

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates zur Änderung der Verordnung Nr. 3094/95 des Rates und damit zur weiteren Verlängerung der Anwendung von Regelungen der Siebten Richtlinie des Rates über Beihilfen für den Schiffbau

Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates über eine Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau

KOM(97) 469 endg.; Ratsdok. 11165/97

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 13. Oktober 1997 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 3. Oktober 1997 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Wirtschaftsfragen" beraten.

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

Hinweis: vgl. Drucksache 596/90 = AE-Nr. 901898.

**Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Rates zur Änderung der
Verordnung Nr. 3094/95 des Rates und damit zur weiteren Verlängerung der
Anwendung von Regelungen der Siebten Richtlinie des Rates über Beihilfen für den
Schiffbau**

97/ 0248(CNS)

Begründung

1. Einleitung

- 1.1. Im Jahre 1994 wurde im Rahmen der OECD ein internationales Übereinkommen über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen in der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie geschlossen. Dieses Übereinkommen hätte am 1. Januar 1996 in Kraft treten sollen.
- 1.2. Mit der Verordnung (EG) Nr. 3094/95 des Rates vom 22. Dezember 1995 sollen die Bestimmungen des OECD-Übereinkommens über staatliche Beihilfen umgesetzt werden. In Artikel 10 heißt es, daß die Verordnung ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des OECD-Übereinkommens gilt und die einschlägigen Bestimmungen der Schiffbaurichtlinie (Richtlinie 90/684/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 94/73/EG) übergangsweise weiterhin, längstens jedoch bis zum 1. Oktober 1996 Gültigkeit haben. Da sich das Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens wegen der noch ausstehenden Ratifizierung durch die USA verzögert, wurde die Richtlinie mit der Verordnung (EG) Nr. 1904/96 des Rates nochmals bis zum 31. Dezember 1997 verlängert.
- 1.3. Der Industrierat hat sich auf seiner Tagung vom 24. April 1997 mit der Lage befaßt und eine besondere Neuregelung für den Schiffbau befürwortet, falls das OECD-Übereinkommen nicht in Kraft tritt. In der Zwischenzeit soll die Siebte Richtlinie bis zum 31.12.1998 unter der Voraussetzung verlängert werden, daß diese Richtlinie automatisch außer Kraft tritt, sobald das OECD-Übereinkommen von den USA ratifiziert wurde bzw. sobald eine neue Regelung für den Schiffbau angenommen wird. Die Kommission wurde aufgefordert, entsprechende Vorschläge zu unterbreiten.
- 1.4. Da weiterhin ungewiß ist, wann das OECD-Übereinkommen in Kraft tritt, gibt die vorliegende Arbeitsunterlage einen Überblick über den derzeitigen Stand und enthält Vorschläge für eine Verlängerung der Richtlinie bis zum 31. Dezember 1998. Gleichzeitig werden in einer gesonderten Mitteilung Vorschläge für eine neue Beihilferegelung unterbreitet, welche die Richtlinie ersetzen soll.

2. OECD-Übereinkommen

- 2.1. Nach dem OECD-Übereinkommen sind generell alle Stützungsmaßnahmen für den Schiffbau untersagt; davon ausgenommen sind lediglich Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen, Sozialbeihilfen bei Stilllegungen, Exportkredite im Sinne der 1994 revidierten OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe sowie Inlandskredite für Schiffe, die zu gleichen Konditionen vergeben werden.

- 2.2. Das Übereinkommen ist inzwischen von der Europäischen Union, Korea, Norwegen und Japan ratifiziert worden, doch steht die Ratifikation durch die USA immer noch aus. Auch ist nicht vorhersehbar, wann die USA das Übereinkommen ratifizieren werden.
- 2.3. Ein baldiges Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens ist wichtig, wenn sich die Lage auf dem Weltschiffbaumarkt normalisieren soll. Die Gemeinschaft hat durch die Ratifizierung ihre Unterstützung für das Übereinkommen signalisiert. Solange jedoch andere Vertragsparteien das Übereinkommen nicht ratifiziert haben und weiterhin Subventionen gewähren oder andere marktverzerrende Maßnahmen beibehalten, wäre es für die Europäische Union nicht zweckmäßig, ihre Beihilferegelungen einseitig abzubauen.

3. Vorschlag

- 3.1. Aus diesem Grunde wird vorgeschlagen, daß die Gemeinschaft erforderlichenfalls die Richtlinie bis zum 31. Dezember 1998 verlängert, wenn sich das Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens weiter verzögert. Da nach der Stillhaltevereinbarung in der Schlußakte der Verhandlungen über das OECD-Übereinkommen neue Stützungsmaßnahmen untersagt sind und der Rat bestätigt hat, daß er sich an diese Vereinbarung gebunden fühlt, würden die Bestimmungen der Richtlinie unverändert beibehalten. Dies gilt auch für die Höchstgrenze für Produktionsbeihilfen.

4. Schlußfolgerungen

- 4.1. Daher wird vorgeschlagen, daß der Rat nach Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses die beigefügte Änderung der Verordnung (EG) Nr. 3094/95 annimmt und diese ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des OECD-Übereinkommens gilt; die einschlägigen Bestimmungen der Schiffbaurichtlinie gelten übergangsweise weiterhin, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1998.
- 4.2. Damit kein Rechtsvakuum entsteht, sollte die Entscheidung des Rates vor dem 31. Dezember 1997 ergehen.

**Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung Nr. -
3094/95 des Rates über Beihilfen für den Schiffbau**

97/ 0249(CNS)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe e) sowie die Artikel 94 und 113,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Das im Rahmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) zwischen der Europäischen Gemeinschaft und bestimmten Drittländern geschlossene Übereinkommen über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen in der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie¹ ist noch nicht in Kraft getreten.

Somit ist auch die Verordnung (EG) Nr. 3094/95 des Rates vom 22. Dezember 1995 über Beihilfen für den Schiffbau² noch nicht anwendbar.

Gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 3094/95, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1904/96³ des Rates, gelten bis zum Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1997, übergangsweise weiterhin die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 90/684/EWG des Rates über Beihilfen für den Schiffbau.⁴

Da das Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens weiterhin ungewiß ist und möglicherweise bis nach dem 31. Dezember 1997 verschoben wird, muß der Rat geeignete Maßnahmen treffen, bis über eine etwaige neue Beihilferegelung entschieden wird.

Die Verordnung (EG) Nr. 3094/95 ist daher entsprechend zu ändern.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 3094/95 erhält folgende Fassung:

¹ ABl. C 375 vom 30.12.1994, S. 3

² ABl. L 332 vom 31.12.1995, S. 1

³ ABl. L 251 vom 3.10.1996, S. 5

⁴ ABl. L 380 vom 31.12.1990, S. 27

Bis zum Inkrafttreten des genannten Übereinkommens, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1998, gelten die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 90/684/EWG.

Artikel 2

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

Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Rates über eine Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau

Begründung

1. Einleitung

- 1.1. Im Jahre 1994 wurde im Rahmen der OECD ein internationales Übereinkommen über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen in der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie geschlossen. Das am 1. Januar 1996 vorgesehene Inkrafttreten des Übereinkommens hat sich weiter verzögert, da es von den USA noch nicht ratifiziert worden ist.
- 1.2. Die Verordnung (EG) Nr. 3094/95 des Rates vom 22. Dezember 1995 über Beihilfen für den Schiffbau soll die einschlägigen Bestimmungen des OECD-Übereinkommens für staatliche Beihilfen umsetzen. Nach diesen Bestimmungen sind generell alle Stützungsmaßnahmen für den Schiffbau untersagt; davon ausgenommen sind lediglich Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen, Sozialbeihilfen in Verbindung mit Stilllegungen und Krediterleichterungen für den Schiffbau, sofern sie den Vorgaben der 1994 revidierten OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe entsprechen. Artikel 10 sieht vor, daß die Verordnung ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des OECD-Übereinkommens gilt und die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie über Beihilfen für den Schiffbau (Richtlinie 90/684/EWG) übergangsweise weiterhin, längstens jedoch bis zum 1. Oktober 1996 anwendbar sind. Da sich das Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens weiter verzögert hat, wurde die Richtlinie mit der Verordnung (EG) Nr. 1904/96 des Rates nochmals bis zum 31. Dezember 1997 verlängert.
- 1.3. Der Industrierat hat sich auf seiner Tagung vom 24. April 1997 mit der Lage befaßt und eine besondere Neuregelung für die Schiffbaubeihilfen befürwortet, falls das OECD-Übereinkommen nicht in Kraft tritt. In der Zwischenzeit soll die Siebte Richtlinie bis zum 31. Dezember 1998 unter der Voraussetzung verlängert werden, daß diese Richtlinie automatisch außer Kraft tritt, sobald das OECD-Übereinkommen von den USA ratifiziert wurde bzw. sobald eine neue Regelung für den Schiffbau angenommen wird. Die Kommission wurde aufgefordert, entsprechende Vorschläge zu unterbreiten.
- 1.4. Da noch immer ungewiß ist, wann das OECD-Übereinkommen in Kraft tritt, enthält die vorliegende Arbeitsunterlage geeignete Vorschläge für den Fall, daß eine neue Beihilferegulung erforderlich ist. Vorschläge für eine Verlängerung der Richtlinie bis zum 31. Dezember 1998 sind in einer gesonderten Mitteilung¹ enthalten, die gleichzeitig mit dem vorliegenden Vorschlag unterbreitet wird.
- 1.5. Die Vorschläge für eine neue Beihilferegulung sind in dem größeren Zusammenhang der Schiffbaupolitik und insbesondere der Mitteilung der

