I

(Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk)

RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 1540/98
af 29. juni 1998
om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 92, stk. 3, litra e), artikel 94 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:

Aftalen om overholdelse af normale konkurrencevilkår i den kommercielle skibsbygnings- og skibsreparationsindustri, der er indgået mellem Det Europæiske Fællesskab og visse tredjelande inden for rammerne af Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling (OECD) ([4]), i det følgende benævnt »OECD-aftalen«, er stadig ikke trådt i kraft, fordi USA ikke har ratificeret den; Rådets forordning (EF) nr. 3094/95 af 22. december 1995 om støtte til skibsbygningsindustrien ([5]) er derfor ikke trådt i kraft;

i overensstemmelse med artikel 10 i forordning (EF) nr. 3094/95, vil de relevante bestemmelser i Rådets direktiv 90/684/EØF af 21. december 1990 om støtte til skibsbygningsindustrien ([6]) fortsat gælde indtil senest den 31. december 1998, så længe OECD-aftalen ikke er trådt i kraft;

der er fortsat ikke etableret en tilfredsstillende balance mellem udbud og efterspørgsel på verdensmarkedet for skibsbygning, således at priserne stadig er trykkede; konkurrencepresset på EU-skibsværfterne forventes at vokse yderligere, da den samlede skibsefterspørgsel efter 2000 forventes at falde, og den eksisterende skibsbygningskapacitet på verdensplan forventes at fortsætte med at stige;

selv om EU-værfterne har gjort fremskridt med at forbedre konkurrenceevnen, bør produktivitetsstigningstakten øges for at lukke gabet over for deres internationale konkurrenter, særlig i Japan og Korea;

en konkurrencedygtig skibsbygningsindustri er af stor betydning for Fællesskabet og bidrager til dets økonomiske og sociale udvikling, idet den skaber et betydeligt marked for en række industrigrene og opretholder beskæftigelsen i mange regioner, som i forvejen lider under en høj arbejdsløshed;

det er endnu ikke muligt fuldstændigt at fjerne støtten til denne sektor i betragtning af den vanskelige markedssituation og behovet for at tilskynde værfterne til at gennemføre de nødvendige ændringer for at forbedre konkurrenceevnen; der bør fortsat føres en stram og selektiv støttepolitik for at støtte disse bestræbelser og for at sikre fair og ensartede konkurrencevilkår inden for Fællesskabet; en sådan politik er den mest hensigtsmæssige fremgangsmåde til at sikre et tilstrækkeligt aktivitetsniveau i EU-værfterne og dermed til at bevare en effektiv og konkurrencedygtig EU-skibsbygningsindustri;

Fællesskabets støttepolitik til skibsbygningssektoren er i det væsentlige forblevet uændret siden 1987; målsætningerne i denne politik er generelt blevet opfyldt, men politikken kræver tilpasninger, således at den bedre kan tage de fremtidige udfordringer op;

specielt er driftsstøtte ikke den mest omkostningseffektive måde til at tilskynde EU-skibsbygningsindustrien til at

([1]) EFT C 114 af 15. 4. 1998, s. 14.
([2]) EFT C 138 af 4. 5. 1998.
([3]) EFT C 129 af 27. 4. 1998, s. 19.
([4]) EFT C 375 af 30. 12. 1994, s. 3.
([5]) EFT L 332 af 30. 12. 1995, s. 1. Forordningen er senest ændret ved forordning (EF) nr. 2600/97 (EFT L 351 af 23. 12. 1997, s. 18).
([6]) EFT L 380 af 31. 12. 1990, s. 27.

forbedre sin konkurrenceevne; følgelig bør driftsstøtten udfases, og der bør lægges mere vægt på andre former for støtte til at fremme de nødvendige forbedringer af konkurrenceevnen, bl.a. investeringsstøtte til innovation;

driftsstøtten bør derfor ophøre den 31. december 2000;

driftsstøtte i form af udviklingsbistand til udviklingslande bør fortsætte på strammere betingelser;

der er behov for at skelne klarere mellem investeringsstøtte og omstruktureringsstøtte; sidstnævnte støtte bør kun ydes undtagelsesvis og i henhold til strenge regler — såsom efter princippet »en gang for alle« — der kræver reelle kapacitetsnedskæringer som modydelse for støtte og strammere overvågningsprocedurer; investeringsstøtte bør kun tillades under forudsætning af, at projektet forbedrer produktiviteten på bestående værfter i områder, der er omfattet af regionale støtteordninger, og idet støtten kan begrænses for mest muligt at undgå mulige konkurrenceforvridninger;

