

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Richtlinie des Rates betreffend die Beihilfen für den Schiffbau

»EG-Dok. Nr. 9866/80«

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 92 Abs. 3 Buchstabe d und Artikel 113,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. Die Lage des Schiffbaus hat sich während des Anwendungszeitraums der Richtlinie 78/338/EWG¹⁾ über Schiffbaubeihilfen weiter verschlechtert. Diese Verschlechterung kam insbesondere in einem Ungleichgewicht zwischen der Produktionskapazität dieses Industriezweigs und der Nachfrage zum Ausdruck, das zu einem niedrigen Preisniveau geführt hat.
2. Die Schiffbauunternehmen der Gemeinschaft mußten daher häufig aus ihrer finanziellen Reserve schöpfen, um Aufträge zu erhalten. Dadurch verblieben ihnen wenige Möglichkeiten, die strukturellen Anpassungen an die langfristigen Marktbedingungen zu vollziehen.
3. In der Entschließung des Ministerrates vom 19. September 1978 über die Sanierung des Schiff-

baus in der Gemeinschaft wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, in der Gemeinschaft eine gesunde und wettbewerbsfähige Schiffbauindustrie zu erhalten, deren Tätigkeit mit der Bedeutung des Seeverkehrs der Gemeinschaft im Zusammenhang steht und ihre wirtschaftlichen, sozialen und strategischen Aspekte beachtet.

4. Eine wettbewerbsfähige Schiffbauindustrie ist für die Gemeinschaft unerläßlich. Sie trägt zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung bei, da sie für eine Reihe von Wirtschaftszweigen, einschließlich derjenigen mit hochentwickelter Technologie, einen bedeutenden Markt darstellt und in einigen Gebieten der Gemeinschaft, die zum Teil bereits eine hohe Arbeitslosenquote aufweisen, einen Beitrag zur Sicherung der Arbeitsplätze leistet. Diese Erwägungen gelten auch für den Umbau und die Reparatur von Schiffen.
5. In einer normalen Lage des Wirtschaftszweiges ist die Beibehaltung von Betriebsbeihilfen nicht gerechtfertigt, da diese nur einen Erhaltungseffekt haben und nicht geeignet sind, die Wettbewerbsfähigkeit des Schiffbaus der Gemeinschaft nachhaltig zu erhöhen.
6. Ein Andauern der Krise über einen weiteren Zeitraum müßte schwerwiegende Folgen für den Schiffbau in der Gemeinschaft haben, so daß eine sofortige Abschaffung der Beihilfen unmöglich ist. Dagegen ist es erforderlich, eine allmähliche Strukturanpassung des Wirtschaftszweiges an die Marktbedingungen zu ermöglichen.

¹⁾ ABl. EG Nr. L 98 vom 11. April 1978, S. 19

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 6. Oktober 1980 – 14 – 680 70 – E – Wi 26/80.

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 25. September 1980 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden. Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu den genannten Kommissionsvorschlag ist vorgesehen.

