RÅDETS DIREKTIV

af 21. december 1990

om støtte til skibsbygningsindustrien

(90/684/EØF)

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 92, stk. 3, litra d), og artikel 113,

under henvisning til forslag fra Kommissionen (1),

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet (2),

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg (3), og

ud fra følgende betragtninger:

Rådets direktiv 87/167/EØF af 26. januar 1987 om støtte til skibsbygningsindustrien (4) udløber den 31. december 1990;

den i nævnte direktiv fastlagte støttepolitik har generelt set levet op til de målsætninger, der er fastsat ved vedtagelsen af direktivet;

selv om der siden 1989 er sket betydelige forbedringer på verdensmarkedet for skibsbygning, er der stadig ikke en tilfredsstillende ligevægt mellem udbud og efterspørgsel, og de indtrufne prisstigninger er globalt set fortsat utilstrækkelige til inden for denne sektor at genskabe normale markedsforhold med priser, der dækker de fulde produktionsomkostninger, og et rimeligt afkast af den investerede kapital;

den positive tendens på verdensplan kan føre til en normalisering af markedet, såfremt der tages de nødvendige hensyn til virkningerne af Golfkrisen og udvises forståelse for årsagerne til krisesignalerne fra verdensøkonomien;

sideløbende med denne forbedring af markedet gøres der inden for rammerne af Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling (OECD) internationale bestræbelser på at nå frem til en multilateral aftale mellem verdens vigtigste skibsbygningsnationer om en hurtig afvikling af enhver form for både direkte og indirekte offentlig støtte til bygning, ombygning og reparation af skibe samt af andre hindringer for genoprettelse af normale og rimelige konkurrencevilkår inden for denne sektor;

denne aftale skal sikre loyal international konkurrence mellem skibsværfterne gennem en afbalanceret og retfærdig fjernelse af samtlige hindringer for normale konkurrencevilkår og udgøre et hensigtsmæssigt middel i bekæmpelsen af alle former for uretmæssig praksis og støtteordninger, der strider mod aftalen;

bestemmelserne i dette direktiv foregriber ikke nødvendige ændringer som følge af internationale aftaler, som Fællesskabet har indgået;

en konkurrencedygtig skibsbygningsindustri er af vital betydning for Fællesskabet og bidrager til dets økonomiske og sociale udvikling, idet den udgør et væsentligt marked for en lang række industrier, herunder teknologisk avancerede industrier; den bidrager desuden til at opretholde beskæftigelsen i en række områder, bl.a. i nogle områder, som allerede har stor arbejdsløshed; dette gælder også ombygnings- og reparationsindustrien;

en fuldstændig afskaffelse af støtte til denne sektor er stadig ikke mulig i betragtning af de nuværende markedsforhold og behovet for at tilskynde til omstrukturering i mange værfter; der bør fortsat føres en stram og selektiv støttepolitik for at støtte den nuværende tendens hen imod produktion af teknologisk avancerede skibe og for at sikre rimelige og ensartede konkurrencevilkår inden for Fællesskabet; en sådan politik er den bedst egnede metode til at sikre, at der opretholdes et tilstrækkeligt aktivitetsniveau på de europæiske skibsværfter, og dermed at en effektiv og konkurrencedygtig europæisk skibsbygningsindustri kan overleve;

den grundliggende støttepolitik, der er fastlagt i direktiv 87/167/EØF, hvori der skelnes mellem des produktionsstøtte baseret på en fælles maksimumsgrænse, dels omstruktureringsstøtte som støtte til påkrævede strukturændringer, udgør den bedst egnede metode til at sikre denne industris konkurrencedygtighed på lang sigt;

selv om det foreslås, at ombygning af skibe i et vist omfang behandles på samme måde som bygning af skibe, bør det i betragtning af den konstante overkapacitet inden for skibsreparationsindustrien ikke være tilladt at yde støtte til denne industri, bortset fra investeringsstøtte, støtte til lukning og støtte til forskning og udvikling;

(1) EFT nr. C 223 af 7. 9. 1990, s. 4.
(2) Udtalelse afgivet den 23. november 1990 (endnu ikke offentliggjort i Tidende).
(3) EFT nr. C 332 af 31. 12. 1990.
(4) EFT nr. L 69 af 12. 3. 1987, s. 55.