¹ KOM(97) XXXX

Kommission an den Rat über neue Überlegungen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit dieses Wirtschaftszweigs² zu sehen.

2. Geltende Regeln für staatliche Beihilfen

- 2.1. Die Siebte Richtlinie führt die in der Sechsten Richtlinie festgelegte Beihilfepolitik fort; diese war 1986 vor dem Hintergrund ungewöhnlich schwieriger Marktbedingungen erlassen worden, verursacht durch die sinkende Nachfrage und den raschen Anstieg der Schiffbaukapazitäten, vor allem in Fernost, was zu einem gravierenden Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage sowie zu einem Preisverfall führte. Die Richtlinie ist im wesentlichen darauf ausgerichtet,
- den Erhalt der Schiffbauindustrie in der Gemeinschaft dadurch zu sichern, daß sie ein defensives Vorgehen bei unlauterem Wettbewerb durch schädigende Preisgestaltung ermöglicht und somit ein hinreichendes Niveau der gemeinschaftlichen Schiffbautätigkeit in den Marktsegmenten gewährleistet, in denen die Gemeinschaft weiterhin zu normalen Marktbedingungen wettbewerbsfähig ist, wie beim Bau weniger arbeitsintensiver, technologisch hochentwickelter Spezialschiffe und darüber hinaus die notwendige strukturelle Anpassung der EG-Schiffbauindustrie unterstützt;
 - in Übereinstimmung mit den Zielen des Binnenmarktes gleiche Rahmenbedingungen zu schaffen, um einen lauterem, transparenten und ausgewogenen innergemeinschaftlichen Wettbewerb im Schiffbau zu gewährleisten.
- 2.2. Nach der Richtlinie können Beihilfen für den Schiffbau und den Schiffsumbau (aber nicht für die Schiffsreparatur) bis zu einer gemeinsamen Beihilfemaximale gewährt werden, die unter Bezugnahme auf die Kostendifferenz zwischen den wettbewerbsfähigsten Gemeinschaftswerften und den Marktpreisen ihrer weltweit wichtigsten Wettbewerber, insbesondere für die Marktsegmente festgelegt wird, in denen der gemeinschaftliche Schiffbau am wettbewerbsfähigsten ist. Gemäß dem in der Richtlinie verankerten Degressivitätsprinzip wurde die Höchstgrenze von 28 % im Jahr 1987 schrittweise auf derzeit 9 % zurückgeführt (4,5 % für kleinere Schiffe und Schiffsumbauten). Von der Höchstgrenze ausgenommen sind Beihilfen in Form von Krediterleichterungen gemäß der OECD-Vereinbarung von 1981 über Exportkredite für Schiffe sowie Beihilfen im Rahmen der Entwicklungshilfe.
- 2.3. Investitionsbeihilfen müssen nach der Richtlinie an einen Umstrukturierungsplan gebunden sein, der zu keiner Steigerung der Schiffbaukapazität der betreffenden Werft führt oder mit einem entsprechenden endgültigen Abbau der Kapazität anderer Werften in demselben Mitgliedstaat unmittelbar verbunden sein. Stilllegungsbeihilfen sind nur zulässig, wenn sie zu einem echten und endgültigen Kapazitätsabbau führen (die betreffenden Anlagen müssen mindestens fünf Jahre geschlossen bleiben und dürfen in den darauffolgenden fünf Jahren, d.h. bis zum 10. Jahrestag der Schließung nicht ohne vorherige Genehmigung der Kommission wieder in Betrieb genommen werden). Für Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen

² "Für eine neue Schiffbaupolitik" KOM(97) XXXX

sieht die Richtlinie eine Notifizierung vor und legt den Mitgliedstaaten eine Berichterstattungspflicht auf, damit die Kommission die Einhaltung der Regeln überwachen kann.

- 2.4. Nach Auffassung der Kommission sind die in der Richtlinie vorgegebenen Ziele im großen und ganzen weitgehend erreicht worden; so konnte sich die Gemeinschaft in den letzten Jahren einen Weltmarktanteil von rund 20 % sichern. Doch befindet sich die Schiffbauindustrie angesichts der weltweit niedrigen Preise für Neubauten und Reparaturen weiterhin in einer schwierigen Lage. Trotz der bisher erzielten Erfolge sind zahlreiche EU-Werften noch immer nicht wettbewerbsfähig genug und liegen vor allem in bezug auf die Produktivität hinter ihren wichtigsten Wettbewerbern aus Fernost zurück. Mittelfristig wird der Wettbewerb auf dem Weltschiffbaumarkt noch zunehmen, während die Gesamtnachfrage im nächsten Jahrzehnt nachlassen dürfte, aber japanische und koreanische Werften ihre Produktivität weiter steigern.
- 2.5. Wichtigster Pfeiler der Beihilfepolitik sind bisher die Betriebsbeihilfen gewesen. Anfangs, bedingt durch die zunehmende Reduzierung der Beihilfeshöchstgrenze, förderten die Betriebsbeihilfen Anpassungen in Richtung einer größeren Wettbewerbsfähigkeit. Dieser notwendige Ansporn konnte jedoch in den letzten Jahren nicht beibehalten werden, da die Beihilfeshöchstgrenze unverändert blieb und Unsicherheit über das OECD Schiffbauabkommen herrschte. Insgesamt haben diese Beihilfen die Werften gegen die volle Härte des Marktes abgeschirmt. Die Betriebsbeihilfen haben auch erhebliche Kosten für die meisten Mitgliedstaaten verursacht, die sich größtenteils einer angespannten Haushaltslage gegenübersehen.
- 2.6. Der Schiffbau erhält als einziger Zweig des verarbeitenden Gewerbes systematisch solche Beihilfen; daher ist fraglich, ob die damit verbundenen Aufwendungen eine kostenwirksame Verwendung der begrenzten öffentlichen Mittel darstellen. In Anbetracht des bestehenden Wettbewerbs zwischen EU-Werften haben die Beihilfen auch zu Verzerrungen im Gemeinsamen Markt geführt, da die Mitgliedstaaten derartige Zuwendungen in sehr unterschiedlichem Umfang gewähren und so das angestrebte Ziel gleicher wettbewerbsrechtlicher Rahmenbedingungen unterminiert wird.
- 2.7. Vor diesem Hintergrund muß die staatliche Beihilfenpolitik neu ausgerichtet werden, um die Anstrengungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit dieses Wirtschaftszweiges zu fördern. Dies setzt voraus, daß sich das Gewicht von Betriebsbeihilfen auf andere Formen der Unterstützung verlagert, wie z.B. Investitionsbeihilfen für Innovationen, die besser geeignet sind, diesem Wirtschaftszweig zu helfen, die nötigen Veränderungen vorzunehmen und seine Schwachstellen zu überwinden.

