

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Einführung befristeter Schutzmaßnahmen für
den Schiffbau

KOM(2001) 401 endg.; Ratsdok. 11335/01

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 30. August 2001 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 30. Juli 2001 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Hinweis: vgl. Drucksache 786/97 = AE-Nr. 972980.

BEGRÜNDUNG

HINTERGRUND

1. In Anbetracht der Probleme auf dem Weltschiffbaumarkt, der insbesondere mit Überkapazitäten und kontinuierlich sinkenden Preisen zu kämpfen hat, haben die Europäische Kommission und die koreanische Regierung - zwei wichtige Akteure auf diesem Markt - im März 2000 erörtert, wie Stabilität und fairer Wettbewerb im Schiffbausektor gefördert werden können.
2. Beide Seiten unterzeichneten am 22. Juni 2000 eine Vereinbarte Niederschrift über den Weltmarkt im Schiffbausektor ("Vereinbarte Niederschrift"). Bestandteil dieser Vereinbarten Niederschrift sind u. a. eine Reihe von Zusicherungen, unrentable Investitionen und Preisdumping zu unterlassen, eine Einigung darüber, dass in den Schiffbaupreisen alle Kostenfaktoren zum Ausdruck kommen sollten, sowie die Vereinbarung regelmäßiger Konsultationen. Da die Zusicherungen von koreanischer Seite nicht gänzlich eingehalten worden sind und auf dem internationalen Markt nach wie vor unfaire Wettbewerbspraktiken bestehen, stellt die Kommission fest, dass die Probleme in bestimmten Marktsegmenten weiterhin ungelöst sind.
3. Angesichts dieser Schwierigkeiten erklärte sich die Kommission im November 2000 bereit, dem Rat "Industrie" am 5. Dezember 2000 Folgendes vorzuschlagen: die Aushandlung einer zufriedenstellenden Vereinbarung mit Korea; Bericht an den Rat bis zum 1. Mai 2001 über den Stand der Verhandlungen; bei Scheitern der Verhandlungen Einschaltung der WTO, um die Abstellung der wettbewerbswidrigen Praktiken Koreas zu erwirken. Im letzteren Fall erklärte sich die Kommission ferner bereit, befristete Schutzmaßnahmen vorzuschlagen, die eigens dazu gedacht sind, bis zum Abschluss des WTO-Verfahrens unfairen koreanischen Praktiken entgegenzuwirken. Der Rat "Industrie" nahm von dem Vorschlag der Kommission in seinen Schlussfolgerungen vom 4. Dezember 2000 Kenntnis.
4. Der Rat wurde über das Positionspapier der Kommission zur Lage auf dem Schiffbaumarkt vom 8. Mai 2001 am 14./15. Mai 2001 unterrichtet. Trotz der Bemühungen um eine Verhandlungslösung konnte mit Korea keine Vereinbarung erzielt werden. Der Rat unterstützte nachdrücklich die Absicht der Kommission, das WTO-Verfahren einzuleiten, sollte bis 30. Juni 2001 keine zufriedenstellende Einigung mit Korea zustande kommen. Der Rat nahm ferner von der Absicht der Kommission Kenntnis, zeitgleich befristete Schutzmaßnahmen einzuführen.
5. Da mit Korea keine Verhandlungslösung erzielt werden konnte, hält es die Kommission nun für angebracht, den Fall vor die WTO zu bringen und befristete Schutzmaßnahmen vorzuschlagen.

DER VORSCHLAG

6. Mit ihrem Vorschlag macht die Kommission deutlich, dass Betriebsbeihilfen zum Schutz der Gemeinschaftswerften vor unfairen internationaler Konkurrenz wirkungslos

geblieben sind. Deshalb wurden die Betriebsbeihilfen nach Artikel 9 der Verordnung des Rates zur Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau¹ ab 2001 eingestellt.