af hensyn til gennemsigtighed og retfærdighed er det vigtigt, at den nuværende støttepolitik fortsat omfatter indirekte støtte til skibsbygningsindustrien i form af investeringsstøtte til rederne til bygning og ombygning af skibe;

det reducerede støtteniveau, som er acceptabelt for ombygning af skibe samt for små, specialiserede fartøjer, hvor konkurrencen hovedsagelig gør sig gældende inden for Europa, bør på grundlag af erfaringerne anvendes på den størst mulige del af dette marked;

der bør udfoldes anstrengelser for at tilskynde Fællesskabets skibsværfter til at satse på teknisk højt udviklede fartøjer;

da større effektivitet er dette direktivs hovedmålsætning, bør den årlige revision af maksimumsgrænser for produktionsstøtte altid sigte mod gradvis at sænke denne grænse;

det bør sikres, at der kun kan ydes investeringsstøtte på visse begrænsede betingelser;

det er af afgørende betydning for genopbygningen af en sund skibsbygningsindustri på lang sigt, at Fællesskabet og de store skibsbygningsnationer effektivt sikrer, at de strukturelle nedskæringer, der gennemføres inden for deres territorium i kraft af deres støttepolitik, forbliver endelige, så længe der ikke er opnået rimelig ligevægt mellem udbud og efterspørgsel;

overgangsperioden for Spanien og Portugal samt for den tidligere Tyske Demokratiske Republiks område udløber den 31. december 1990;

da strukturomlægningerne i den spanske skibsbygningsindustri imidlertid endnu ikke har nået et niveau, der gør den konkurrencedygtig over for Fællesskabets øvrige medlemsstater, bør der gennemføres endnu et specifikt toårigt strukturomlægningsprogram og fastsættes en undtagelse fra maksimumsgrænsen for produktionsstøtte for 1991;

det er på kort sigt nødvendigt at gennemføre en finansiel strukturomlægning af den græske skibsbygningsindustri, således at de offentlige myndigheder, som er de nuværende ejere, får mulighed for at genskabe dens konkurrenceevne ved at overdrage den til nye ejere;

den nuværende støttepolitiks effektivitet og tiltroen til den kan kun garanteres, hvis Kommissionen nøje og rettidigt overvåger medlemsstaternes anvendelse af støttereglerne; medlemsstaternes overholdelse af de forpligtelser til at indsende rapporter, som dette overvågningssystem er baseret på, må sikres ved at det bestemmes, at udbetaling af allerede godkendt støtte stiles i bero, indtil Kommissionen har modtaget alle de foreskrevne rapporter; denne bestemmelse gælder også for manglende indsendelse af rapporter vedrørende støtteordninger, som der allerede er givet tilladelse til —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

KAPITEL I

GENERELLE BESTEMMELSER

Artikel 1

I dette direktiv forstås ved:

a) skibsbygning:

bygning i Fællesskabet af følgende søgående skibe med metalskrog:

— handelsskibe på mindst 100 BT til befordring af personer og/eller gods

— fiskerfartøjer på mindst 100 BT

— muddermaskiner eller fartøjer til andet arbejde på havet på mindst 100 BT, bortset fra boreplatforme

— bugserbåde med en maskineffekt på mindst 365 kW

b) ombygning af skibe:

ombygning i Fællesskabet af søgående skibe med metalskrog som defineret i litra a) på mindst 1 000 BT, hvis det udførte arbejde medfører en gennemgribende ændring af lasteevnen, skroget, fremdriftssystemet eller passagerforholdene

c) reparation af skibe:

reparation af de under litra a) nævnte skibe

d) støtte:

statsstøtte i henhold til Traktatens artikel 92 og 93; dette begreb dækker ikke kun støtte, som ydes af staten selv, men også støtte ydet af regionale eller lokale organer, samt støtte, der eventuelt indgår i medlemsstaternes finansieringsforanstaltninger til fordel for skibsbygnings- eller skibsreparationsværfter, som de kontrollerer direkte eller indirekte, når den ikke betragtes som tilvejebringelse af risikovillig kapital til et selskab efter almindelig praksis inden for markedsøkonomi.

Denne støtte kan betragtes som forenelig med det fælles marked, hvis den opfylder undtagelseskriterierne i dette direktiv

e) kontraktværdien før støtte:

den i kontrakten fastsatte pris plus enhver støtte, der ydes direkte til skibsværftet.