3. Vorschläge für die künftige Beihilfepolitik

- 3.1. Der beigefügte Vorschlag für eine Verordnung des Rates enthält die Vorschläge der Kommission für eine neue Beihilferegelung, welche die Siebte Richtlinie spätestens nach deren Ablauf Ende 1998, vorzugsweise jedoch früher ersetzen soll. Nachstehend folgt ein kurzer Überblick über die Kernpunkte der Neuregelung und die wichtigsten Änderungen gegenüber der bisherigen Politik.
- 3.2. Hinsichtlich der Betriebsbeihilfen spricht einiges für die unverzügliche Abschaffung bei Inkrafttreten der vorgeschlagenen Verordnung. Der Wirtschaftszweig hatte bereits hinreichend Zeit, um sich auf die Beseitigung solcher Beihilfen einzustellen, denn ursprünglich wurde davon ausgegangen, daß das OECD-Übereinkommen (das diese Beihilfen untersagt) am 1. Januar 1996 in Kraft tritt. Da wegen der noch ausstehenden Ratifizierung des Übereinkommens durch die USA gewisse Unsicherheiten über die Ausrichtung der künftigen Politik bestehen, scheint es angemessen, eine kurze und endgültige Übergangsfrist vorzusehen, während deren weiterhin auftragsbezogene Betriebsbeihilfen bis zu den geltenden Höchstgrenzen gewährt werden können. Vorgeschlagen wird, daß diese Übergangszeit am 31. Dezember 2000 abläuft (Artikel 3.1).
- 3.3. Ein Jahr vor der Abschaffung der Betriebsbeihilfen wird die Gemeinschaft die Marktlage analysieren und beurteilen, ob die Werften in Europa durch wettbewerbsbehindernde Praktiken geschädigt werden. Wenn zu diesem oder einem späteren Zeitpunkt festgestellt wird, daß der Industrie durch wettbewerbsbehindernde Maßnahmen, einschließlich schädlicher Preisgestaltung, Schaden zugefügt wird, wird die Gemeinschaft erwägen, geeignete Maßnahmen zu treffen.
- 3.4. Ab 1. Januar 2001 werden auftragsbezogene Beihilfen nur noch in Form von Inlands- und Exportkrediten gemäß der OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe zulässig sein, die - wie bisher - bis zum 31. Dezember 2000 bei der Beihilfemaximale nicht berücksichtigt werden (Artikel 3.4). Da diese OECD-Vereinbarung aus dem Jahre 1981 in Kraft bleibt, schlägt die Kommission gezwungenermaßen vor, daß die einschlägigen Bestimmungen weiterhin Anwendung finden. Allerdings wird eingeräumt, daß einige Bestimmungen der OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe aus dem Jahre 1994, die noch nicht in Kraft getreten ist, den Realitäten des Marktes eher entsprechen und es daher zweckmäßig wäre, diese in die neue Regelung aufzunehmen. Die damit verbundenen technischen und rechtlichen Aspekte müssen näher untersucht werden.
- 3.5. Für andere Formen von Betriebsbeihilfen, z.B. nicht-auftragsbezogene Beihilfen (wie Verlustausgleich und Rettungsbeihilfen) gelten die spezifischen neuen Vorschriften für Umstrukturierungsbeihilfen (siehe Punkt 3.8).
- 3.6. Vorgeschlagen wird, daß auftragsbezogene Beihilfen, die im Rahmen der Entwicklungshilfe gewährt werden, weiterhin zulässig sein sollen (Artikel 3.5), obgleich die Kommission Bedenken hat, daß solche Beihilfen, die nur von wenigen Mitgliedstaaten gewährt werden, eine Betriebsbeihilfe darstellen könnten, um den Fortbestand von Werften zu sichern und so unerwünschte Auswirkungen auf den Wettbewerb innerhalb der EU haben könnten. Da jedoch diese Art von Beihilfen

nach den OECD-Regeln zulässig ist, würden die EU-Werften gegenüber ihren internationalen Wettbewerbern ungerechterweise benachteiligt, wenn ihnen die Inanspruchnahme solcher Beihilfen verwehrt würde. Allerdings schlägt die Kommission strengere Regeln vor, so müssen Schiffbauaufträge, für die eine solche Beihilfe gewährt werden soll, im Wege einer Ausschreibung vergeben werden und außerdem ist eine laufende Überwachung vorgesehen, um einen etwaigen Mißbrauch auszuschließen.

- 3.7. Stillegungsbeihilfen (Artikel 4) sind auch künftig erforderlich, um die unvermeidbare Strukturanpassung des Wirtschaftszweigs zu erleichtern. Dabei geht es vor allem um Sozialbeihilfen, um die sozialen Auswirkungen aufzufangen sowie Beihilfen zur Übernahme der durch die teilweise oder völlige Stillegung verursachten normalen Kosten, die im Falle einer teilweisen Stillegung auch zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Werft beitragen können. Damit jedoch etwaige Verzerrungen im innergemeinschaftlichen Wettbewerb auf ein Mindestmaß reduziert werden, muß ein echter und endgültiger Kapazitätsabbau erfolgen. Nach den geltenden Vorschriften müssen stillgelegte Werften mindestens fünf Jahre endgültig geschlossen bleiben und dürfen erst nach Ablauf weiterer fünf Jahre nur mit vorheriger Genehmigung der Kommission den Betrieb wieder aufnehmen. Da auf dem Weltschiffbaumarkt weiterhin ein Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage besteht und die Zukunftsaussichten ungünstig sind, ist wohl kaum mit einer Entwicklung zu rechnen, die es für die Kommission zweckmäßig erscheinen liesse, die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Werftanlagen im zweiten Fünfjahreszeitraum zu genehmigen. Daher wird vorgeschlagen, daß stillgelegte Anlagen für einen Zeitraum von zehn Jahren nicht mehr für Schiffbautätigkeiten genutzt werden dürfen, wobei nach Ablauf der ersten fünf Jahre keine Überprüfung möglich sein soll.
- 3.8. Eine weitere Form der Förderung, um die Strukturanpassung zu erleichtern und die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, sind Umstrukturierungsbeihilfen. Die Siebte Richtlinie weist diesbezüglich eine Lücke auf, da sich die einschlägigen Bestimmungen auf Investitionsbeihilfen konzentrieren und andere Umstrukturierungshilfen wie Kapitalzuführungen, Schuldabschreibungen, bezuschußte Darlehen und Rettungsbeihilfen außer Acht lassen. Deshalb wird vorgeschlagen, daß die neue Regelung spezifische Vorschriften enthält, die sich auf die allgemeinen Gemeinschaftsleitlinien für solche Beihilfen stützen (Artikel 5). Anhand der Erfahrungen mit früheren Umstrukturierungsfällen in der Schiffbauindustrie schlägt die Kommission außerdem vor, daß vor allem der Grundsatz, wonach es bei dieser Form der Beihilfe um eine "einmalige und letztmalige" Zuwendung handeln muss, sehr strikt angewandt wird und die Sanierungsprogramme streng beurteilt und überwacht werden.
- 3.9. Ein Schlüsselement bei der Beurteilung von Umstrukturierungsbeihilfen werden Art und Umfang des verlangten Kapazitätsabbaus sein, um wettbewerbsverzerrende Auswirkungen auf den Gemeinschaftsmarkt möglichst gering zu halten. Um sicherzustellen, daß ein tatsächlicher Kapazitätsabbau erfolgt, der die Marktposition des Beihilfeempfängers effektiv beeinflusst, schlägt die Kommission vor, daß das Produktionsniveau der vorhergehenden fünf Jahre und nicht die fiktive Kapazität der Werft als Bewertungsfaktor herangezogen wird.