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

7. Betriebsbeihilfen müssen daher vorübergehend und degressiv gestaffelt sein, um die Unternehmen anzuregen, das ihrige zu tun, um zumindest auf lange Sicht wettbewerbsfähig zu werden. Diese Beihilfen müssen einer ständigen Kontrolle unterliegen, um innergemeinschaftliche Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Ihre Gewährung muß an Umstrukturierungsziele gebunden sein. In diesem Rahmen dürfen die Umstrukturierungsanstrengungen sich nicht auf die Verringerung der Produktion, der Beschäftigung und der Produktionskapazität beschränken, sondern müssen sich auf alle Maßnahmen erstrecken, die es ermöglichen, die Schiffbauindustrie wettbewerbsfähig zu machen. Bei der Beurteilung der Verringerung der Produktionskapazitäten müssen die schon bereits erfolgten Anstrengungen berücksichtigt werden.
 8. Um den Schwierigkeiten zu begegnen, mit denen der Wirtschaftszweig derzeit zu kämpfen hat — darunter insbesondere die bisherigen Wettbewerbsverzerrungen —, bemühen sich die OECD-Mitgliedsländer weiterhin um einen Abbau des erheblichen strukturellen Ungleichgewichts in dieser Industrie, damit der Abbau der weltweiten Produktionskapazitäten mit möglichst geringen Schäden und in der angemessensten Weise erfolgen kann. Diese Mitgliedsländer haben bestimmte Bedingungen der Ratsentschließung betreffend Krediterleichterungen geändert, um diese Entschließung der Marktentwicklung besser anzupassen.
 9. Die Richtlinie 78/338/EWG des Rates vom 4. April 1978 betreffend die Beihilfen für den Schiffbau hat in ihrer Anwendungszeit dazu beigetragen, die Wettbewerbsverzerrungen zwischen Mitgliedstaaten zu verringern. Sie hat es der Gemeinschaft gleichfalls ermöglicht, bei den Gesprächen mit anderen Schiffbauländern eine gemeinsame Haltung einzunehmen.
 10. Die Produktionsstrukturen müssen allmählich den neuen Marktbedingungen angepaßt werden, damit die Unternehmen in die Lage versetzt werden, mit der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung Schritt halten und dem weltweiten Wettbewerb standzuhalten, ohne durch Beihilfen der öffentlichen Hand unterstützt zu werden. Diese fortschreitende Anpassung der Produktionsstrukturen muß an Maßnahmen zur Erleichterung der Anpassung auf dem Arbeitsmarkt und auf sozialem Gebiet gekoppelt sein.
 11. Im übrigen erfordert eine wirksame Aktion in diesem Bereich, die Wettbewerbsverzerrungen ausschalten soll, eine Lösung, die alle Beihilfen umfaßt, die unmittelbar oder mittelbar einen Einfluß auf die Handels- und Wettbewerbsbedingungen für den Bau, den Umbau und die Reparatur von Schiffen haben.
 12. Es müssen die Notbeihilfen definiert werden, die eine einstweilige Lösung zur Aufrechterhaltung von Unternehmen für den Bau, den Umbau oder die Reparatur von Schiffen darstellen sollen und mit denen besonders schwerwiegenden sozialen Problemen begegnet werden soll.
 13. Da die Krise im Schiffbau andauert, müssen Beihilfen in Betracht gezogen werden, die die Umstellung oder die Schließung von Werften unter den angemessensten sozialen Bedingungen erleichtern. Diese Beihilfen können die Umschulung der Arbeitskräfte betreffen oder die vorzeitige Versetzung in den Ruhestand erleichtern.
 14. Beihilfen, die den nationalen Reedern zum Ankauf neuer Schiffe gewährt werden, dürfen nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen nationalen Reedern und Reedern der übrigen Mitgliedstaaten führen.
 15. Die etwaigen Beihilfen, die in den von den Mitgliedstaaten direkt oder indirekt betroffenen Finanzierungsmaßnahmen gegenüber privaten oder öffentlichen Werften enthalten sind, müssen ebenfalls der Kontrolle dieser Richtlinie unterworfen werden —
- HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:
- Artikel 1
- Für die Anwendung der Artikel 3 bis 7 dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:
- a) „*Bau von Schiffen*“: der in der Gemeinschaft durchgeführte Neubau folgender Seeschiffe mit Stahlrumpf:
 - Handelsschiffe für die Beförderung von Personen und/oder Gütern von 150 BRT oder mehr;
 - Fischereifahrzeuge von 150 BRT oder mehr;
 - Schwimmbagger oder andere Fahrzeuge für Meeresarbeiten — mit Ausnahme von Bohrseln — von 150 BRT oder mehr;
 - Schlepper mit 365 kW oder mehr;
 - b) „*Umbau von Schiffen*“: der Umbau von Seeschiffen mit Stahlrumpf von 1000 BRT oder mehr, sofern der Umbau zu einer durchgreifenden Änderung des Ladeprogramms, des Schiffsrumpfes oder des Hauptantriebssystems führt;
 - c) „*Reparatur von Schiffen*“: die Reparatur der unter Buchstabe a geführten Seeschiffe;
 - d) „*Verkauf*“: jeder Verkauf der unter Buchstabe a genannten Seeschiffe;
 - e) „*Beihilfen*“: die in den Artikeln 92 und 93 des Vertrages vorgesehenen Beihilfen; dieser Begriff erfaßt nicht nur die vom Staat selbst, sondern auch die von den Gebietskörperschaften gewährten Beihilfen.
- Artikel 2
- Krediterleichterungen*
- Als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar können angesehen werden: Beihilfen in Form von Krediterleichterungen zugunsten des Verkaufs oder Umbaus von Schiffen, wenn sie der Entschließung des OECD-Rates vom 5. Februar 1980 oder den gegebenenfalls an ihre Stelle tretenden Vereinbarungen entsprechen.