Artikel 2

Til støtte, der ydes i henhold til dette direktiv, må der ikke knyttes betingelser, som indebærer forskelsbehandling af varer med oprindelse i andre medlemsstater.

Artikel 3

Rederstøtte

1. Alle former for støtte til redere eller tredjemænd, der ydes som støtte til bygning eller ombygning af skibe, er omfattet af de i artikel 11 fastsatte regler for anmeldelse.

Denne støtte omfatter kreditter, garantier og særlige skattefordele, der indrømmes redere eller tredjemænd til de i første afsnit nævnte formål.

2. Subventionsækvivalenten af støtten er helt undergivet bestemmelserne i artikel 4 samt den overvågningsprocedure, der er fastlagt i artikel 12, når støtten faktisk anvendes til bygning eller ombygning af skibe på værfter i Fællesskabet.

3. Støtte, som en medlemsstat yder til redere eller tredjemænd i den pågældende medlemsstat til bygning eller ombygning af skibe, må ikke føre til fordrejninger af konkurrenceforholdene mellem de nationale værfter og værfterne i andre medlemsstater i forbindelse med tildelingen af ordrer.

4. Disse bestemmelser er på ingen måde til hinder for en udvikling i fællesskabsreglerne for rederstøtte, såfremt det garanteres, at støtten til bygning og ombygning af skibe er gennemsigtig.

KAPITEL II

DRIFTSSTØTTE

Artikel 4

Kontraktbetinget produktionsstøtte

1. Produktionsstøtte til bygning og ombygning af skibe kan betragtes som forenelig med det fælles marked, når den samlede støtte, der ydes til den enkelte kontrakt, i subventionsækvivalent ikke overstiger en fælles maksimumsgrænse udtrykt i procent af kontraktværdien før støtte, i det følgende benævnt maksimumsgrænse.

2. Maksimumsgrænsen fastsættes af Kommissionen på grundlag af den bestående forskel mellem de mest konkurrencedygtige EF-værfters omkostninger og de priser, der anvendes af deres vigtigste internationale konkurrenter, navnlig inden for de markedssegmenter, hvor EF-værfterne er forholdsvis mest konkurrencedygtige.

Kommissionen skal dog i særlig grad bestræbe sig på at sikre, at støtten til bygning af små, specialiserede skibe, herunder små skibe, som har en værdi på under 10 mio. ECU, der er et markedssegment, som normalt udfyldes af de små skibsværfter, og hvor konkurrencen hovedsagelig gør sig gældende inden for Europa, holdes på det lavest mulige niveau, idet der dog herved tages hensyn til den særlige situation i Grækenland.

Denne bestemmelse gælder ligeledes for alle former for ombygning af skibe, uafhængigt af kontraktværdien.

3. Med henblik på gradvis at sænke maksimumsgrænsen tages denne op til revision hver tolvte måned eller med kortere mellemrum, når ekstraordinære omstændigheder gør det nødvendigt. Når Kommissionen tager maksimumsgrænsen op til revision, påser den, at der ikke sker koncentration af skibsbygningsvirksomhed på specifikke markedssegmenter i et sådant omfang, at det måtte stride mod Fællesskabets interesser. Maksimumsgrænsen for en kontrakt er den, der er gældende på datoen for undertegnelsen af den endelige kontrakt. Denne regel finder dog ikke anvendelse på et skib, der leveres senere end tre år efter datoen for undertegnelsen af den endelige kontrakt. I sådanne tilfælde er maksimumsgrænsen for den pågældende kontrakt den, der var gældende tre år før datoen for skibets levering.

Kommissionen kan forlænge den frist på tre år, der er fastsat i første afsnit, når dette er berettiget på grund af det pågældende skibsbygningsprojekts komplicerede tekniske karakter eller på grund af forsinkelser som følge af uventede og betydelige, undskyldende forstyrrelser, som indvirker på et skibsværfts arbejdsprogram.

4. Maksimumsgrænsen gælder ikke blot for alle former for produktionsstøtte, der ydes direkte til værfterne — hvad enten der er tale om sektorstøtte, generel støtte eller regionalstøtte — men også for den i artikel 3, stk. 2, omhandlede støtte.

5. Den samlede støtte, der ydes i henhold til de forskellige støtteordninger, må under ingen omstændigheder overstige den maksimumsgrænse, der er fastsat i henhold til stk. 2. Individuelle støtteprojekter behøver ikke forudgående at anmeldes til eller godkendes af Kommissionen.