- 3.10. In bezug auf Investitionsbeihilfen räumt die Kommission ein, daß Investitionen wichtig sind, damit die EU-Werften ihre Produktivität spürbar steigern und somit ihre Wettbewerbsposition verbessern können. Gleichzeitig ist darauf zu achten, daß Stützungsmaßnahmen den Wettbewerb im Gemeinsamen Markt nicht in unbilliger Weise verfälschen. Bei dem vorgeschlagenen Ansatz wird deshalb zwischen Investitionsbeihilfen zur Innovation (Artikel 6) und regionalen Investitionsbeihilfen zur Verbesserung und Modernisierung von Werftanlagen (Artikel 7) differenziert.
- 3.11. Generell legt die Kommission bei der Beurteilung von Investitionsbeihilfen zur Modernisierung und Verbesserung von Anlagen strenge Kriterien an, da solche Maßnahmen in der Regel von den Unternehmen selbst durchgeführt und in einem wettbewerbsorientierten Umfeld als Teil der normalen Unternehmenstätigkeit aus eigenen Mitteln oder über gewerbliche Kredite finanziert werden. Die Kommission anerkennt jedoch, daß solche Beihilfen einen entscheidenden Beitrag zur Überwindung struktureller Hindernisse in benachteiligten Regionen leisten können. Deshalb wird vorgeschlagen, daß solche Beihilfen zulässig sind, wenn sie im Rahmen regionaler Beihilferegeln gewährt werden, sofern das geförderte Projekt zum Ziel hat, die Produktivität bestehender Anlagen zu erhöhen.
- 3.12. Innovation ist ein Schlüsselement für mehr Wettbewerbsfähigkeit. Um Innovationen, die ein höheres industrielles und technologisches Risiko beinhalten, stärker zu fördern, können nach dem Kommissionsvorschlag Vorhaben zur Entwicklung innovativer Produkte und Verfahren, die derzeit von anderen EU-Schiffbauunternehmen nicht gewerblich genutzt werden, Anreize gewährt werden.
- 3.13. Forschung und Entwicklung (FuE) ist ein weiteres wichtiges Instrument, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schiffbaus mittel- und langfristig zu fördern. Deshalb sollen FuE-Beihilfen, die in Übereinstimmung mit dem Gemeinschaftsrahmen für staatliche FuE-Beihilfen gewährt werden, weiterhin zulässig sein (Artikel 8). Im Hinblick auf die Gleichbehandlung des Schiffbaus mit den anderen Wirtschaftszweigen wird vorgeschlagen, daß Umweltschutzbeihilfen, die mit dem einschlägigen Gemeinschaftsrahmen in Einklang stehen, ebenfalls zulässig sind (Artikel 9).
- 3.14. Um eine umfassende Transparenz zu gewährleisten und der Kommission eine strikte Beihilfenkontrolle zu ermöglichen, wird vorgeschlagen, daß die derzeit strengen Notifizierungs- und Überwachungsvorschriften mit einigen Verbesserungen beibehalten werden (Artikel 10 und 11).
- 3.15. Da der Vorschlag einschneidende Änderungen der geltenden Vorschriften vorsieht, sollte die Verordnung für einen Zeitraum von fünf Jahren bis Ende 2003 gelten, damit die neue Strategie in dem betreffenden Sektor strukturelle Wirkung zeitigen kann.

4. **Schlußfolgerungen**

- 4.1. Daher wird vorgeschlagen, daß der Rat nach Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses die beigefügte Verordnung über eine Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau genehmigt, die für den Fall, daß das OECD-Übereinkommen noch nicht in Kraft getreten ist, spätestens am 31. Dezember 1998 die bis zu diesem Datum zu verlängernde Siebte Richtlinie über Beihilfen für den Schiffbau ersetzen soll.

Vorschlag für eine Verordnung des Rates über Beihilfen für den Schiffbau

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe e, 94 und 113,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Das im Rahmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) zwischen der Europäischen Gemeinschaft und bestimmten Drittländern geschlossene Übereinkommen über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen in der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie¹ wurde von den Vereinigten Staaten bisher nicht ratifiziert und ist deshalb nicht in Kraft getreten.

Die Verordnung (EG) Nr. 3094/95 des Rates vom 22. Dezember 1995² über Beihilfen für den Schiffbau ist noch nicht in Kraft getreten.

Gemäß Artikel 10 der Verordnung 3094/95, zuletzt geändert durch Verordnung .../97 des Rates³, gelten bis zum Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens, längstens jedoch bis 31. Dezember 1998, die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 90/684/EWG⁴.

Ein zufriedenstellendes Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage auf dem Weltschiffbaumarkt ist immer noch nicht hergestellt, weshalb die Preise auf niedrigem Niveau verharren. Es ist davon auszugehen, daß der Wettbewerbsdruck in der Schiffbauindustrie der Europäischen Union weiter zunimmt, da nach dem Jahr 2000 mit einem Rückgang der Gesamtnachfrage nach Schiffen bei einer weiteren Zunahme der verfügbaren Schiffbaukapazitäten weltweit zu rechnen ist.

Die Werften in der Europäischen Union haben zwar Fortschritte bei der Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit erzielt, sie müssen jedoch die Rate ihrer Produktivitätssteigerungen erhöhen, um den Abstand zu den internationalen Wettbewerbern insbesondere in Japan und Korea zu schließen.

¹ ABl. C 375 vom 30. Dezember 1994, S. 3.

² ABl. L 332 vom 31. Dezember 1995, S. 1.

³

⁴ ABl. L 380 vom 31. Dezember 1990, S. 27.

Eine wettbewerbsfähige Schiffbauindustrie ist für die Gemeinschaft von Bedeutung und trägt zu ihrer wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung bei, da sie für eine Vielzahl von Wirtschaftszweigen einen wichtigen Markt bildet und die Beschäftigung in einer Reihe von Regionen aufrecht erhält, die zum Teil bereits eine hohe Arbeitslosigkeit aufweisen.

Die vollständige Beseitigung der Beihilfen an diesen Wirtschaftszweig ist noch nicht möglich, da die Marktlage weiterhin schwierig ist und die Werften ermuntert werden müssen, die erforderlichen Änderungen vorzunehmen, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen. Es sollte eine strenge und selektive Beihilfegewährung fortgeführt werden, um diese Anstrengungen zu flankieren und gerechte, ausgewogene Bedingungen für den innergemeinschaftlichen Wettbewerb zu gewährleisten. Dies ist die geeignetste Vorgehensweise, um die Aufrechterhaltung der Werftentätigkeit in Europa in ausreichendem Umfang und damit das Überleben einer leistungs- und wettbewerbsfähigen europäischen Schiffbauindustrie zu sichern.

Die Beihilfepolitik gegenüber dem Schiffbausektor in der Europäischen Gemeinschaft hat sich seit 1987 im wesentlichen nicht geändert. Diese Politik hat ihre Ziele grundsätzlich erreicht, muß jedoch angepaßt werden, damit die zukünftigen Herausforderungen der europäischen Schiffbauindustrie besser angegangen werden können.

Betriebsbeihilfen sind nicht das kostenwirksamste Mittel, um die europäische Werftindustrie zur Steigerung ihrer Wettbewerbsfähigkeit zu ermuntern. Betriebsbeihilfen sollten deshalb abgebaut und der Schwerpunkt auf andere Formen der Unterstützung wie z.B. Investitionsbeihilfen zur Innovation verlagert werden, um die erforderlichen Verbesserungen bei der Wettbewerbsfähigkeit zu begleiten.

Die Betriebsbeihilfen werden deshalb zum 31. Dezember 2000 eingestellt.

Ein Jahr vor diesem Zeitpunkt wird die Gemeinschaft die Marktlage analysieren und beurteilen, ob die Werften in Europa durch wettbewerbsbehindernde Praktiken geschädigt werden. Wenn zu diesem oder einem späteren Zeitpunkt festgestellt wird, daß der Industrie durch wettbewerbsbehindernde Maßnahmen, einschließlich schädlicher Preisgestaltung, Schaden zugefügt wird, wird die Gemeinschaft erwägen, geeignete Maßnahmen zu treffen.

Betriebsbeihilfen im Rahmen der Entwicklungshilfe sollten unter strengeren Auflagen fortbestehen.

Zwischen Investitionsbeihilfen und Umstrukturierungsbeihilfen ist eine eindeutigere Entscheidung zu treffen. Umstrukturierungsbeihilfen sollten nur in Ausnahmefällen und unter strengen Auflagen gewährt werden, z.B. nach dem Grundsatz "zum ersten und zum letzten Mal", wobei als Gegenleistung für die Beihilfe ein tatsächlicher Kapazitätsabbau und strengere Überwachungsverfahren zu verlangen sind. Investitionsbeihilfen sollten nur im Rahmen von Regionalbeihilferegelungen gewährt werden, sofern das Vorhaben eine Produktivitätssteigerung bestehender Anlagen bewirkt.