Artikel 3

Investitionsbeihilfen

Die Mitgliedstaaten gewähren keine sektoralen Beihilfen für die Gründung neuer Schiffbauwerften oder für Investitionen einer bestehenden Schiffbauwerft, durch die die Schiffbaukapazität des Mitgliedstaates erhöht werden könnte.

Bei der Anwendung der allgemeinen oder regionalen Beihilferegeln auf Investitionen im Schiffbau treffen die Mitgliedstaaten alle durchführbaren Maßnahmen, um zu gewährleisten, daß diese mit Beihilfen geförderten Investitionen weder zu Kapazitätssteigerungen auf diesem Sektor in einem Mitgliedstaat führen, noch die Schaffung von Arbeitsplätzen ohne dauerhaften Charakter bewirken. Zu diesem Zweck müssen Vorhaben, die auf eine derartige Anwendung der allgemeinen oder regionalen Beihilferegeln abzielen und die in einem Mitgliedstaat zu einer Kapazitätssteigerung im Schiffbau führen, der Kommission mindestens 30 Werktage vor Beginn der Ausführung dieser Vorhaben mitgeteilt werden.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission ihre Entscheidungen über die Gewährung von Beihilfen für Investitionen in Werften für den Bau, den Umbau oder die Reparatur von Schiffen mit, sofern der Betrag dieser Investitionen 5 Millionen Europäische Rechnungseinheiten übersteigt. Diese Mitteilung erfolgt gemäß dem Verfahren des Artikels 11.

Artikel 4

Beihilfen zur Rettung eines Unternehmens

Notbeihilfen, die eine Lösung zur vorübergehenden Aufrechterhaltung der Tätigkeit eines Unternehmens für den Neubau, den Umbau oder die Reparatur von Schiffen darstellen, können aufgrund dieser Richtlinie als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, bis eine endgültige Lösung der Probleme gefunden wird, denen dieses Unternehmen gegenübersteht, um besonders schwerwiegenden sozialen Problemen und den sich daraus ergebenden regionalen Folgen zu begegnen. Die Notbeihilfen dürfen nicht in der Form von Produktionsbeihilfen, wie in Artikel 6 vorgesehen, gewährt werden.

Artikel 5

Beihilfen zur Behebung der sozialen und regionalen Folgen der Umstrukturierung

Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten eng zusammen, um den sozialen und regionalen Folgen der Umstrukturierung der Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie weitestgehend zu begegnen, und zu diesem Zweck unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission möglichst bald von ihren Absichten über Umstellung und Schließung von Schiffbau und Schiffsreparaturwerften. Beihilfen, die dazu bestimmt sind, die normalen Kosten einer Umstellung und teilweisen oder völligen Schließung einer Schiffbau- oder Schiffsreparaturwerft zu decken, können als mit dem gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden.

Artikel 6

Beihilfen zur Bekämpfung der Krise

Schiffbaubeihilfen können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn es sich um Produktionsbeihilfen handelt, die gewährt werden, um den Auswirkungen der Krise zu begegnen, die durch eine schlechte Auftragslage gekennzeichnet ist, die zu einer erheblichen unzureichenden Kapazitätsauslastung der Produktionsmittel führt.

Solche Beihilfen müssen degressiv gestaffelt sein; ihre Gewährung muß an die Durchführung von Maßnahmen gebunden sein, die die Umstrukturierung des Wirtschaftszweiges zum Ziel haben, damit die Industrie wettbewerbsfähig wird und schließlich ohne Beihilfen weiterarbeiten kann.

Bei der Prüfung der Vereinbarkeit solcher Maßnahmen mit dem Gemeinsamen Markt — insbesondere der Höhe der Beihilfe — berücksichtigt die Kommission die Marktlage, die Schwere der Krise, die den Werften verbleibende Arbeit und die Notwendigkeit, Anpassungen der Schiffbauindustrie an die Marktbedingungen zu vollziehen. Überdies überprüft sie für die Krisenbeihilfen die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel, um festzustellen, ob die Anstrengungen zur Anpassung der Industrie mit denen vergleichbar sind, die in den anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft gemacht werden.

Diese Prüfung berücksichtigt die Gesamtheit der vom betreffenden Mitgliedstaat vorgesehenen Beihilfen für den Neubau, den Verkauf und den Ankauf von Schiffen.