Når værfter i forskellige medlemsstater konkurrerer om en bestemt kontrakt, kræver Kommissionen imidlertid på anmodning af en medlemsstat forudgående anmeldelse af de pågældende støtteprojekter. I så fald træffer Kommissionen afgørelse inden 30 dage fra anmeldelsen; sådanne støtteprojekter må ikke gennemføres, før Kommissionen har godkendt dem. Kommissionen skal ved sin beslutning sikre, at den planlagte støtte ikke påvirker samhandelen på en måde, der strider mod den fælles interesse.

6. Maksimumsgrænsen gælder ikke for støtte i form af kreditfaciliteter til bygning eller ombygning af skibe, hvis støtten er i overensstemmelse med resolutionen vedtaget af Rådet for Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling (OECD) den 3. august 1981 (arrangement vedrørende eksportkreditter til skibe) eller med eventuelle aftaler, der måtte erstatte resolutionen. En sådan støtte kan betragtes som forenelig med det fælles marked, hvis den er i overensstemmelse med ovennævnte resolution eller eventuelle aftaler, der måtte erstatte resolutionen.

7. Maksimumsgrænsen gælder ikke for støtte til bygning og ombygning af skibe, når denne støtte ydes som udviklingsbistand til et udviklingsland. Støtten kan betragtes som forenelig med det fælles marked, hvis den opfylder de betingelser, som OECD's arbejdsgruppe nr. 6 har fastlagt på dette område i sin aftale om fortolkningen af artikel 6, 7 og 8 i det OECD-arrangement, der er nævnt i stk. 6, eller hvis den er i overensstemmelse med senere tilføjelser til eller ændringer i den nævnte aftale.

Alle sådanne individuelle støtteprojekter skal anmeldes til Kommissionen, inden de iværksættes. Kommissionen kontrollerer det særlige udviklingsaspekt i forbindelse med den planlagte støtte, og at støtten falder ind under det i første afsnit nævnte arrangement.

Artikel 5

Andre former for driftsstøtte

1. Støtte til bygnings- og ombygningsværfters fortsatte drift, herunder støtte til dækning af tab, støtte til redning af virksomheder og alle andre former for driftsstøtte, der ikke er knyttet direkte til særlige strukturomlægningsforanstaltninger som omhandlet i kapitel III, kan betragtes som forenelig med det fælles marked, hvis den ikke sammenlagt med produktionsstøtte, der ydes direkte til individuelle kontrakter om bygning og ombygnin af skibe i henhold til artikel 4, stk, 4, overstiger maksimumsgrænser, udtrykt i procent af støttemodtagerens årsomsætning inden for bygning og ombygning af skibe.

2. Det påhviler medlemsstaterne at dokumentere, i hvilket omfang den nationale støttemodtagers omsætning og tab vedrører bygning og ombygning af skibe, og i hvilket omfang omsætningen og tabet vedrører virksomhedens eventuelle øvrige aktiviteter, samt, hvis støtten tager sigte på delvis at dække tab eller udgifter i forbindelse med de i kapitel III omhandlede strukturomlægningsforanstaltninger, specielt at anføre disse foranstaltninger.

KAPITEL III

STØTTE TIL OMSTRUKTURERING

Artikel 6

Investeringsstøtte

1. Der må ikke ydes investeringsstøtte, uanset om den er sektorbestemt eller ej, til oprettelse af nye skibsværfter eller til investeringer i bestående skibsværfter, medmindre den er kædet sammen med en omstruktureringsplan, som ikke medfører nogen forøgelse af skibsværftets skibsbygningskapacitet, eller i tilfælde af forøgelse er kædet direkte sammen med en tilsvarende definitiv nedskæring af andre værfters kapacitet i samme medlemsstat i samme periode. En sådan støtte kan ikke ydes til skibsreparationsværfter, medmindre den er kædet sammen med en strukturomlægningsplan, der indebærer en nedskæring af den samlede skibsreparationskapacitet i den pågældende medlemsstat. I denne sammenhæng kan Kommissionen tage hensyn til kapacitetsnedskæringer, som er foretaget i årene umiddelbart forinden.

2. Stk. 1 anvendes hverken i forbindelse med åbning af et nyt skibsværft i en medlemsstat, som ikke har andre skibsbygningsanlæg, eller i forbindelse med investeringer i det eneste skibsværft, der findes i en medlemsstat, når det pågældende skibsværfts indvirkning på fællesskabsmarkedet er minimal.