Investitionsbeihilfen für Innovationen sollten nur genehmigt werden, wenn sie für tatsächlich innovative Vorhaben, die zu einer Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit führen, gewährt werden. Beihilfen für Forschung und Entwicklung sowie für den Umweltschutz sollten ebenfalls genehmigt werden, um der Schiffbauindustrie auch diese allen übrigen Wirtschaftszweigen zugängliche Beihilfeform zu ermöglichen. Stilllegungsbeihilfen sollten weiterhin zulässig sein, um Strukturanpassungen zu erleichtern.

Der Schiffsumbau soll weiterhin bis zu einem gewissen Maße auf die gleiche Weise wie der Schiffneubau behandelt werden soll. Beihilfen für die Schiffsreparatur sollten nur für die Umstrukturierung, die Stilllegung, Investitionen im Rahmen von Regionalbeihilferegelungen, die Innovation, Forschung und Entwicklung und den Umweltschutz zulässig bleiben.

Eine transparente Überwachung ist für eine wirksame Beihilfepolitik erforderlich.

Die Bestimmungen dieser Verordnung stehen Änderungen nicht entgegen, die erforderlich werden sollten, um internationale Zusagen der Gemeinschaft zu staatlichen Beihilfen an die Schiffbauindustrie einhalten zu können -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck:

1.1. "Seegängige Handelsschiffe mit Eigenantrieb":

- Schiffe von mindestens 100 BRZ für die Beförderung von Personen und/oder Gütern;
- Schiffe von mindestens 100 BRZ für Sonderdienste (z.B. Schwimmbagger und Eisbrecher);
- Schlepper mit einer Leistung von mindestens 365 kW;
- Fischereifahrzeuge von mindestens 100 BRZ für Ausfahren aus der Gemeinschaft;
- freischwimmende, bewegliche, unfertige Gehäuse der genannten Schiffe,
- Schiffe für verschiedene Kombinationen von schwimmenden Bohr-(D), Produktions-(P), Lager-(S), Verlade-(O)-Systemen, im wesentlichen FSO, FPSO und FPDSO und deren Ableitungen, sofern das fertiggestellte Schiff im Eigenantrieb eine berechnete Höchstgeschwindigkeit von mehr als 6 Knoten in jegliche Richtung erreicht.

Im Sinne dieser Verordnung gilt ein Schiff als "Seeschiff mit Eigenantrieb", wenn sein ständiger Antrieb und seine Steuerung alle Merkmale der Fahrtüchtigkeit auf hoher See aufweisen.

Hiervon ausgenommen sind Militärschiffe (d.h. Kriegsschiffe und sonstige Angriffs- oder Verteidigungsfahrzeuge, die nach ihren grundlegenden strukturellen Merkmalen und ihren Fähigkeiten ausschließlich für militärische Zwecke bestimmt sind) und an sonstigen Schiffen ausschließlich für militärische Zwecke vorgenommene Änderungen oder Hinzufügungen, sofern es sich bei den Maßnahmen oder Praktiken in bezug auf diese Schiffe, den Änderungen oder Hinzufügungen nicht um verschleierte mit dieser Verordnung nicht zu vereinbarende Maßnahmen zugunsten der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie handelt;

- (b) "Schiffbau" den Bau in der Gemeinschaft von Seeschiffen mit Eigenantrieb gemäß der Begriffsbestimmung unter (a);
- (c) "Schiffsreparatur" die Reparatur oder Wiederinstandsetzung in der Gemeinschaft von Seeschiffen mit Eigenantrieb gemäß der Begriffsbestimmung unter (a);
- (d) "Schiffsumbau" den Umbau in der Gemeinschaft von Seeschiffen mit Eigenantrieb gemäß der Begriffsbestimmung unter (a) von mindestens 1000 BRZ, sofern der Umbau zu einer durchgreifenden Änderung des Ladeprogramms, des Gehäuses, des Antriebssystems oder der Einrichtung zur Fahrgastunterbringung führt;
- (e) "Beihilfen" die staatlichen Beihilfen gemäß den Artikeln 92 und 93 EG-Vertrag. Hierunter fallen nicht nur die vom Staat selbst, sondern auch die von den Gebietskörperschaften oder sonstigen öffentlichen Einrichtungen gewährten Beihilfen und jegliche Beihilfeelemente, die in den von den Mitgliedstaaten zugunsten von Schiffbau-, Schiffsumbau- oder Schiffsreparaturunternehmen direkt oder indirekt ergriffenen Finanzierungsmaßnahmen enthalten sind, die nach dem üblichen Investitionsgebaren in einer Marktwirtschaft nicht als die Bereitstellung wirklichen Wagniskapitals angesehen werden können;
- (f) "Vertragswert vor Beihilfe" den in dem Vertrag festgelegten Preis zuzüglich der direkt an die Werft geleisteten Beihilfen;
- (g) "verbundene Einheit" eine natürliche oder juristische Person, die:
 - (i) Eigentümer eines Schiffbau-, Schiffsumbau- oder Schiffsreparaturunternehmens ist oder es kontrolliert;
 - (ii) sich direkt oder indirekt durch Aktienbesitz oder auf andere Weise im Eigentum oder unter Kontrolle eines Schiffbau-, Schiffsumbau- oder Schiffsreparaturunternehmens befindet.

Von einer Kontrolle ist auszugehen, wenn ein(e) im Schiffbau-, Schiffsumbau- oder der Schiffsreparatur tätige Person oder tätiges Unternehmen einen Anteil von mehr als 25 % an einer anderen Person oder einem anderen Unternehmen besitzt oder kontrolliert oder diese Beteiligung in umgekehrte Richtung gegeben ist.

Artikel 2

1. Beihilfen, die direkt oder indirekt für den Schiffbau, den Schiffsumbau und die Schiffsreparatur gemäß den Begriffsbestimmungen in dieser Verordnung von den Mitgliedstaaten und ihren Gebietskörperschaften oder aus staatlichen Mitteln in jeglicher Form gewährt werden, können nur für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie mit dieser Verordnung übereinstimmen. Dies gilt nicht nur in Bezug auf die genannten Unternehmen, sondern auch auf die verbundenen Einheiten.
2. Im Sinne dieser Verordnung zählen zu den indirekt gewährten Beihilfen sämtliche Formen von Beihilfen an Schiffseigentümer oder Dritte, die für den Bau oder den Umbau von Schiffen zur Verfügung stehen, wie z.B. Kredite, Bürgschaften und Steuervorteile. In Bezug auf Steuervorteile gelten diese Bestimmungen unbeschadet der Gemeinschaftlichen Leitlinien im Seeverkehr (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften C 205 vom 5. Juli 1997) auch in ihrer geänderten Fassung.
3. Gemäß dieser Verordnung gewährte Beihilfen dürfen nicht von einer Diskriminierung von Produkten mit Ursprung in anderen Mitgliedstaaten abhängig gemacht werden. Von einem Mitgliedstaat einem Schiffseigentümer oder an Dritte in diesem Staat für den Bau oder Umbau von Schiffen gewährte Beihilfen dürfen den Wettbewerb zwischen Schiffswerften in dem Mitgliedstaat und Werften in anderen Mitgliedstaaten bei der Vergabe von Aufträgen nicht verfälschen oder zu verfälschen drohen.