Die Kommission prüft den Höchstsatz der Beihilfe, die in den Anwendungsfällen der verschiedenen Beihilfesysteme gewährt werden. Eine Überschreitung dieses Satzes kann nur in Ausnahmefällen nach Notifizierung an die Kommission genehmigt werden. Solche Ausnahmen können nur mit Einverständnis der Kommission in Kraft gesetzt werden. Die Kommission nimmt so schnell wie möglich dazu Stellung unter Berücksichtigung der Dringlichkeit eines jeden Einzelfalles, spätestens jedoch 30 Werktage nach seiner Notifizierung.

Bei der Festsetzung der Degressivität des Höchstsatzes der Beihilfe geht die Kommission von dem Anfangshöchstsatz und dem Ausmaß der Krise in dem betreffenden Mitgliedstaat aus.

Die einzelnen Beihilfevorhaben aufgrund der in Absatz 1 genannten Maßnahmen müssen der Kommission zuvor mitgeteilt werden, wenn dazu ein Angebot einer Werft aus einem anderen Mitgliedstaat vorliegt. Solche Vorhaben können nicht durchgeführt werden, bevor die Kommission dazu nicht ihre Zustimmung erteilt hat. Die Kommission prüft, ob diese Beihilfen die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission einerseits eine ausschließlich für sie bestimmte Tabelle, in der die Entscheidungen über die Gewährung der in Absatz 1 bezeichneten Beihilfen sowie deren voraussichtliche Auswirkungen dargestellt sind.

Diese Mitteilung erfolgt gemäß dem Verfahren des Artikels 11.

Die Kommission prüft anhand der in den Absätzen 1 und 2 vorgesehenen Informationen und der Auftragsbestände des betreffenden Mitgliedstaats, ob die Anstrengungen zur Erreichung der unter Absatz 1 erwähnten Umstrukturierungsziele und die zur Anwendung gelangten Krisenmaßnahmen tatsächlich und in angemessener Weise zur Anpassung des Sektors an die neuen Weltmarktbedingungen für den Schiffbau beitragen.

Artikel 7

Beihilfen und Interventionen in Form von Preisgarantien können vorbehaltlich der Bedingungen, die in Artikel 6 genannt sind, als gemäß dieser Richtlinie mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden.

Artikel 8

Die Beihilfen, die den Reedern eines Mitgliedstaates für den Kauf eines neuen Schiffes gewährt werden, dürfen bei der Auftragserteilung nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den nationalen Werften und den Werften der übrigen Mitgliedstaaten führen.

Derartige Beihilfen, die mit dem Ankauf eines neuen Schiffes verbunden werden, dürfen die insbesondere durch Artikel 6 eingeführte Regelung und die durch diese Richtlinie angestrebten Ziele, die vornehmlich eine Anpassung der Schiffbauindustrie an die Marktbedingungen anstrebt, nicht gefährden.

Stellt die Kommission fest, daß sich eine dieser Situationen ergeben kann, so prüft sie die Gesamtheit der von einem Mitgliedstaat vorgesehenen Beihilfen für den Neubau, den Verkauf und den Ankauf von Schiffen.

Diese Bestimmungen greifen in keiner Weise einer künftigen Regelung vor, die von der Gemeinschaft für die Beihilfen zugunsten der Reedereien erlassen werden kann.

Werden die Beihilfen den nationalen Reedern selektiv gewährt, so erstatten die Mitgliedstaaten darüber Bericht. Diese Berichte müssen Angaben über alle subventionierten Bestellungen enthalten sowie über den Anteil, der den nationalen Werften zugefallen ist. Bei jeder Angabe muß die Höhe der Beihilfe vermerkt sein.

Diese Mitteilung erfolgt gemäß dem Verfahren des Artikels 11. Anhand der ihr übermittelten Angaben erstellt die Kommission periodisch einen Bericht, in dem die einzelnen Auskünfte global aufgeführt werden.

Diese Berichte werden mit den Mitgliedstaaten erörtert, um zu prüfen, ob keine Diskriminierungen vorliegen,

die sich aus der Anwendung dieser Beihilfen im Bereich des Schiffbaus ergeben.

Artikel 9

Beihilfeelemente, die gegebenenfalls in den direkt oder indirekt durch die Mitgliedstaaten gegenüber privaten und öffentlichen Schiffbau- und Schiffsreparaturunternehmen getroffenen Finanzierungsmaßnahmen enthalten sind, können als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt angesehen werden, wenn sie mit den Ausnahmebestimmungen dieser Richtlinie übereinstimmen.

