECU je Arbeitnehmer,
  - bei Maßnahmen gemäß Artikel 5 1.500 ECU je Arbeitnehmer und
  - bei Maßnahmen gemäß Artikel 6 5.000 ECU je Arbeitnehmer
- nicht übersteigen.

2. Bei Maßnahmen gemäß Artikel 4 ist der Zuschuß zu zuschußfähigen Ausgaben aus dem Gemeinschaftsprogramm auf 2.500 ECU je Arbeitnehmer begrenzt, unabhängig davon, ob die Arbeitnehmer an einer oder mehreren Maßnahmen zur Wiedereingliederung ins Erwerbsleben und zur sozialen und beruflichen Eingliederung teilnehmen.
3. Der aus dem Gemeinschaftsprogramm gewährte Zuschuß zu zuschußfähigen Ausgaben für Maßnahmen gemäß Artikel 5 kann mit dem Zuschuß aus dem Gemeinschaftsprogramm zu zuschußfähigen Ausgaben für Maßnahmen gemäß Artikel 4 zusammentreffen.
4. Für Ausgaben, die für einen Zuschuß aus dem Europäischen Sozialfonds als zuschußfähig und vorrangig eingestuft werden können, wird kein Zuschuß aus dem Gemeinschaftsprogramm gewährt.
5. Der Zuschuß zu zuschußfähigen Ausgaben aus dem Gemeinschaftsprogramm darf den Eigenbeitrag der öffentlichen Stellen des betreffenden Mitgliedstaates nicht überschreiten.
6. Beim Zuschuß aus dem Gemeinschaftsprogramm berücksichtigt die Kommission die ab dem zwölften Monat vor Eingang des Zuschußantrags bei der Kommission getätigten Ausgaben der Mitgliedstaaten.

Artikel 16

1. Wird ein Zuschuß aus dem Gemeinschaftsprogramm nicht unter den Bedingungen der Entscheidung über die Genehmigung verwandt, kann die Kommission ihn aussetzen, kürzen oder streichen, nachdem sie dem betroffenen Mitgliedstaat Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat.
2. Ein Betrag, der nicht unter den in der Entscheidung über die Genehmigung festgelegten Bedingungen verwendet wurde, ist zu erstatten. Der betroffene Mitgliedstaat haftet subsidiär für die ohne Rechtsgrund empfangenen Beträge. Soweit der Mitgliedstaat den Anspruch befriedigt, geht der Anspruch der Gemeinschaft an den Kostenträger der Maßnahme auf ihn über.

Artikel 17

1. Unbeschadet der Prüfungen durch die Mitgliedstaaten kann die Kommission an Ort und Stelle Prüfungen vornehmen.
2. Der Inhalt eines Antrags auf Zahlung kann durch repräsentative Stichproben geprüft werden. Die Kommission legt zuvor nach Abstimmung mit dem betroffenen Mitgliedstaat und unter Berücksichtigung der inhaltlichen und technischen Bedingungen der betreffenden Maßnahme den Umfang der Stichprobenprüfung fest. Soweit die Stichprobe zu einer Kürzung führt, wird diese proportional auf den Gesamtbetrag angewandt, für den die Zahlung beantragt ist; dem Mitgliedstaat ist zuvor Gelegenheit zu geben, Stellung zu nehmen.
3. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die Kommission Zugang zu den Unterlagen hat, die ihr erlauben, Ziel und Inhalt der Anträge sowie den Ablauf, die Finanzierung und die Ergebnisse der Maßnahmen zu beurteilen.
4. Der betroffene Mitgliedstaat leistet der Kommission die für die Prüfung notwendige Amtshilfe. Die Kommission unterrichtet den Mitgliedstaat rechtzeitig von der vorgesehenen Prüfung. Vertreter des Mitgliedstaats können daran teilnehmen.

5. Auf Ersuchen der Kommission und im Einvernehmen mit dem betroffenen Mitgliedstaat nimmt die zuständige Behörde dieses Staates Prüfungen vor. Vertreter der Kommission können daran teilnehmen.

Artikel 18

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu ....., am ..... Im Namen des Rates  
Der Präsident

FICHE D'IMPACT SUR LA COMPETITIVITE ET L'EMPLOI

I. Justification principale de la mesure.

Cette proposition s'inscrit dans une approche d'ensemble destinée à maîtriser l'ajustement industriel et la mutation de l'emploi dans la construction navale.

Ces nouvelles mesures complètent les possibilités d'intervention du FSE et du FEDER et visent à favoriser l'insertion dans l'activité économique, l'intégration socio-professionnelle et la mobilité géographique des travailleurs de la construction navale licenciés ou menacés de licenciement, ainsi qu'à faciliter la transition à la cessation définitive d'activité professionnelle des travailleurs âgés qui ne sont plus considérés comme demandeurs d'emploi. Ce programme communautaire spécifique est d'une durée de trois ans.

II. Caractéristiques des entreprises concernées.

- Nombre de PME concernées.

Les chantiers navals de petite taille sont concernés, mais leur nombre n'est pas indiqué.

- Concentration dans les régions.