3. I overensstemmelse med stk. 1 kan investeringsstøtte betragtes som forenelig med det fælles marked, hvis:

— støttens størrelse og intensitet er berettiget ud fra den pågældende omstrukturerings omfang

— støtten kun omfatter støtte til de udgifter, der er direkte forbundet med investeringen.

4. Når Kommissionen undersøger de i stk. 1 og 3 omhandlede former for støtte, tager den hensyn til, i hvilket omfang det pågældende investeringsprogram bidrager til at opfylde Fællesskabets mål for denne sektor for så vidt angår innovation, specialisering, arbejdsforhold, sundhed, sikkerhed og miljø.

Artikel 7

Støtte til lukning

1. Støtte til dækning af de normale omkostninger som følge af hel eller delvis lukning af skibsbygnings- eller skibsreparationsværfter kan betragtes som forenelig med det fælles marked, hvis den medfører en reel og definitiv kapacitetsnedskæring.

For at sikre, at lukninger, hvortil der er ydet støtte, er definitive, skal den pågældende medlemsstat påse, at det lukkede skibsbygnings- eller skibsreparationsværft forbliver lukket i mindst fem år.

I denne femårige periode må det lukkede værft ikke anvendes til aktiviteter, der foregriber en tilbagevenden til skibsbygning efter den femårige periode.

Hvis en medlemsstat efter en periode på fem år, men inden ti år efter lukningen ønsker at genåbne et skibsbygnings- eller skibsreparationsværft, skal den på forhånd indhente Kommissionens tillladelse.

Kommissionens beslutning træffes på grundlag af ligevægten mellem udbud og efterspørgsel på verdensplan på det pågældende tidspunkt, og det tages desuden i betragtning, om det påtænkes at yde støtte til genåbning af værftet.

2. Der kan navnlig ydes støtte til dækning af følgende omkostninger:

— godtgørelser til arbejdstagere, der afskediges eller førtidspensioneres,

— omkostninger i forbindelse med rådgivning af arbejdstagere, som afskediges eller førtidspensioneres, herunder skibsværftets betalinger for at lette oprettelse af små virksomheder.

— ydelser til arbejdstagere med henblik på omskoling,

— udgifter i forbindelse med omlægning af værftet, dets bygninger, anlæg og infrastrukturer til anden anvendelse end den, der er omhandlet i artikel 1, litra a), b) og c),

— i tilfælde af fuldstændig lukning af et værft, den bogførte restværdi af dets anlæg (heri ikke medregnet den andel, som udgøres af enhver opskrivning, der har fundet sted siden 1. januar 1982, og som overstiger den nationale inflationssats).

3. Støttens størrelse og intensitet skal være berettiget ud fra den pågældende omstrukturerings omfang, idet der tages hensyn til de strukturbestemte problemer i det pågældende område og, i tilfælde af omstilling til andre erhvervsformål, til de EF-bestemmelser, der finder anvendelse på den pågældende nye sektor.

Artikel 8

Støtte til forskning og udvikling

1. Støtte til dækning af skibsbygnings- og skibsreparationsværfters udgifter til forsknings- og udviklingsprojekter kan betragtes som forenelige med det fælles marked.

2. I forbindelse med dette direktiv er alene de udgifter støtteberettigede, der er knyttet til grundforskning, industriel basisforskning, anvendt forskning og udvikling, således som defineret af Kommissionen i bilag I til EF-rammebestemmelserne for statsstøtte til forskning og udvikling [1], idet der ses bort fra udgifter til industriel anvendelse og erhvervsmæssig udnyttelse af resultaterne.

KAPITEL IV

SPANIEN OG GRÆKENLAND

Artikel 9

1. Med undtagelse af artikel 4, stk. 5, andet afsnit, gælder kapitel II i dette direktiv ikke for Spanien før den 1. januar 1992.