KAPITEL II

AUFTRAGSBEZOGENE BETRIEBSBEIHILFEN

Artikel 3

1. Bis 31. Dezember 2000 können Produktionsbeihilfen für Aufträge zum Schiffbau und Schiffsumbau, jedoch nicht zur Schiffsreparatur für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern der Gesamtbetrag sämtlicher für einen einzelnen Auftrag gewährter Formen von Beihilfen (einschließlich des Subventionsäquivalents sämtlicher einem Schiffseigentümer oder Dritten gewährter Beihilfen) als Subventionsäquivalent eine gemeinsame Beihilfemaximale Grenze nicht übersteigt, die als Prozentsatz des Auftragswertes vor Beihilfe ausgedrückt ist. Bei Schiffbauaufträgen eines Auftragswertes vor Beihilfen von mehr als 10 Mio. ECU beträgt die Höchstgrenze 9 %, in allen anderen Fällen 4,5 %.
2. Die für einen Auftrag geltende Beihilfemaximale Grenze ist die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des endgültigen Vertrages anwendbare Höchstgrenze. Diese Regel gilt jedoch nicht für Schiffe, die mehr als drei Jahre nach dem Zeitpunkt der Unterzeichnung des endgültigen Vertrages abgeliefert werden. In einem solchen Fall gilt als Beihilfemaximale Grenze die drei Jahre vor dem Zeitpunkt der Ablieferung des Schiffes anwendbare Höchstgrenze. Die Kommission kann jedoch die in Unterabsatz 1 für die Ablieferung festgelegte Dreijahresfrist verlängern, wenn dies aufgrund der technischen Komplexität des betreffenden Schiffbauvorhabens oder durch Verzögerungen zu rechtfertigen ist, die sich aus unerwarteten, erheblichen und vertretbaren Unterbrechungen im Arbeitsprogramm der Werft ergeben, die auf außergewöhnliche, unvorhersehbare und von dem Unternehmen nicht zu verantwortende Umstände zurückzuführen sind.
3. Die Gewährung von Beihilfen in Einzelfällen im Rahmen eines genehmigten Förderprogramms unterliegt nicht der Anmeldepflicht und dem Genehmigungsvorbehalt der Kommission. Besteht jedoch Wettbewerb zwischen verschiedenen Mitgliedstaaten bei einem bestimmten Auftrag, so kann die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaates die vorherige Anmeldung der betreffenden Beihilfevorhaben verlangen. In einem solchen Fall ergreift die Kommission binnen 30 Tagen von der Anmeldung an Stellung; derartige Beihilfevorhaben können erst durchgeführt werden, nachdem die Kommission ihre Zustimmung erteilt hat. Mit ihrer Entscheidung in solchen Fällen gewährleistet die Kommission, daß die Beihilfevorhaben die Handelsbedingungen nicht in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße beeinträchtigen.

4. Beihilfen in Form staatlich geförderter Kredite an inländische Schiffseigentümer oder an Dritte für den Bau oder Umbau von Schiffen können für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden und werden nicht innerhalb der Höchstgrenze angerechnet, wenn sie mit der EntschlieÙung des OECD-Rates vom 3. August 1981 (OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe) oder einer diese Vereinbarung ändernde oder ersetzende Vereinbarung übereinstimmen.
5. Als Entwicklungshilfe gewährte Beihilfen für den Schiffbau und den Schiffsumbau unterliegen nicht der Beihilfehöchstgrenze. Sie können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten, wenn sie den Bedingungen entsprechen, die zu diesem Zweck von der Arbeitsgruppe 6 der OECD in ihrer Vereinbarung über die Auslegung der Artikel 6 bis 8 der im vorstehenden Absatz 4 genannten OECD-Vereinbarung oder einer späteren Hinzufügung zu oder Änderung an dieser Vereinbarung festgelegt worden sind.

Der Kommission sind derartige Beihilfevorhaben vorher zu melden. Sie überprüft deren Entwicklungsanteil und überzeugt sich davon, ob es in den Anwendungsbereich der im ersten Unterabsatz genannten Vereinbarung fällt und ob verschiedene Werften sich um den durch Entwicklungshilfe geförderten Auftrag bewerben können.

KAPITEL III

UMSTRUKTURIERUNGS- UND STILLEGUNGSBEIHILFEN

Artikel 4

Stilllegungsbeihilfen

1. Beihilfen zur Übernahme der durch die teilweise oder völlige Stilllegung von Schiffbau-, Schiffsumbau- oder Schiffsreparaturunternehmen verursachten normalen Kosten können für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten, wenn sie zu einem echten und endgültigen Kapazitätsabbau führen.
2. Für Beihilfen nach Absatz 1 kommen folgende Kosten in Betracht:
 - Zahlungen an entlassene oder vorzeitig in den Ruhestand getretene Arbeitnehmer;
 - die Kosten für die Beratung von entlassenen oder zu entlassenden oder vorzeitig in den Ruhestand getretenen Arbeitnehmern einschließlich der von den Werften geleisteten Zahlungen zur Förderung der Gründung von Kleinunternehmen, die von den betreffenden Werften unabhängig sind und deren Tätigkeiten nicht überwiegend aus dem Schiffbau, dem Schiffsumbau oder der Schiffsreparatur bestehen;
 - Zahlungen an Arbeitnehmer für Umschulungszwecke;
 - Aufwendungen zur Herrichtung der Werft(en), der Gebäude, Anlagen und der Infrastruktur für andere als die in Artikel 1 Buchstaben b und d genannten Zwecke.
3. Im Falle von Unternehmen, die den Schiffbau, den Schiffsumbau oder die Schiffsreparatur einstellen, können auch folgende Kosten für eine Beihilfe in Betracht kommen:
 - der Restbuchwert der betreffenden Anlagen, wobei entweder der die Inflationsrate des betreffenden Mitgliedstaates übersteigende Anteil einer seit dem 1. Januar 1991 vorgenommenen Wertberichtigung oder der diskontierte Wert des über einen Dreijahreszeitraum aus den Anlagen erzielbaren Deckungsbeitrags an den Festkosten (abzüglich der Vorteile, die dem geförderten Unternehmen aus der Stilllegung erwachsen), nicht berücksichtigt wird, je nachdem, welcher Betrag von einem unabhängigen Berater als der höhere ermittelt wurde;
 - Beihilfen in Form von Darlehen oder Darlehensbürgschaften für Betriebskapital, das erforderlich ist, damit das Unternehmen angefangene Arbeiten zu Ende führen kann, sofern diese Beihilfen auf das erforderliche Mindestmaß beschränkt bleiben und ein wesentlicher Teil der Arbeiten bereits abgeschlossen ist.
4. Höhe und Intensität der Beihilfen müssen durch den Umfang der Stilllegungen zu rechtfertigen sein, wobei die Strukturprobleme der betreffenden Region zu berücksichtigen und, im Falle der Umstellung auf andere gewerbliche Tätigkeiten, die für diese neuen Tätigkeiten anwendbaren gemeinschaftlichen Vorschriften und Regeln zu beachten sind.
5. Um die Endgültigkeit der mit Beihilfen geförderten Stilllegungen nachzuweisen, gewährleistet der betreffende Mitgliedstaat, daß die stillgelegten Schiffbau-, Schiffsumbau-, und Schiffsreparaturanlagen für einen Zeitraum von wenigstens 10 Jahren stillgelegt bleiben.

Artikel 5

Umstrukturierungsbeihilfen

1. Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten, einschließlich Kapitalzuführungen, Schuldenabschreibungen, bezuschußte Darlehen, Verlustausgleich und Bürgschaften, können ausnahmsweise für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie mit den Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. C 368 vom 23. Dezember 1994), auch in ihrer geänderten Fassung, in Einklang stehen, und sofern sie in bezug auf die Umstrukturierung folgende Voraussetzungen erfüllen:
 - das Unternehmen hat keine derartigen Beihilfen gemäß der Verordnung 1013/97 des Rates vom 2. Juni 1997⁵ empfangen;
 - Höhe und Intensität der Beihilfe beschränken sich auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß;
 - es ist ein Umstrukturierungsplan vorhanden, mit dem die Zahlungsfähigkeit des Unternehmens innerhalb eines angemessenen Zeitraums langfristig wiederhergestellt werden kann;
 - es handelt sich um eine einmalige Maßnahme, wobei der betreffende Mitgliedstaat die klare und eindeutige Zusage erteilt, daß in Zukunft dem Unternehmen oder seinen Nachfolgern keine weiteren Beihilfen gewährt werden;
 - die Beihilfe verringert nicht unangemessen den Nettozinsaufwand des Unternehmens;
 - dem Unternehmen oder seinen Nachfolgern werden keine Steuersenkungen oder -befreiungen auf der Grundlage von in der Vergangenheit entstandenen beihilfegedeckten Verlusten gewährt;
 - das Unternehmen nimmt eine der Beihilfeshöhe entsprechende echte und unumkehrbare Kürzung der Schiffbau-, Schiffsumbau- oder Schiffsreparaturkapazität vor (der Umfang der erforderlichen Kapazitätskürzung ist anhand der tatsächlichen Produktionshöhe der vorangehenden 5 Jahre zu ermitteln);
 - die stillgelegte Kapazität muß bis zum Datum der Anmeldung der Beihilfe gemäß Artikel 10 durchgehend für den Schiffbau, Schiffsumbau oder die Schiffsreparatur genutzt worden sein;
 - die stillgelegte Kapazität muß, nachdem die Kommission ihre Zustimmung zur Beihilfe erteilt hat, für wenigstens 10 Jahre stillgelegt bleiben und
 - der betreffende Mitgliedstaat muß bereit sein, bei den Überwachungsvorkehrungen der Kommission einschließlich Überprüfungen an Ort und Stelle uneingeschränkt mitzuarbeiten.