Le programme s'adresse à l'ensemble des travailleurs de la construction navale licenciés ou menacés de licenciement. Certaines fermetures de chantiers pourraient avoir lieu dans des zones qui ne sont pas éligibles à un régime national d'aide à finalité régionale ou au FEDER.

III. Obligations imposées directement aux entreprises.

Néant.

IV. Obligations susceptibles d'être imposées indirectement aux entreprises via

les autorités locales.

Néant.

V. Mesures spéciales pour les PME.

Peuvent notamment bénéficier du concours du programme communautaire les actions destinées à :

- aider à l'embauche, dans les PME, des travailleurs licenciés ou menacés de licenciement, à condition que leur nouveau contrat de travail soit d'une durée minimale d'un an;
- aider les travailleurs licenciés ou menacés de licenciement à créer une entreprise ou une nouvelle activité indépendante.

VI. Effets prévisibles.

+ Sur la compétitivité des entreprises.

Le programme a également pour objectif de faciliter l'ajustement industriel (accompagnement social de la restructuration visant à concentrer les commandes sur les chantiers les plus compétitifs).

+ Sur l'emploi.

L'objectif de ce programme triennal est de compléter le dispositif actuel du FSE et FEDER en intervenant directement en faveur d'un nombre de travailleurs estimé à 9000 pour les actions facilitant la transition à la cessation définitive d'activité professionnelle et 7000 pour les actions favorisant l'insertion dans l'activité économique et l'intégration socio-professionnelle. La prime de mobilité, cumulable avec les actions de formation professionnelle et les actions favorisant l'insertion dans l'activité économique et l'intégration socio-professionnelle, concernerait 6000 personnes. La réduction des effectifs dans la construction de nouveaux navires marchands est estimée à 30.000 pour la période 1987-89.

VII. Consultation des partenaires sociaux.

Les partenaires sociaux du secteur ont été consultés sur la première communication sur les aspects industriels, sociaux et régionaux de la construction navale (COM/86/553) ainsi que sur la proposition de directive concernant les aides et ils ont donné leurs indications sur les éventuelles nouvelles mesures d'accompagnement social à proposer au niveau communautaire.

---

**Beschluß**

**des Bundesrates**

zu

Vorschlägen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften

Der Bundesrat hat Kenntnis genommen von

1. Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die industriellen, sozialen und regionalen **Aspekte des Schiffbaus in der Gemeinschaft**

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates zur Einführung eines Gemeinschaftsprogramms zugunsten der **Umstellung von Schiffbaugebieten (Programm RENAVAL)**

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über ein spezifisches Gemeinschaftsprogramm für soziale Begleitmaßnahmen zugunsten entlassener und von Entlassung bedrohter **Arbeitnehmer im Schiffbau**

KOM(87) 275 endg.; Ratsdok. 8104/87

- Drucksache 386/87 -

2. Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates zu einer Gemeinschaftsaktion auf dem Gebiet der Anwendung der Informationstechnologien und der Telekommunikationsdienste für die **Gesundheitsfürsorge AIM** (Advanced Informatics in Medicine in Europe)

KOM(87) 352 endg.; Ratsdok. 8231/87

- Drucksache 387/87 -

...

3. Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die Revision des Mehrjahresforschungs- und Entwicklungsprogramms im Bereich der technologischen **Grundlagenforschung und der Anwendung neuer Technologien (BRITE)** (1985 - 1988)

Vorschlag für einen Beschluß des Rates zur Revision des Mehrjahresforschungs- und Entwicklungsprogramms im Bereich der technologischen **Grundlagenforschung und der Anwendung neuer Technologien (BRITE)** (1985 1988)

KOM(87) 307 endg.; Ratsdok. 8112/87

- Drucksache 388/87 -

4. Vorschlag für einen Beschluß des Rates über eine Revision des mehrjährigen Forschungs- und Ausbildungsprogramms der Europäischen Atomgemeinschaft auf dem Gebiet des **Strahlenschutzes (1985 - 1989)**

KOM(87) 332 endg.; Ratsdok. 8113/87

- Drucksache 403/87 -

5. Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die Durchführung einer Politik auf Gemeinschaftsebene und eines Plans prioritärer Aktionen zur Entwicklung eines Marktes für **Informationsdienste**

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über die Durchführung einer Politik auf Gemeinschaftsebene und eines Plans prioritärer Aktionen zur Entwicklung eines Marktes für **Informationsdienste**

KOM(87) 360 endg./2; Ratsdok. 8314/87

- Drucksache 413/87 -

6. Vorschlag für einen Beschluß des Rates betreffend eine Ergänzung des Anhangs IV des Übereinkommens zum **Schutz des Rheins** gegen chemische **Verunreinigung um Tetrachlorkohlenstoff**

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften betreffend die Empfehlung der Internationalen Kommission zum **Schutz des Rheins** gegen Verunreinigung im Hinblick auf die **Überwachung der Tetrachlorkohlenstoff-Ableitungen**

KOM(87) 427 endg.; Ratsdok. 8757/87

- Drucksache 432/87 -

Die Beschlüsse sind gemäß § 35 GO BR gefaßt worden.