Artikel 10

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

Artikel 11

Unbeschadet der besonderen Bestimmungen dieser Richtlinie kommen die Artikel 92 und 93 des Vertrages auf den Schiffsneubau, den Schiffsumbau und die Schiffsreparatur voll zur Anwendung.

Die Beihilfevorhaben der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 2 bis 9 müssen der Kommission vor ihrer Inkraftsetzung notifiziert werden. Sie dürfen nicht ohne Einverständnis der Kommission durchgeführt werden.

Die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 3, 6, 7 und 8 in regelmäßigen Abständen vorzulegenden Mitteilungen erfolgen halbjährlich am 1. März für die im zweiten Halbjahr des vorangegangenen Kalenderjahres getroffenen Entscheidungen und am 1. September für die während des ersten Halbjahres des laufenden Kalenderjahres getroffenen Entscheidungen.

Die Kommission erstellt anhand der ihr übermittelten Angaben periodisch einen Gesamtbericht, der eine Aussprache mit den nationalen Sachverständigen ermöglichen muß. Dieser Bericht gibt insbesondere die maximale Höhe der Beihilfen an, die während des betreffenden Zeitraums in jedem Mitgliedstaat angewandt worden ist.

Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission periodisch einen Bericht über Realisierung der Umstrukturierungsziele für den Schiffbau. Die Kommission wird für jeden Mitgliedstaat festlegen, wann dieser Bericht, der insbesondere die Ergebnisse enthalten soll, die mit der Anwendung der in Artikel 3 bis 7 vorgesehenen Beihilfen erreicht worden sind, fällig wird.

Artikel 12

Diese Richtlinie gilt bis zum 31. Dezember 1982.

Begründung

1. Vorgeschichte

1.1. Die vierte Richtlinie des Rates betreffend die Beihilfen für den Schiffbau läuft Ende 1980 aus. Sie bezweckte, die Beihilfen zu definieren, die nach Artikel 92 Abs. 3 EWGV mit dem Gemeinsamen Markt als vereinbar angesehen werden konnten, sowie eine Regelung für die Gewährung solcher Beihilfen zur Anwendung zu bringen und die sich daraus ergebenden Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Die Richtlinie zielte ferner darauf ab, die Gemeinschaftsindustrie zur Vornahme der notwendigen strukturellen Änderungen zu veranlassen, so daß sie unter den gegenwärtigen und voraussehbaren künftigen Marktbedingungen überleben kann. In den vergangenen Jahren wurde der Handelsschiffbau in der Gemeinschaft weitgehend umstrukturiert. Die Zahl der Arbeitsplätze und die Produktionsleistung sind zurückgegangen: zwischen 1975 und Ende 1979 verringerte sich die Zahl der Arbeitsplätze um 35 v. H., während die Produktionsleistung um 40 v. H. zurückging. Das Tempo der Umstrukturierung war in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich: während einige mit ihren Umstrukturierungsplänen erhebliche Fortschritte erzielten, müssen andere noch einen weiten Weg zurücklegen (in einigen Fällen wurden Fortschritte durch politische Schwierigkeiten gehemmt).

1.2. Der Weltmarkt befindet sich weiterhin in einer Krise, die gekennzeichnet ist durch eine noch immer schwache Nachfrage, niedrige Preise und einen ständigen harten Wettbewerb bei der Auftragsvergabe. Die leichte Verbesserung der Auftragslage 1979 beruhte wahrscheinlich auf vorübergehenden Faktoren und kann nicht als Beginn einer ständigen Aufwärtsentwicklung des Marktes angesehen werden. Die Vorausschätzungen über die künftige Nachfrage gehen auseinander, doch kann man vernünftigerweise annehmen, daß der Umfang der von den Gemeinschaftswerften in den nächsten Jahren hereingenommenen Neuaufträge in etwa dem zuletzt erreichten Stand entsprechen wird. Es besteht mithin kein Anlaß zu der Hoffnung, daß eine Auftragszunahme die Krise in der Industrie rasch beenden wird. Ferner ist nicht damit zu rechnen, daß sich die Preise in nächster Zeit merklich erholen werden, da ein starker Preiswettbewerb, insbesondere seitens der Fernostländer, andauern dürfte und der erwartete Handelsrückgang die Frachtraten auf einem niedrigen Niveau einfrieren wird.