⁵ ABl. L 148 vom 6. Juni 1997, S. 1

2. Bei der Bewertung der Stetigkeit der Produktion und der vorgenommenen Kapazitätskürzung legt die Kommission nicht nur die theoretische Kapazität der Werft(en) des Unternehmens, sondern auch die Höhe der tatsächlichen Produktion in den vorangehenden 5 Jahren zugrunde. Kapazitätskürzungen in anderen Unternehmen desselben Mitgliedstaates werden nicht berücksichtigt, es sei denn, Kapazitätskürzungen bei dem begünstigten Unternehmen wären nur möglich, wenn dadurch die Durchführbarkeit des Umstrukturierungsplans gefährdet würde.
3. Vor ihrer Entscheidung holt die Kommission die Stellungnahmen der Mitgliedstaaten in sämtlichen Fällen ein, bei denen die Beihilfe mehr als 10 Mio. ECU beträgt.

KAPITEL IV

SONSTIGE MASSNAHMEN

Artikel 6

Investitionsbeihilfen für Innovationen

Innovationsbeihilfen zugunsten von bestehenden Schiffbau-, Schiffsumbau- und Schiffsreparaturwerften können bis zu einer Bruttobeihilfenintensität von maximal 10% für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie auf die Entwicklung und gewerbliche Anwendung wirklich neuartiger Produkte und Verfahren abzielen, die gegenwärtig nicht von anderen Unternehmen in der Europäischen Union gewerblich genutzt werden und das Risiko des technischen oder geschäftlichen Versagens in sich bergen, sofern:

- sie auf die Bestreitung der Aufwendungen für Investitionen und technische Tätigkeiten beschränkt sind, die unmittelbar und ausschließlich auf den innovativen Teil des Vorhabens bezogen sind und
- Höhe und Intensität der Beihilfe auf das erforderliche Mindestmaß unter Berücksichtigung des mit dem Vorhaben verbundenen Risikogrades beschränkt sind.

Artikel 7

Regionale Investitionsbeihilfen

Im Rahmen allgemeiner Regionalbeihilferegelungen für Investitionen zur Verbesserung oder Modernisierung bestehender Werften gewährte Beihilfen, die nicht an die finanzielle Umstrukturierung der betreffenden Werft(en) geknüpft sind und auf die Steigerung der Produktivität bestehender Anlagen abzielen, können für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn

- sie auf die Bestreitung der gemäß der anwendbaren Regionalbeihilferegelung beihilfefähigen Aufwendungen beschränkt sind und
- Höhe und Intensität der Beihilfe und die anwendbare Höchstgrenze für Regionalbeihilfen nicht überschreiten.

Artikel 8

Forschung und Entwicklung

Beihilfen zugunsten von Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen von Schiffbau-, Schiffsumbau- oder Schiffsreparaturunternehmen können für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie mit den Regeln des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften C 45 vom 17. Februar 1996) oder seinen Nachfolgebestimmungen übereinstimmen.

Artikel 9

Umweltschutz

Beihilfen zugunsten von Umweltschutzaufwendungen von Schiffbau-, Schiffsumbau- oder Schiffsreparaturunternehmen können für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie mit den Regeln des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Umweltschutzbeihilfen (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften C 72 vom 10. März 1994) oder seinen Nachfolgebestimmungen übereinstimmen.

KAPITEL V

ÜBERWACHUNGSVERFAHREN

Artikel 10

1. Die von dieser Verordnung erfaßten Beihilfen für den Schiffbau, den Schiffsumbau und die Schiffsreparatur unterliegen neben Artikel 93 des EG-Vertrages den besonderen Anmeldevorschriften unter Absatz 2.
2. Die Mitgliedstaaten haben der Kommission folgendes vor seiner Durchführung zur Genehmigung zu melden:
 - 1.1. von dieser Verordnung erfaßte neue wie bestehende Beihilferegeln oder Änderungen bestehender Regelungen;
 - 1.2. den Beschluß, eine allgemeine Beihilferegeln einschließlich allgemein geltender Regionalbeihilferegeln auf die von dieser Verordnung erfaßten Unternehmen anzuwenden, damit die Vereinbarkeit mit Artikel 92 des EG-Vertrages geprüft werden kann, dies besonders in den in den Artikeln 6, 7, 8 und 9 genannten Fällen, sofern der Beihilfebetrug nicht unter der *de minimis* Grenze von 100 000 ECU in einem Zeitraum von drei Jahren liegt⁶;
 - 1.3. die Einzelanwendung von Beihilferegeln in folgenden Fällen:
 - (i) Beihilfen nach Artikel 3 Absatz 3, Satz 2, Artikel 3, Absatz 5, Artikel 4 und Artikel 5;

⁶ Mitteilung der Kommission, ABl. C 68 vom 6. März 1996

(ii) wenn die Kommission dies in ihrer Zustimmung zu der betreffenden Beihilferegulung ausdrücklich vorgesehen hat.

Artikel 11

1. Zur Überwachung der Anwendung der Beihilfebestimmungen unter Kapitel II bis IV übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission
 - (a) vor Ende des auf den Monat der Vertragsunterzeichnung folgenden dritten Monats monatliche Berichte über jeden Schiffbau- und Schiffsumbauauftrag gemäß Formblatt 1 im Anhang;
 - (b) vor Ende des auf den Monat der Fertigstellung folgenden Monats Fertigstellungsberichte über jeden auch vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung unterzeichneten Schiffbau- und Schiffsumbauauftrag gemäß Formblatt 1 im Anhang;
 - (c) bis zum 1. März des auf das Berichtsjahr folgenden Jahres Jahresberichte mit Angabe des Gesamtbetrages der jeder einzelnen inländischen Werft während des vorangehenden Kalenderjahres gewährten Beihilfen gemäß Formblatt 2 im Anhang;
 - (d) bei Werften mit einer Kapazität zum Bau von Handelsschiffen von mehr als 5000 BRZ spätestens zwei Monate nach der Genehmigung des Jahresberichts der Werft durch die Hauptversammlung jährliche Berichte mit den öffentlich zugänglichen Angaben über die Kapazitätsentwicklung und die Eigentumsverhältnisse gemäß Formblatt 3 im Anhang;
 - (e) bei Werften, die Umstrukturierungsbeihilfen gemäß Artikel 5 empfangen haben, vierteljährliche Berichte über die Verwirklichung der Umstrukturierungsziele mit Angaben zu der Auszahlung und Verwendung der Beihilfen, den Investitionen, der Produktivitätsentwicklung, dem Beschäftigungsabbau und der Zahlungsfähigkeit;
 - (f) bei Werften, die im Rahmen der Entwicklungshilfe geförderte Aufträge erhalten haben, die von der Kommission geforderten Angaben, um die Einhaltung von Artikel 3 Absatz 5 sicherstellen zu können.
2. Bei Werften, deren Schiffbau-, Schiffsumbau- und Schiffsreparaturtätigkeiten sowohl den gewerblichen als auch den militärischen Bereich umfassen, sind die Angaben zu diesen Bereichen in den Berichten nach Absatz 1 (d) getrennt anzuführen, wofür getrennte Bücher mit entsprechender Zuteilung der Gemeinkosten zu führen sind.
3. Auf der Grundlage der ihr gemäß Artikel 10 und Artikel 11 Absatz 1 übermittelten Berichte erstellt die Kommission einen Jahresgesamtbericht, der als Grundlage für die Gespräche mit den nationalen Sachverständigen und dem Rat dient. Der Bericht wird dem Europäischen Parlament zur Information zugesandt. Getrennte Halbjahresberichte werden zu den Fällen erstellt, bei denen Umstrukturierungsbeihilfen gewährt worden sind.

Artikel 12

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1999 in Kraft und ist bis 31. Dezember 2003 anwendbar.