2. I 1991 kan driftsstøtte til bygning og ombygning af skibe i Spanien betragtes som forenelig med det fælles marked, hvis:

— den spanske skibsbygningsindustri foruden strukturomlægningsplanen for 1987 til 1990 i overensstemmelse med den fastsatte tidsplan iværksætter alle de strukturomlægningsforanstaltninger, der er fastsat i den supplerende strukturomlægningsplan for 1991 og 1992, som den spanske delegation har forelagt Kommissionen

— den spanske regering sammen med Kommissionen pålægger en uafhængig konsulent at kontrollere, at iværksættelsen af ovennævnte strukturomlægningsplan sker i overensstemmelse med tidsplanen; denne konsulent sender Kommissionen og de spanske myndigheder halvårlige rapporter med en detaljeret redegørelse for fremskridtene i sektoren i overensstemmelse med strukturomlægningsplanen, således at den kan fungere med samme støtteniveau som i de øvrige medlemsstater

— den spanske regering, såfremt de halvårlige rapporter skulle fremkalde tvivl om, hvorvidt skibsbygningsindustrien når det fastsatte mål for konkurrenceevnen, træffer de foranstaltninger til stimulering af strukturomlægningen i sektoren, der er nødvendige for at genoprette situationen; disse foranstaltninger skal godkendes af Kommissionen

— driftsstøtten nedskæres i forhold til 1990.

Artikel 10

1. Artikel 5 i dette direktiv gælder ikke for Grækenland før den 1. januar 1992.

2. I 1991 kan driftsstøtte til bygning, ombygning og reparation af skibe, som ikke er forbundet med nye kontrakter, betragtes som forenelig med det fælles marked, hvis den ydes med henblik på finansiel strukturomlægning af skibsværfter inden for et program for systematisk og specifik strukturomlægning, der er forbundet med afhændelse af skibsværfter ved salg.

3. Trods pligten i stk. 2 til at afhænde skibsværfter ved salg, har den græske regering tilladelse til at bevare en majoritetsbesiddelse på 51 % i ét skibsværft, hvis dette kan begrundes med forvarsmæssige interesser.

KAPITEL V

OVERVÅGNINGSPROCEDURE

Artikel 11

1. Ud over bestemmelserne i Traktatens artikel 92 og 93 er støtte til de af dette direktiv omfattede skibsbygnings-,

[1] EFT nr. C 83 af 11. 4. 1986, s. 2.

ombygnings- og reparationsværfter underlagt de i stk. 2 nævnte særlige regler for anmeldelse.

2. Medlemsstaterne anmelder på forhånd til Kommissionen følgende foranstaltninger, som de ikke iværksætter uden dennes tilladelse:

a) nye såvel som bestående støtteordninger eller ændringer af bestående støtteordninger, som er omfattet af dette direktiv

b) beslutninger om at anvende en støtteordning, hvad enten den er generel eller regional, på de af dette direktiv omfattede virksomheder

c) individuel anvendelse af støtteordninger i de i artikel 4, stk. 5, andet afsnit, og stk. 7, omhandlede tilfælde, eller når Kommissionen udtrykkeligt har bestemt det ved godkendelsen af den pågældende støtteordning.

Artikel 12

1. For at Kommissionen kan overvåge gennemførelsen af de i kapitel II og III fastsatte støtteregler, meddeler medlemsstaterne den følgende oplysninger til dens eget brug:

a) rapporter — på grundlag af skema 1 i bilaget — om hver skibsbygnings- eller ombygningskontrakt inden udgangen af den tredje måned efter den måned, hvor den enkelte kontrakt er underskrevet, med detaljerede oplysninger om den finansielle støtte, der er ydet til kontrakten

b) færdiggørelsesrapporter — på grundlag af skema 1 i bilaget — om hver enkelt skibsbygnings- og ombygningskontrakt inden udgangen af måneden efter færdiggørelsesmåneden, med detaljerede oplysninger om den finansielle støtte, der er ydet til kontrakten

c) halvårlige rapporter — på grundlag af skema 2 i bilaget — som aflægges senest den 1. oktober og den 1. april for det foregående halvår, om støtte, der er ydet til redere, og som er anvendt til bygning eller ombygning af skibe på et værft beliggende uden for den medlemsstat, som yder støtten

d) årlige rapporter — på grundlag af skema 3 i bilaget — som, når Kommissionen anmoder herom, skal indeholde nærmere oplysninger om de årlige resultater for hvert nationalt skibsværft, der har modtaget støtte, og den samlede finansielle støtte, der er ydet det. I dette tilfælde skal disse oplysninger ledsages af et eksemplar af årsberetningen og fremsendes senest to måneder efter den generalforsmaling, som har godkendt skibsværftets årsberetning

e) årlige rapporter — på grundlag af skema 4 i bilaget — som aflægges senest den 1. april i året efter det pågældende regnskabsår, om gennemførelsen af omstruktureringen i de virksomheder, der har modtaget støtte i henhold til artikel 6 og 7.