7. Entsprechend dem Positionspapier der Kommission zum Schiffbaumarkt vom 8. Mai sieht der Vorschlag eine befristete Ausnahmeregelung vor, deren Anwendungsbereich streng auf die Marktsegmente (Containerschiffe, Produkten- und Chemikalientanker) begrenzt ist, in denen die Schiffbauindustrie der EU nachweislich durch unlautere koreanische Handelspraktiken erheblich geschädigt worden ist. In diesen Marktsegmenten ist dem Vorschlag zufolge unter bestimmten Voraussetzungen eine Beihilfemaximalintensität von 14 % des Vertragswerts vor Beihilfe zulässig.
8. Alle geplanten Beihilfen der Mitgliedstaaten von mehr als 6 % müssen danach bei der Kommission angemeldet und von ihr genehmigt werden. Die Kommission kann diese Beihilfen nur genehmigen, wenn sie sich nachweislich auf den Betrag beschränken, der notwendig ist, um den Auftrag in der EU zu halten. Um zu gewährleisten, dass die Beihilfe dem notwendigen Minimum entspricht und um der Kommission die Beurteilung zu erleichtern, leitet die Kommission nach Eingang der Anmeldung die Angaben über Schiffstyp und Größe, über die Vertragsparteien und den Beihilfebetrag an alle Mitgliedstaaten weiter, die diese Angaben ihrerseits den Werften in ihrem Hoheitsgebiet mitteilen, die zum Bau dieses Schiffstyps in der Lage sind.
9. Entsprechend den Schlussfolgerungen des Rates "Industrie" vom 5. Dezember 2000 sind die befristeten Schutzmaßnahmen als flankierende Maßnahmen zum WTO-Verfahren gedacht, das die Gemeinschaft gegen Korea anstrengen will. Die Maßnahmen sollen deshalb erst angewandt werden, nachdem die Gemeinschaft Korea gemäß der WTO-Vereinbarung über Regeln und Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten um Konsultationen ersucht und damit das WTO-Verfahren eingeleitet hat; sie sollten nur so lange gelten, bis das WTO-Verfahren abgeschlossen ist. Es wird deshalb vorgeschlagen, diese Regelung, die in jedem Fall nur bis zum 31. Dezember 2002 gilt, nach Beendigung oder Aussetzung des WTO-Verfahrens nicht mehr anzuwenden.

¹ ABl. L 202 vom 18.7.1998, S.1.

2001/0153 (CNS)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES RATES

zur Einführung befristeter Schutzmaßnahmen für den Schiffbau

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe e) und Artikel 89,

auf Vorschlag der Kommission,²

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,³

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) (1) Die Europäische Kommission und die Regierung von Korea unterzeichneten am 22. Juni 2000 eine Vereinbarte Niederschrift über den Weltmarkt im Schiffbausektor ("Vereinbarte Niederschrift") mit dem Ziel, faire und transparente Wettbewerbsbedingungen wiederherzustellen. Die in der Vereinbarten Niederschrift enthaltenen Verpflichtungen, insbesondere im Hinblick auf einen konkreten Preisüberwachungsmechanismus, wurden jedoch nicht erfüllt, so dass kein zufriedenstellendes Ergebnis erzielt wurde.
- (2) Betriebsbeihilfen zum Schutz der europäischen Schiffbauindustrie vor Schäden durch Wettbewerber, die die normalen Wettbewerbsbedingungen auf dem Schiffbaumarkt nicht einhalten, haben sich als wirkungslos erwiesen. Deshalb dürfen gemäß Artikel 3 der Verordnung des Rates zur Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau⁴ ("Schiffbau-Verordnung von 1998") für ab dem 1. Januar 2001 geschlossene Verträge keine auftragsbezogenen Betriebsbeihilfen mehr gewährt werden.
- (3) Abweichend von Artikel 3 der Schiffbau-Verordnung von 1998 sollten jedoch zur Unterstützung der Werften in der Gemeinschaft in den Marktsegmenten, die durch den unlauteren Wettbewerb Koreas erheblich geschädigt worden sind, für bestimmte Marktsegmente ausnahmsweise und vorübergehend befristete Schutzmaßnahmen zugelassen werden, bis die Vereinbarte Niederschrift effektiv umgesetzt worden ist.
- (4) Die Lage der Schiffbauindustrie in der Gemeinschaft ist uneinheitlich. Nach dem Vierten Bericht zur Lage des Weltmarkts im Schiffbausektor betrifft annähernd die Hälfte der in den Gemeinschaftswerften produzierten gewichteten Bruttotonnage (in GBRZ) Marktsegmente, in denen sich die Gemeinschaftswerften international in einer

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. L 202 vom 18.7.1998, S.1.

starken Position befinden. In anderen Marktsegmenten hingegen werden die Gemeinschaftswerften nachweislich durch den unlauteren Wettbewerb Koreas erheblich geschädigt. In diesen Marktsegmenten, d. h. bei Containerschiffen, Produkten- und Chemikaliëntanker, können deshalb unter bestimmten Voraussetzungen auftragsbezogene, vorübergehende Stützungsmaßnahmen genehmigt werden.