1.3. Es liegt mithin auf der Hand, daß der von den Mitgliedstaaten im Rahmen der vierten Richtlinie unternommene Anpassungsprozeß fortgesetzt werden muß und daß die Schiffbauindustrie in der Gemeinschaft für einen weiteren Zeitraum Beihilfen benötigt, wenn auch nicht unbedingt in gleicher Höhe während des gesamten Zeitraumes.

Daher muß die interne Regelung für die Beihilfen ebenfalls fortgesetzt werden, um sicherzustellen, daß die Mitgliedstaaten für die sich aus der Krise ergebenden Lasten in gleicher Weise aufkommen und nicht zu ihrer Verlängerung beitragen, indem sie zulassen, daß weiterhin ein Kapazitätsüberhang besteht und daß die Preise aufgrund unangemessener Zu-

schüsse künstlich auf einem niedrigen Niveau festgesetzt werden.

1.4. Die Sachverständigen der Mitgliedstaaten waren sich darin einig, daß nach Ablauf der gegenwärtigen Richtlinie eine neue Richtlinie in Kraft treten muß. Sie stimmten auch darin überein, daß die Empfehlungen der Entschließung des Rates vom 19. September 1978¹⁾ über die Sanierung des Schiffbaus weiterhin rechtsgültig sind. Der nunmehr vorgelegte Vorschlag der fünften Richtlinie wurde nach ausführlichen Erörterungen mit den Sachverständigen in multilateralen Sitzungen erstellt und entspricht im großen und ganzen den Grundzügen der vierten Richtlinie. In einigen Punkten geht er jedoch über die vierte Richtlinie hinaus und unterstellt der Regelung Beihilfearten, die früher nicht vorgesehen waren. Die Geltungsdauer der Richtlinie ist auf zwei Jahre festgesetzt.

2. Allgemeine Lösung der Richtlinie

2.1. Wie in der vierten Richtlinie wird die *Produktionsbeihilfe*, die sich am unmittelbarsten auf den Wettbewerb und den Markt auswirkt und zu Verzerrungen führt, nur als Mittel zur Bewältigung der Krise in der Industrie zugelassen. Sie bezweckt, die Gemeinschaftswerften in die Lage zu versetzen, Angebote zu ebenso wettbewerbsfähigen Preisen wie die der Drittländer abzugeben, und sollte nicht dazu führen, daß anderen Gemeinschaftswerften Aufträge entzogen werden. Bedingung für die Gewährung einer solchen Beihilfe ist, daß die Beihilfe an ein Umstrukturierungsprogramm gebunden ist und den Handel nicht in einer dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Weise beeinträchtigt. Der Grundsatz der allmählichen Verringerung der Beihilfe ist ebenfalls verankert worden.

2.2. Nach der vierten Richtlinie waren die Mitgliedstaaten zur Vorlage von Berichten über die Gewährung von Beihilfen an *Schiffseigentümer* verpflichtet. Dadurch sollte die Kommission prüfen können, ob die den Schiffseigentümern gewährte Beihilfe auf die Vergabe von Schiffbauaufträgen eine erhebliche Auswirkung gehabt hatte. Die zugegangenen Auskünfte haben gezeigt, daß die Schiffseigentümern gewährte Beihilfe zumindest unter den gegenwärtigen Umständen dazu führt, daß fast ausschließlich Aufträge von einheimischen Werften vorliegen und sie daher eine ähnliche Wirkung wie Schiffbaubeihilfen hat. Da es nicht angezeigt ist, daß diese Beihilfen sich der Regelung entziehen, die auf andere Beihilfen mit ähnlichen Wirkungen angewendet wird, ermöglicht es die neue Richtlinie der Kommission, die Situation zu prüfen und Maßnahmen zu treffen, wenn die Schiffseigentümern gewährten Beihilfen die gemeinsame Regelung gefährden oder die Ziele der Richtlinie, insbesondere hinsichtlich der Umstrukturierung, erschweren.

2.3. Die Richtlinie enthält ferner Bestimmungen über die Kontrolle von Beihilfen, die als Ausgleich für Verluste von Schiffbauunternehmen gewährt werden. Die in dieser Form gewährten Beihilfen sind nicht transparent und führen unter den übrigen Mitgliedstaaten zu der Sorge, daß damit Beihilfen für eine Überproduktion geschaffen werden (wird beispielsweise eine

¹⁾ ABl. EG C 229 vom 27. September 1978.