2. På grundlag af de oplysninger, der meddeles Kommissionen i henhold til artikel 11 og til stk. 1 i nærværende artikel, udarbejder Kommissionen årligt en samlet rapport, som skal danne grundlag for drøftelser med nationale sagkyndige. Denne rapport indeholder bl.a. oplysninger om støtteniveauet for den kontraktbetingede støtte og for andre former for driftsstøtte, der er ydet i de enkelte medlemsstater i den pågældende periode, og oplysninger om den samlede støtte, der er ydet til omstrukturering, og om de opnåede resultater i forbindelse med omstruktureringen i de enkelte medlemsstater i samme periode.

3. Hvis en medlemsstat ikke overholder sine forpligtelser til at aflægge rapport som fastsat i stk. 1, kan Kommissionen efter høring og forudgående varsel kræve, at medlemsstaten stiller enhver udbetaling af allerede godkendt støtte i bero, indtil Kommissionen har modtaget alle de foreskrevne rapporter.

Hvis en medlemsstats udarbejdelse af rapporter i henhold til stk. 1 sker til tiden, men ufuldstændigt, og hvis medlemsstaten på tidspunktet for fremsendelsen af rapporterne anfører, hvilke værfter der ikke har overholdt deres pligt til at indsende oplysninger, begrænser Kommissionen sit eventuelle krav om suspension til støtteudbetalingen til disse værfter.

Artikel 13

Dette direktiv gælder fra den 1. januar 1991 til den 31. december 1993.

Artikel 14

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. december 1990.

På Rådets vegne
A. RUBERTI
Formand

BILAG

Skema 1

DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE FÆLLESSKAB

RAPPORT OM ORDRER PÅ/FÆRDIGGØRELSE AF HANDELSSKIBE (det ikke relevante overstreges)

Del 1: **Nærmere oplysning om kontrakter**

1. Nybygning oplysning om kontrakter		
2. Virksomhed	3. Værft	4. Byggenummer
5. Registreret ejer		
6. Principal/holding		
7. Skibets registreringsland		
8. Kontrakt indgået den	9. Færdiggjort den Leveret den	

Deel 2: **Specifikation af skibet**

10. Skibstype (efter OECD-kategori)	
11. Dødvægt	
12. Bruttotonnage (BT)	13. Kompenseret bruttotonnage (K.BT)
.....	.....

Del 3: **Finansieringsordninger**

	Valuta	% af salgspris
14. Salgspris		
15. Eventuel anslået tab		
16. Kontraktbetinget støtte:		
A. Til værfet:		
a) tilskud		
b) kreditfaciliteter		
c) særlige skattefordele		
d) anden støtte		
B. Til kunden eller de endelige ejere:		
a) tilskud		
b) kreditfaciliteter		
c) skattefordele		
d) anden støtte		

Kontaktperson: ..... Dato: .....

.....

Stilling: ..... Underskrift: .....

De tal vedrørende den finansielle støtte til kontrakten, som er nævnt i artikel 12, stk. 1, litra a) og som skal meddeles inden udgangen af den tredje måned efter den måned, hvor kontrakten blev underskrevet, skal være endelige, undtagen for de medlemsstater, hvis budgetordning ikke gør det muligt at tilvejebringe endelige tal inden for denne frist (Spanien og Portugal). I dette tilfælde kan oplysningerne om den finansielle støtte til kontrakten være foreløbige, men de skal udtrykkeligt angive det maksimale niveau for støtten til den pågældende kontrakt og skal meddeles inden for den i artikel 12, stk. 1, litra a), fastsatte frist. Medlemsstater, som meddeler disse foreløbige tal, skal give Kommissionen meddelelse om det endelige støttebeløb, som er ydet til disse kontrakter, så snart budgettet for det år, hvor kontrakterne blev underskrevet, er endeligt vedtaget.

Skema 2

DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE FÆLLESSKAB

RAPPORT OM STØTTE TIL REDERE TIL BYGNING ELLER OMBYGNING AF SKIBE

(Oplysninger, som ikke findes i skema 1)

1	2	3			4	5			
Nr.	Navnet på det selskab, som modtager støtten	Ydet støtte			Støttemåneder	Købs- eller ombygningskontrakt			
		Form	Beløb	Vilkår		Skibstype og byggenummer	Tonnage (BT)	Værft, som udfører arbejdet	
								Land	Navn
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

Kontaktperson: ..... Dato: .....