investeringsstøtte til innovation bør tillades under forudsætning af, at den ydes til ægte innovative projekter, der vil forbedre konkurrenceevnen; støtte til forskning og udvikling og støtte til miljøbeskyttelse bør også tillades, således at skibsbygningsindustrien ikke afskæres fra disse støttemuligheder, som står åbne for alle andre industrisektorer; støtte til lukning bør fortsat være tilladt for at lette strukturtilpasning;

selv om det foreslås fortsat i et vist omfang at behandle ombygning af skibe på samme måde som nybygning af skibe, bør støtte til skibsreparationssektoren fortsat ikke tillades bortset fra omstrukturering, lukning, investeringer i henhold til regionale støtteordninger, innovation, forskning og udvikling samt miljøbeskyttelse;

det er nødvendigt at foretage en nøje og gennemsigtig overvågning, hvis støttepolitikken skal være effektiv;

Kommissionen bør regelmæssigt aflægge rapport til Rådet om markedssituationen og vurdere, om europæiske værfter påvirkes af konkurrencebegrænsende praksis; hvis det konstateres, at industrien lider skade på grund af konkurrencebegrænsende praksis, uanset arten, bør Kommissionen, hvis det er relevant, foreslå Rådet foranstaltninger til løsning af problemet;

den første rapport bør aflægges til Rådet senest den 31. december 1999;

denne forordning er ikke til hinder for eventuelle ændringer, der er nødvendige for at opfylde Fællesskabets internationale forpligtelser vedrørende statsstøtte til skibsbygningsindustrien —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

DEFINITIONER OG STØTTE

Artikel 1

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

a) »selvdrevne, søgående handelsskibe«:

— skibe på mindst 100 BT til person- og/eller godsbefordring

— skibe på mindst 100 BT til særlige formål (f.eks. opmudringsfartøjer og isbrydere)

— bugserbåde på mindst 365 kW

— fiskerfartøjer på mindst 100 BT til eksport uden for Fællesskabet

— flydende og mobile skrog af ovennævnte skibe, der ikke er færdigbyggede.

I denne forbindelse betyder »selvdrevne, søgående skibe« skibe, der gennem deres fremdrift og styring har alle de egenskaber, der muliggør selvstændig sejlads i rum sø.

Denne forordning gælder ikke for orlogsfartøjer (dvs. skibe, der ifølge deres grundlæggende strukturelle karakteristika og muligheder specielt sigter på udelukkende at blive anvendt i militært øjemed såsom krigsskibe og andre skibe til offensiv eller defensiv anvendelse) og ændring af eller tilbygning til andre skibe, der udelukkende benyttes i militært øjemed, forudsat at alle foranstaltninger og fremgangsmåder i forbindelse med sådanne skibe, ændringer eller tilbygninger ikke udgør skjulte tiltag til fordel for den kommercielle skibsbygning i strid med denne forordning

b) »nybygning«: bygning i Fællesskabet af selvdrevne, søgående handelsskibe

c) »reparation af skibe«: reparation eller istandsættelse i Fællesskabet af selvdrevne, søgående handelsskibe

d) »ombygning af skibe«: ombygning i Fællesskabet af selvdrevne, søgående handelsskibe på mindst 1 000 BT, hvis det udførte arbejde medfører en gennemgribende ændring af lasteplanen, skroget, fremdriftssystemet eller passagerforholdene

e) »støtte«: statsstøtte i henhold til traktatens artikel 92 og 93. Dette begreb dækker ikke blot støtte, der ydes af de statslige myndigheder, men også støtte ydet af regionale eller lokale myndigheder eller andre offentlige organer samt eventuelle støtteelementer i medlemsstaternes direkte eller indirekte finansieringsforanstaltninger til fordel for nybygnings-, ombygnings- eller reparationsværfter, når der ikke er tale om tilvejebringelse af egentlig risikovillig kapital efter almindelig markedsøkonomisk investeringspraksis

f) »kontraktværdi før støtte«: den i kontrakten fastsatte pris plus enhver støtte, der ydes direkte til skibsværftet

g) »beslægtet enhed«: enhver fysisk eller juridisk person, der:

i) ejer eller kontrollerer en virksomhed, der foretager nybygning, reparation eller ombygning af skibe, eller

ii) direkte eller indirekte ejes eller kontrolleres, i kraft af kapitalandele eller på anden måde, af en virksomhed, der foretager nybygning, reparation eller ombygning af skibe.