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

Formblatt 1

BERICHT ÜBER BESTELLUNGEN UND DIE FERTIGSTELLUNG VON HANDELSCHIFFEN
(NICHT ZUTREFFENDES BITTE STREICHEN)

Abschnitt 1: Vertragsangaben

1. Neubau/Umbau	
2. Gesellschaft	3. Werft
4. Baunr.	
5. Eingetragene Eigentümer (Name und Staatsangehörigkeit)	
6. Wirtschaftlicher Eigentümer (Name und Staatsangehörigkeit)	
7. Land der Schiffsregistrierung	
8. Datum der Vertragsunterzeichnung	9. Datum der Fertigstellung/der Ablieferung

Abschnitt 2: Schiffsangaben

10. Schiffstyp (gemäß OECD-Einstellung)	
11. Tragfähigkeit (DWT)	13. Gewichtete Bruttoreinanzahl (GBRZ)
12. Bruttoreinanzahl (BRZ)	

Abschnitt 3: Finanzvereinbarungen

	Landeswährung	ECU (Geltender Umrechnungskurs)	Prozentsatz des Vertragspreises
14. Vertragspreis			
15. Erwogener Verlust (geschätzt)			
16. Auftragsbezogene Beihilfe			
A. Zugunsten der Werft (a) Zuschüsse (b) Darlehen (c) Steuervorteile (d) sonstige Unterstützung			
B. Zugunsten des Auftraggebers oder wirtschaftlichen Eigentümers (a) Zuschüsse (b) Darlehen (c) Bürgschaften (d) Steuervorteile (e) sonstige Unterstützung			
17. Datum der gewährten Beihilfe			

Kontaktstelle für weitere Auskünfte: Datum:

Stellung: Unterschrift:

1 folgende Angaben:

- Umfang
- Rückzahlungszeitraum
- Rückzahlungssatz
- Zinssatz

2 folgende Angaben:

- Umfang
- Gezahlte Prämie
- Dauer
- sonstige Bedingungen

BERICHT ÜBER DIE FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG DER GESELLSCHAFT

Name der Gesellschaft

Abschnitt 1: Öffentliche Beihilfen

Betriebsbeihilfen	1. Vertragswert 2. Kosten/ Verluste	Empfangene Direktbeihilfen	Indirekte Beihilfen	Rechts- grundlage (einschl. Datum der Genehmigung durch die Kommission)
1. Vertragsförderung: (a) für die vor dem 1. Januar des jeweiligen Jahres geschlossenen Verträge (b) für die nach dem 1. Januar des jeweiligen Jahres geschlossenen Verträge: - davon Entwicklungshilfe - davon Verträge nach Artikel 3 Absatz 3				
	Kosten		Empfangene Beihilfen	Rechts- grundlage (einschl. Datum der Genehmigung durch die Kommission)
2. Investitionen 3. Entlassungsabfindungen 4. Sonstige Baraufwendungen für Stilllegungen 5. Kosten/Einnahmen durch Veräußerung von Vermögenswerten 6. Rettungs- und Umstrukturierungskosten 7. Forschungs- und Entwicklungskosten 8. Umweltschutz 9. Sonstige Kosten				

Kontaktstelle für weitere Auskünfte

Datum

Stellung

Unterschrift

Abschnitt 2: Umsatz und Gewinne/Verluste (von allen Unternehmen auszufüllen, die direkte Produktionsbeihilfen empfangen haben)

	Berichtsjahr	Vorangehtendes Jahr
10. Umsatz		
11. Aus dem Bau und Umbau von Handelsschiffen		
(a) in bezug auf vor dem 1. Januar des jeweiligen Jahres geschlossene Verträge		
(b) in bezug auf nach dem 1. Januar des jeweiligen Jahres geschlossene Verträge		
- davon aufgrund von Entwicklungshilfe		
12. Etwaige Verluste		
13. Aus dem Bau und Umbau von Handelsschiffen		
(a) aufgrund von Verlusten aus Verträgen		
(b) aufgrund von Veränderungen bei den Rückstellungen		
o aufgrund von Aufwendungen für die Umstrukturierung		

Abschnitt 3: Cash flow (von den Unternehmen auszufüllen, die Verluste gemäß Punkt 12 zu verzeichnen hatten und öffentliche Mittel empfangen haben)

	Berichtsjahr	Vorangehtendes Jahr
Ausgaben		
14. Handelsverluste vor Abschreibungen		
15. Investitionsausgaben		
16. Sonstige Ausgaben		
17. Sonstige Veränderungen beim Betriebskapital		
Kapitalquellen		
18. Kapitaleinnahmen		
(a) von öffentlichen Aktionären		
(b) von privaten Aktionären		
19. Darlehen und Überziehungskredite:		
(a) aus öffentlichen Mitteln		
(a') davon Vertragsförderung		
(b) aus privaten Quellen		
(b') davon Vertragsförderung		

1 bei Punkt 4. auch Anzahl der entlassenen Arbeitnehmer

Formblatt 3

BERICHT VON WERFTEN, DIE HANDELSCHIFFE VON MEHR ALS 5.000 BRZ BAUEN KÖNNEN

1. Name der Gesellschaft (.....)

2. Verfügbare Gesamtkapazität (.....) (GBRZ)

3. Angaben zum Dock/Liegeplatz

Dock oder Liegeplatz

Höchstgröße der Schiffe (BRZ)

(.....)

(.....)

(.....)

(.....)

(.....)

(.....)

4. Angabe zu Plänen für eine Erweiterung/Kürzung von Kapazitäten
5. Eigentümerstruktur (Kapitalstruktur, Anteile der direkten oder indirekten öffentlichen Eigentümer)
6. Jahresabschlüsse (Bilanzen, Gewinn- und Verlustrechnung einschließlich, falls verfügbar, getrennte Bücher zu den Schiffsbautätigkeiten des wirtschaftlichen Eigentümers)
7. Zuführung öffentlicher Mittel (einschließlich Schuldbürgschaften, Anleihekaptal usw.)
8. Befreiung von finanziellen oder sonstigen Verpflichtungen (einschließlich Steuervorteile usw.)
9. Veränderungen bezüglich des Kapitals (einschließlich Zuführungen von Eigenkapital, Entnahme von Kapital, Dividenden, Darlehen nebst Umschuldung usw.)
10. Abschreibung von Schulden
11. Verlustübertragung

28.11.97

Beschluß

des Bundesrates

Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates zur Änderung der Verordnung Nr. 3094/95 des Rates und damit zur weiteren Verlängerung der Anwendung von Regelungen der Siebten Richtlinie des Rates über Beihilfen für den Schiffbau

Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates über eine Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau

KOM(97) 469 endg.; Ratsdok. 11165/97

in Verbindung mit

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen:

"Für eine neue Schiffbaupolitik"

KOM(97) 470 endg.; Ratsdok. 11167/97

Der Bundesrat hat in seiner 719. Sitzung am 28. November 1997 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen in der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie ist Voraussetzung für die Beendigung des Subventionswettlaufs am Weltschiffbaumarkt. Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, sich für ein Zustandekommen des OECD-Übereinkommens, gegebenenfalls auch ohne die USA, einzusetzen.

...

2. Der Bundesrat unterstützt die Neuorientierung der europäischen Schiffbaupolitik mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der Werften derart zu verbessern, daß diese sich der Herausforderung eines weltweiten Wettbewerbs ohne sektorspezifische Beihilfen stellen können. Vorrangige Ziele sollten dabei die Beendigung der direkten Förderung nach Auslaufen der 7. Schiffbaurichtlinie Ende 1998 und die Steigerung der Produktivität der Schiffbauunternehmen sein. Zumindest sollte erreicht werden, daß die Fördersätze der direkten Förderung degressiv ausgestaltet werden.
3. Der Bundesrat weist darauf hin, daß die Kommission die Mitgliedstaaten ausdrücklich auffordert, die neue Beihilfepolitik anzunehmen und anzuwenden. EU-Regelungen mit unterschiedlicher nationaler Ausfüllung würden die Wettbewerbssituation von Werften in einzelnen Mitgliedstaaten beeinträchtigen und den Wettbewerb innerhalb der Gemeinschaft verzerren.
4. Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung schon jetzt auf, die im Rahmen der EU-Schiffbaupolitik gefundenen Regelungen finanziell mitzutragen.