Produktionsbeihilfe zu einem Höchstsatz von 25 v.H. für einen besonderen Auftrag gewährt und tritt sodann ein zusätzlicher Verlust von 10 v.H. ein, ist effektiv eine Produktionsbeihilfe von 35 v.H. gewährt worden). Die Kommission befürchtet, daß dieses Verfahren den Anreiz der Werften, Verluste durch Umstrukturierung zu verringern und wettbewerbsfähiger zu werden, verringert.

2.4. Die neue Richtlinie strebt daher eine Neuorganisation und eine erhöhte Leistungsfähigkeit in der Gemeinschaftsindustrie an, so daß diese schließlich ohne staatliche Beihilfen auskommen kann. Er umfaßt die auch die beiden für die vierte Richtlinie charakteristischen Aspekte, nämlich das Kontrollinstrument und das Instrument zum Anreiz der notwendigen industriellen Veränderung.

2.5. Die Kommission erkennt an, daß in einigen Mitgliedstaaten eine umfassende Umstrukturierung stattgefunden hat und daß es für weitere Kapazitätseinschränkungen nur begrenzte Möglichkeiten gibt. Es ist jedoch notwendig, daß das Umstrukturierungskriterium für die Beihilfegewährung beibehalten wird und daß diese Mitgliedstaaten weiterhin den Nachweis erbringen, daß die beabsichtigten Beihilfen an Umstrukturierungspläne gebunden sind.

Unter diesen Umständen ist es angezeigt, den Begriff der Umstrukturierung im Rahmen der fünften Richtlinie weiter auszulegen und den Akzent eher auf Modernisierung und Rationalisierung als auf eine bloße Kapazitätseinschränkung, wie dies in der Vergangenheit der Fall war, zu legen.

3. Einzelheiten der Richtlinie

3.1. Krediterleichterungen (Artikel 2)

Die Richtlinie sieht vor, daß den Mitgliedstaaten Krediterleichterungen zugunsten des Verkaufs oder Umbaus von Schiffen gewährt werden können, sofern sie den Wortlaut der OECD-Vereinbarung beachten. Einige Unterschiede in der Definition, die in dieser Hinsicht zwischen der OECD-Vereinbarung und der vierten Richtlinie bestanden, sind im neuen Entwurf beseitigt worden.

3.2. Investitionsbeihilfen (Artikel 3)

Dieser Artikel, der mit Artikel 4 der vierten Richtlinie übereinstimmt, sieht vor, daß der Kommission alle Investitionsbeihilfen, die zu einer Kapazitätssteigerung in einem Mitgliedstaat führen, im voraus mitgeteilt werden müssen. Ferner müssen Vorhaben über alle Investitionen, die 5 Millionen ERE übersteigen, halbjährlich mitgeteilt werden. Obgleich während der Geltungsdauer der vierten Richtlinie nur wenige unter diesen Artikel fallende Investitionen getätigt worden sind, muß dieser Artikel als Schutzmaßnahme und Informationsquelle der Kommission beibehalten werden.

3.3. Beihilfen zur Rettung eines Unternehmens (Artikel 4)

Nach diesem Artikel können Notbeihilfen für den Neubau, den Umbau oder die Reparatur von Schiffen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, bis eine endgültige Lösung der Pro-

bleme des Unternehmens gefunden worden ist. Der Neuentwurf ist ausführlicher als der Wortlaut der vierten Richtlinie, da er die Kumulierung von Notbeihilfen und Produktionsbeihilfen, die in derselben Form gewährt werden, untersagt. Er bestimmt, daß Notbeihilfen nicht als Produktionsbeihilfen gemäß Artikel 6 gewährt werden dürfen. Damit soll einem in der vierten Richtlinie aufgetretenen Problem begegnet werden, als nämlich Mitgliedstaaten, die eine die normale Höchstgrenze überschreitende Produktionsbeihilfe gewähren wollten, geltend machten, daß der Überschußbetrag einer Notbeihilfe gleichkomme und daher nach diesem Artikel genehmigt werden müßte. Die Hinnahme einer solchen Argumentation würde das Konzept einer Obergrenze für Produktionsbeihilfen praktisch entwerten; daher erklärt sich der revidierte Entwurf.