Der formodes at være tale om kontrol, når en person eller virksomhed, der foretager nybygning, reparation eller ombygning af skibe, ejer eller kontrollerer interesser på mere end 25% i den anden, eller vice versa.

Artikel 2

Støtte

1. Støtte, der finansieres af medlemsstaterne eller deres regionale eller lokale myndigheder eller ved hjælp af statsmidler under enhver form, og som direkte eller indirekte ydes til nybygning, reparation og ombygning af skibe, kan kun betragtes som forenelig med fællesmarkedet, hvis den opfylder denne forordnings bestemmelser. Dette gælder ikke blot virksomheder, der er involveret i sådanne aktiviteter, men også beslægtede enheder.

2. Efter denne forordning omfatter støtte, der ydes indirekte, alle former for støtte til rederier eller tredjemand, der ydes som støtte til bygning eller ombygning af skibe såsom kreditfaciliteter, garantier og skattelempelser. For så vidt angår skattelempelser, berører disse bestemmelser ikke EF-retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren [1], særlig punkt 3.1 og eventuelle ændringer heraf.

3. Til støtte, der ydes i henhold til denne forordning, må der ikke knyttes betingelser, som indebærer forskelsbehandling af varer med oprindelse i andre medlemsstater. En medlemsstats støtte til rederier eller tredjemand i den pågældende stat til bygning eller ombygning af skibe må ikke fordreje eller true med at fordreje konkurrencen om ordrer mellem værfterne i den pågældende medlemsstat og værfterne i andre medlemsstater.

[1] EFT C 205 af 5. 7. 1997, s. 5.

KAPITEL II

DRIFTSSTØTTE

Artikel 3

Kontraktbetinget driftsstøtte

1. Indtil den 31. december 2000 kan produktionsstøtte til kontrakter om nybygning og ombygning af skibe, men ikke om reparation af skibe, betragtes som forenelig med det fælles marked, når det samlede beløb for alle former for støtte, der ydes til den enkelte kontrakt (inklusive subventionsækvivalentet for al støtte, der ydes til rederiet eller tredjemand), i subventionsækvivalent ikke overstiger en fælles maksimumsgrænse udtrykt i procent af kontraktværdien før støtte. For nybygningskontrakter med en kontraktværdi før støtte på over 10 mio. ECU er maksimumsgrænsen 9 %; i alle andre tilfælde er maksimumsgrænsen 4,5 %.

2. Maksimumsgrænsen for en kontrakt er den, der er gældende på datoen for undertegnelsen af den endelige kontrakt.

Foregående afsnit 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 imidlertid udvide treårsleveringsfristen, når dette er berettiget på grund af det pågældende skibsbygningsprojekts komplicerede tekniske karakter eller på grund af forsinkelser som følge af uventede, betydelige og undskyldelige forstyrrelser i et skibsværfts arbejdsprogram, der skyldes ekstraordinære omstændigheder, som værftet ikke har kunnet forudse eller kontrollere.

3. Individuelle støtteprojekter i henhold til en godkendt støtteordning 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 tredive 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.

4. Støtte i form af statsstøttede kreditfaciliteter, der ydes til nationale og ikke-nationale rederier eller til tredjemand til bygning eller ombygning af skibe, kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet og omfattes ikke af maksimumsgrænsen, hvis den er i overensstemmelse med den resolution, som Rådet for Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling (OECD) vedtog den 3. august 1981 (arrangement vedrørende eksportkreditter til skibe), eller med eventuelle aftaler, der måtte ændre eller erstatte dette arrangement.

5. Maksimumsgrænsen gælder ikke for støtte til bygning og ombygning af skibe, der ydes som udviklingsbistand. Støtten kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, 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 OECD-arrangementet vedrørende eksportkreditter til skibe, eller hvis den er i overensstemmelse med senere tilføjelser til eller ændringer af 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 sikrer sig, at støtten falder ind under det i første afsnit nævnte arrangement, og at tilbuddet om udviklingsbistand står åbent for forskellige værfter.