Stilling: ..... Underskrift: .....

Skema 3

DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE FÆLLESSKAB

RAPPORT OM FINANSIEL STØTTE TIL VIRKSOMHEDERNE

Virksomhedens navn: .....

Del 1: **Offentlig støtte**

Driftsstøtte	Tab 1. Kontraktværdi 2. Omkostninger	Modtaget direkte støtte	Indirekte støtte (se tabel 1)
1. Kontraktstøtte: a) i forbindelse med kontrakter indgået før 1. januar det pågældende år b) i forbindelse med kontrakter indgået efter 1. januar det pågældende år heraf: — i forbindelse med udviklingsbistand til udviklingslande — i forbindelse med kontrakter henhørende under artikel 4, stk. *5* 2. Betaling af andre driftsomkostninger, herunder dækning af tab og støtte til redning (se artikel *5*)			
Støtte til strukturomlægning	**Omkostninger**		**Støtte**
3. Investeringer 4. Afskedigelsesgodtgørelser 5. Andre direkte omkostninger ved lukning 6. Omkostninger/indtægter ved anskaffelse og afståelse af aktiver 7. Omstillingsomkostninger 8. Forsknings- og udviklingsomkostninger 9. Andre omstruktureringsomkostninger			

Kontaktperson: ..... Dato: .....

.....

Stilling: ..... Underskrift: .....

Del 2: **Omsætning og overskud/tab (udfyldes af alle virksomheder, der har modtaget direkte produktionsstøtte)**

	Sidste år	Foregående år
10. Omsætning: 11. Heraf bygning op ombygning af handelsskibe: a) kontrakter indgået før 1. januar det pågældende år b) kontrakter indgået efter 1. januar det pågældende år heraf: — i forbindelse med udviklingsbistand til udviklingslande — i forbindelse med kontrakter henhørende under artikel 4, stk. *5* 12. Tab (eventuelt) 13. Heraf i forbindelse med bygning og ombygning af handelsskibe a) fra tab på kontrakter b) fra ændringer i reserverne c) fra omstruktureringsudgifter		

Del 3: **Cash Flow (udfyldes af de virksomheder, der har anført tab i punkt 12, og som har modtaget offentlige midler)**

	Sidste år	Foregående år
Anvendelse af midlerne 14. Driftsunderskud før afskrivninger 15. Investeringsudgifter 16. Andre udgifter 17. Andre ændringer i driftskapitalen		
Midlernes oprindelse 18. Egenkapitalindskud a) fra offentlige aktionærer b) fra private aktionærer 19. Lån og kreditlinjer a) offentlige a') heraf kontraktstøtte b) private b') heraf med statsgaranti 20. Offentlige tilskud a) heraf kontraktstøtte		

Skema 4

DET EUROPÆSIKE ØKONOMISKE FÆLLESSKAB

RAPPORT OM BYGNING AF HANDELSSKIBE (ANLÆG OG BESKÆFTIGELSE) FOR ALLE VÆRFTER, DER HAR MODTAGET OMSTRUKTURERINGSSTØTTE I DET PÅGÆLDENDE ÅR

Del 1: Anlæg pr. ..... Virksomhed .....

1. Bedding/dok	2. Aktuel anvendelse	3. Størrelse	4. Kapacitet

Del 2: Handelsskibe i ordrebøgerne pr. .....

5. Bedding	6. Skibsnr.	7. Skibstype	8. K.BT	9. Produktionsstadium

10. Samlet ordretilgang	19	Antal	BT .....
11. Samlet antal færdiggjorte skibe	19	Antal	BT .....

Del 3: Antal beskæftigede på værftet pr. .....

12. *Efter aktivitetsområde*	19. *Efter ansættelsesforhold* (handelsskibe)
13. Handelsskibe	20. Arbejdere
14. Offshore	21. Funktionærer
15. Flådefartøjer	22. Beskæftigede i alt med handelsskibe
16. Reparation	23. Underentrepriser
17. Andet	24. Ændring i antallet af beskæftigede
18. I alt	
25. Samlet antal arbejdstimer på værftet	
26. Antal arbejdstimer til bygning af handelsskibe og ombygning	

Kontaktperson: ..... Dato: .....

Stilling: ..... Underskrift: .....