- (5) Um die Werften in der Gemeinschaft effektiv in die Lage zu versetzen, dem unlauteren Wettbewerb Koreas Stand zu halten, können Stützungsmaßnahmen in Höhe von 6 % des Vertragswerts vor Beihilfe genehmigt werden. Unter bestimmten Voraussetzungen können auch Stützungsmaßnahmen bis zu 14 % des Vertragswerts vor Beihilfe erforderlich sein.
- (6) Die befristeten Schutzmaßnahmen dürfen nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Werften in der Gemeinschaft führen. Stützungsmaßnahmen über 6 % dürfen nur dann genehmigt werden, wenn dies das notwendige Minimum ist, um der Gemeinschaftswerft zu ermöglichen, auf faire Weise für einen bestimmten Auftrag zu mitzubieten, und wenn die Transparenzanforderungen eingehalten werden.
- (7) Um zu gewährleisten, dass die Beihilfe das notwendige Minimum darstellt und um eine möglichst umfassende Information sicherzustellen, sollten alle Werften in der Gemeinschaft, die zum Bau des Schiffstyps, für den eine Anmeldung bei der Kommission eingegangen ist, in der Lage sind, von der Anmeldung unterrichtet werden und Gelegenheit erhalten, sich direkt bei der Kommission dazu zu äußern.
- (8) Die befristeten Schutzmaßnahmen sollten erst zugelassen werden, nachdem die Gemeinschaft mit ihrem Antrag auf Konsultationen mit Korea das Streitbeilegungsverfahren nach der WTO-Vereinbarung über Regeln und Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten eingeleitet hat; nach Beendigung oder Aussetzung des Streitbeilegungsverfahrens, weil sich Korea und die Europäische Gemeinschaft darauf geeinigt haben, dass die Vereinbarte Niederschrift effektiv umgesetzt worden ist, dürfen die betreffenden Schutzmaßnahmen nicht mehr genehmigt werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

1. Für die Zwecke dieser Verordnung finden die in Artikel 1 der Schiffbau-Verordnung von 1998 aufgeführten Begriffsbestimmungen Anwendung. Zusätzlich gelten folgende Begriffsbestimmungen:
 - a) "Containerschiffe": Schiffe, die aus nur einem Deck bestehen mit Laderäumen, die für Container (sowohl Standard- als auch Sondermaße, mit und ohne Kühlvorrichtung) ausgelegt und zur leichteren Aufstellung der Container mit Stellgerüsten versehen sind, mit denen gegebenenfalls auch der Stauraum für die Deckslast ausgestattet ist. Als Containerschiffe gelten auch Schiffe mit Beförderungskapazitäten sowohl für Container als auch anderes Frachtgut, wenn der größere Teil der Beförderungskapazität Containern vorbehalten ist;
 - b) "Chemikaliëntanker": Schiffe, die aus nur einem Deck bestehen mit integrierten und/oder getrennten Ladetanks für die Beförderung von Flüssigchemikalien. Chemikaliëntanker zeichnen sich dadurch aus, dass sie mehrere Substanzen

gleichzeitig befördern und umschlagen können und die Ladetanks entsprechend der Beschaffenheit und Gefährlichkeit des Frachtguts besonders beschichtet sind;

- c) "Produktentanker": Schiffe, die aus nur einem Deck bestehen mit integrierten und/oder getrennten Ladetanks für die Beförderung von raffinierten Mineralölerzeugnissen in flüssiger Form.