KAPITEL III

STØTTE TIL OMSTRUKTURERING OG LUKNING

Artikel 4

Støtte til lukning

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

2. Den i stk. 1 nævnte støtte kan ydes til dækning af følgende omkostninger:

— godtgørelser til arbejdstagere, der afskediges eller førtidspensioneres

— omkostninger i forbindelse med rådgivning af arbejdstagere, som afskediges eller førtidspensioneres, herunder skibsværfters betalinger for at lette oprettelsen af små virksomheder, der er uafhængige af disse værfter, og hvis aktiviteter ikke primært består i nybygning, ombygning og reparation af skibe

— ydelser til arbejdstagere med henblik på omskoling

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

3. For virksomheder, der helt ophører med nybygning, reparation eller ombygning af skibe, kan desuden følgende foranstaltninger betragtes som forenelige med det fælles marked:

— støtte, der ikke overstiger den højeste af følgende to værdier, som beregnes af et uafhængigt konsulentfirma: den bogførte restværdi af anlægget, heri ikke medregnet den andel, som udgøres af enhver opskrivning, der har fundet sted siden 1. januar 1991, og som overstiger den nationale inflationsrate, eller den diskonterede værdi af bidraget til faste omkostninger fra anlægget over en treårsperiode (minus eventuelle fordele, den støttede virksomhed opnår ved lukningen)

— støtte såsom lån eller lånegarantier for arbejdskapital, der er en forudsætning for at sætte virksomheden i stand til at afslutte ikke-færdiggjorte arbejder, forudsat at dette holdes på det strengt nødvendige minimum, og at en betydelig del af arbejdet allerede er blevet gjort.

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

5. For at sikre at lukninger, hvortil der er ydet støtte, er definitive, skal den pågældende medlemsstat påse, at de lukkede nybygnings-, reparations- og ombygningsfaciliteter forbliver lukket i mindst ti år.

Artikel 5

Støtte til omstrukturering

1. Støtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder, herunder kapitaltilførsel, gældsafskrivning, subsidierede lån, dækning af tab og garantier, kan undtagelsesvis betragtes som forenelig med fællesmarkedet, forudsat at den er i overensstemmelse med Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ([1]).

I tilfælde af omstrukturering skal følgende supplerende specifikke betingelser endvidere opfyldes:

([1]) EFT C 368 af 23. 12. 1994, s. 12.

— virksomheden har ikke modtaget støtte i henhold til forordning (EF) nr. 1013/97 ([1])

— støtten er en engangstransaktion med klare og utvetydige tilsagn fra den pågældende medlemsstat om, at der ikke vil blive ydet yderligere støtte til virksomheden eller dens retssuccessorer i fremtiden

— der er en reel og definitiv reduktion i den pågældende virksomheds nybygnings-, reparations- eller ombygningskapacitet, der står i forhold til støtteniveauet (i denne forbindelse vil niveauet for den faktiske produktion i de foregående fem år blive den bestemmende faktor for den kapacitetsreduktion, der kræves)

— den lukkede kapacitet skal have været benyttet til nybygning, reparation eller ombygning af skibe frem til tidspunktet for anmeldelsen af den særlige støtte i overensstemmelse med artikel 10

— den lukkede kapacitet skal forblive lukket for nybygning, reparation eller ombygning af skibe i mindst ti år fra Kommissionens godkendelse af støtten

— hvis den lukkede kapacitet genanvendes til alternative formål, skal disse være uafhængige af det pågældende værft, og aktiviteterne må ikke hovedsagelig være knyttet til nybygning, reparation eller ombygning af skibe

— den pågældende medlemsstat skal være fuldstændig indforstået med de overvågningsarrangementer, som Kommissionen fastsætter, herunder kontrol på stedet, som eventuelt udføres af uafhængige eksperter.

2. Ved vurderingen af produktionen og kapacitetsnedskæringen baserer Kommissionen ikke blot sin beslutning på virksomhedens teoretiske kapacitet, men også på niveauet for den faktiske produktion i de foregående fem år. Der tages ikke hensyn til kapacitetsnedskæringer i andre virksomheder i den samme medlemsstat, medmindre kapacitetsnedskæringer i den støttemodtagende virksomhed er umulige uden at underminere omstruktureringsplanens bæredygtighed.

3. Kommissionen hører medlemsstaterne om alle sager, hvor støtten er over 10 mio. ECU, inden den træffer beslutning om dem.

4. Såfremt omstruktureringen varer flere år og involverer store støttebeløb, kan Kommissionen forlange, at støtten udbetales i rater, hvilket på forhånd meddeles Kommissionen, som giver sit samtykke.

([1]) EFT L 148 af 6. 6. 1997, s. 1.