3.4. Beihilfen zur Behebung der sozialen und regionalen Folgen der Umstrukturierung (Artikel 5)

Dies ist ein neuer Artikel. Er ist darauf zurückzuführen, daß Schiffbauwerften oft in älteren Industriegebieten angesiedelt sind, die bereits vor schwierigen regionalen und sozialen Problemen stehen, die durch einen Rückgang der Beschäftigtenzahl im Schiffbau noch erheblich verschärft werden dürften. Der Artikel sieht vor, daß die Mitgliedstaaten und die Kommission in diesem Bereich zusammenarbeiten: Dem liegt der Gedanke zugrunde, daß einige Mittel aus dem Regionalfonds speziell für dieses Problem bereitgestellt werden könnten. Dies ist ein äußerst positives Element der Richtlinie und unterstreicht das Bemühen der Gemeinschaft, sich mit menschlichen Problemen, die durch die Krise des Schiffbaus entstanden sind, zu befassen.

3.5. Beihilfen zur Bekämpfung der Krise (Artikel 6)

In diesem Artikel wird die allgemeine Lösung des entsprechenden Teils der vierten Richtlinie fortgesetzt. Der Artikel sieht vor, daß Produktionsbeihilfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können, wenn sie mit der Umstrukturierung verbunden sind, degressiv gestaffelt sind und die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

Die Degressivität wird von der Kommission unter Berücksichtigung der Entwicklung der weltweiten Wettbewerbslage sowie der eventuellen Verschlechterung der Regionalprobleme in bestimmten Teilen der Gemeinschaft beurteilt.

Das neue Element in diesem Artikel besteht darin, daß die Kommission bei der Beurteilung der von den Mitgliedstaaten eingereichten Vorschläge über solche Beihilfen berücksichtigt, ob der Schiffbau in diesem Staat in den Genuß anderer Beihilfearten gelangt. Damit soll sichergestellt werden, daß die Kumulierung verschiedener Beihilfearten nicht zu unannehmbaren Gesamtbeträgen führt.

3.6. Versicherung gegen Kostensteigerungen (Artikel 7)

Nach diesem Artikel können Beihilfen in Form einer Versicherung gegen inflationäre Kostensteigerungen

als vereinbar angesehen werden, sofern sie den in Artikel 6 festgelegten Beihilfekriterien entsprechen.

3.7. *Beihilfen für Schiffseigentümer (Artikel 8)*

Wie vorstehend (Punkt 2.2) dargelegt, wurden im Rahmen der vierten Richtlinie Beihilfen für *Schiffseigentümer* gewissermaßen als Instrument zur Förderung der *Schiffbauindustrie* bestimmter Mitgliedstaaten angesehen. Dieser Artikel schlägt daher vor, daß diese Beihilfen einer allgemeinen Regelung unterworfen werden, und bestimmt, daß solche Beihilfen die Ziele der Richtlinie (insbesondere der Umstrukturierung) nicht gefährden und Werften in anderen Mitgliedstaaten nicht diskriminieren dürfen. Gelangt die Kommission zu dem Schluß, daß diese Wirkungen eintreten, kann sie tätig werden und die gesamte Beihilferegulation des Mitgliedstaates hinsichtlich des Neubaus, des Verkaufs und des Ankauf von Schiffen überprüfen.

3.8. *Andere Finanzierungsmaßnahmen (Artikel 9)*

Dieser neue Artikel bezweckt, mit dem unter Punkt 2.3. dargelegten Problemen fertig zu werden. Da es sehr

schwierig ist, — hinsichtlich einiger dieser Finanzierungsmaßnahmen, insbesondere des Verlustausgleichs, der Aufstockung des Kapitals, der nicht rückzahlbaren Einlagen — die genauen Wirkungen auf die Einzelaufträge oder den Stand der Umstrukturierung festzustellen, enthält der Artikel eine weitgefaßte Formulierung, die der Kommission einen Ermessensspielraum beläßt: Es versteht sich von selbst, daß solche Beihilfen die Regelung des Artikels 6 (vgl. Punkt 3.5.) und die allgemeinen Ziele der Richtlinie, insbesondere hinsichtlich der Restrukturierung des Sektors nicht gefährden dürfen.

3.9. *Diskriminierungsverbot im Bereich der Schiffsausrüstung (Artikel 10)*

Dieser Artikel bestimmt, daß Schiffsausrüstungen den Einschränkungsmaßnahmen zwischen Mitgliedstaaten nicht unterworfen werden dürfen.