Artikel 2

1. Vorbehaltlich der nachstehenden Absätze kann abweichend von Artikel 3 der Schiffbau-Verordnung von 1998 eine direkte Beihilfe für Aufträge zum Bau von Containerschiffen, Produkten- und Chemikaliertanker als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn eine koreanische Werft für denselben Auftrag einen niedrigeren Preis geboten hat.
2. Beihilfen nach diesem Artikel können für Schiffbauverträge bis zu einer Höchstintensität von 6 % des Vertragswerts vor Beihilfe genehmigt werden.
3. Die Beihilfe nach Absatz 2 kann erhöht werden, wenn ein Mitgliedstaat nachweist, dass eine höhere Beihilfeintensität notwendig ist, um sicherzustellen, dass eine Werft aus der Gemeinschaft den Zuschlag erhält. Der geplante Beihilfebetrug muss dem für die Erreichung dieses Ziels erforderlichen Minimum entsprechen und darf keinesfalls 14 % des Vertragswerts vor Beihilfe übersteigen. Die in Artikel 3 Absatz 2 genannten Bedingungen müssen erfüllt sein.
4. Bei Schiffbauverträgen mit einem Vertragswert vor Beihilfe von weniger als 10 Mio. Euro ist nur die Hälfte des in den Absätzen 2 und 3 genannten Höchstwerts zulässig.
5. Diese Verordnung gilt nicht für Schiffe, die mehr als drei Jahre nach dem Zeitpunkt der Unterzeichnung des endgültigen Vertrags abgeliefert werden. Die Kommission kann jedoch die 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.
6. Die Kommission wird die nach Absatz 1 beihilfefähigen Marktsegmente auf Anzeichen hin beobachten, die eindeutig beweisen, dass ein bestimmtes Marktsegment innerhalb der Gemeinschaft durch unfaire und nichttransparente Wettbewerbsbedingungen unmittelbar geschädigt worden ist.

Artikel 3

1. Für Beihilfen gemäß Artikel 2 gelten die Bestimmungen von Artikel 88 EG-Vertrag.
2. Jede Beihilfe gemäß Artikel 2 Absatz 3 muss unabhängig davon, ob sie auf der Grundlage einer Beihilferegelung oder als Einzelbeihilfe gewährt wird, einzeln angemeldet werden und ist mit dieser Verordnung nur vereinbar, wenn die nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Geht bei der Kommission eine vollständige Anmeldung ein, übermittelt sie unverzüglich allen Mitgliedstaaten folgende Angaben: Name und Anschrift der anmeldenden Werft und des künftigen Erwerbers, Schiffstyp und Größe sowie den angemeldeten Beihilfebetrug.
 - b) Die Mitgliedstaaten leiten diese Angaben unverzüglich an alle Werften in ihrem Hoheitsgebiet, die zum Bau dieses Schiffstyps in der Lage sind, weiter und teilen ihnen mit, dass sie sich bei der Kommission innerhalb von zehn Arbeitstagen zu der Anmeldung äußern können.
3. Die Kommission übermittelt den Mitgliedstaaten ein Standardformular mit den Angaben gemäß Absatz 2 Buchstabe a).
 4. Die Kommission erlässt eine Entscheidung auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 88 EG-Vertrag⁵.

Artikel 4

Diese Verordnung gilt für endgültige Verträge, die ab Inkrafttreten dieser Verordnung bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer geschlossen werden, mit Ausnahme der endgültigen Verträge, die geschlossen worden sind, bevor die Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* bekannt gegeben hat, dass die Gemeinschaft gemäß der WTO-Vereinbarung über Regeln und Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten Korea um Konsultationen ersucht und damit das Streitbeilegungsverfahren eingeleitet hat, und mit Ausnahme der endgültigen Verträge, die einen Monat nach Bekanntmachung der Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*, dass das Streitbeilegungsverfahren beendet oder ausgesetzt worden ist, weil sich Korea und die Europäische Gemeinschaft darauf geeinigt haben, dass die Vereinbarte Niederschrift effektiv umgesetzt worden ist, geschlossen worden sind.

Artikel 5

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2002.

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident
[...]*

⁵ ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

19.10.01**Beschluss**
des Bundesrates

Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Einführung befristeter Schutzmaßnahmen für den Schiffbau

KOM(2001) 401 endg.; Ratsdok. 11335/01

Der Bundesrat hat in seiner 768. Sitzung am 19. Oktober 2001 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

In der auf Ratsebene zur Zeit geführten Diskussion des von der Kommission vorgelegten Vorschlags konnte eine qualifizierte Mehrheit gemäß Artikel 205 des EG-Vertrages zur Annahme des Vorschlages noch nicht erreicht werden.

Um die erforderliche Mehrheit zur Annahme des Verordnungsvorschlags zu erreichen, ist es erforderlich, auf bisher nicht festgelegte Mitgliedstaaten im Sinne einer Unterstützung einzuwirken.

Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, alle Möglichkeiten für eine Realisierung der Verordnung auf Gemeinschaftsebene auszuschöpfen, um so die Werften der Gemeinschaft in die Lage zu versetzen, dem unlauteren Wettbewerb standzuhalten.