KAPITEL IV

ANDRE FORANSTALTNINGER

Artikel 6

Investeringsstøtte til innovation

Støtte til innovation i bestående nybygnings-, reparations- eller ombygningsværfter kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, hvis den højst udgør en støtteintensitet på 10 % brutto, og forudsat at den vedrører industriel anvendelse af innovative produkter og processer, der er nye i egentlig og væsentlig forstand, dvs. ikke kommercielt udnyttet af andre aktører i sektoren inden for Fællesskabet, og som indebærer en risiko for teknologisk eller industriel fiasko, og når følgende betingelser er opfyldt:

— støtten bruges kun til udgifter til investeringer og tekniske aktiviteter, der direkte og udelukkende vedrører projektets innovative del

— støttens størrelse og intensitet begrænses til det strengt nødvendige minimum under hensyntagen til den grad af risiko, der er forbundet med projektet.

Artikel 7

Regional investeringsstøtte

Støtte, der med sigte på at forbedre produktiviteten i bestående anlæg ydes til investeringer i opgradering eller modernisering af bestående værfter, og som ikke er kædet sammen med en finansiel omstrukturering af det pågældende værft, kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, forudsat at:

— støttens intensitet ikke overstiger 22,5 % i regioner, der opfylder kriterierne for undtagelse i henhold til traktatens artikel 92, stk. 3, litra a), og som er i overensstemmelse med det kort, som Kommissionen har godkendt for hver medlemsstat for ydelse af regionalstøtte

— støttens intensitet ikke overstiger 12,5 % eller det gældende loft for regionalstøtte, alt efter hvilket af disse der er lavest, i regioner, der opfylder kriterierne for undtagelse i henhold til traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), og som er i overensstemmelse med det kort, som Kommissionen har godkendt for hver medlemsstat for ydelse af regionalstøtte

— støtten kun anvendes til støtteberettigede udgifter som defineret i de gældende EF-retningslinjer for regionalstøtte.

Artikel 8

Forskning og udvikling

Støtte til dækning af nybygnings-, reparations- eller ombygningsværfters udgifter til forsknings- og udviklingsprojekter kan betragtes som forenelig med det fælles marked, hvis den er i overensstemmelse med reglerne i EF-rammebestemmelserne for støtte til forskning og udvikling [1] eller med eventuelle bestemmelser, der erstatter disse bestemmelser.

Artikel 9

Miljøbeskyttelse

Støtte til dækning af nybygnings-, reparations- eller ombygningsværfters udgifter til miljøbeskyttelse kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, hvis den er i overensstemmelse med reglerne i fællesskabsrammebestemmelserne for statsstøtte til miljøbeskyttelse [2], eller med eventuelle bestemmelser, der erstatter disse bestemmelser.

KAPITEL V

OVERVÅGNINGSPROCEDURER OG IKRAFTTRÆDELSE

Artikel 10

Anmeldelse

1. Ud over traktatens artikel 93 er støtte til de af denne forordning omfattede nybygnings-, reparations- og ombygningsværfter underlagt de særlige regler for anmeldelse, der er fastsat i stk. 2.

2. Medlemsstaterne anmelder på forhånd følgende foranstaltninger til Kommissionen, der godkender dem, før de iværksættes:

a) nye eller eksisterende støtteordninger eller ændringer af eksisterende støtteordninger, som er omfattet af denne forordning

b) beslutninger om at anvende en generel støtteordning, herunder en generelt anvendelig regionalstøtteordning, på virksomheder, der er omfattet af denne forordning, for at fastslå om det er foreneligt med traktatens artikel 92, særligt i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 6, 7, 8 og 9, medmindre støtten ligger under minimumstærsklen på 100 000 ECU over en treårsperiode

c) konkrete støtteprojekter i henhold til støtteordninger i følgende tilfælde:

i) tilfældene omhandlet i artikel 3, stk. 3, andet afsnit, artikel 3, stk. 5, artikel 4 og artikel 5

ii) når Kommissionen udtrykkeligt har fastsat det ved godkendelsen af den pågældende støtteordning.

Artikel 11

Overvågning af gennemførelsen af støttereglerne

1. For at Kommissionen kan overvåge gennemførelsen af støttereglerne i kapitel II, III, og IV, meddeler medlemsstaterne den følgende oplysninger:

a) månedlige rapporter om hver enkelt nybygnings- og ombygningskontrakt inden udgangen af den tredje måned efter den måned, hvor den enkelte kontrakt er underskrevet, jf. skema 1 i bilaget

b) færdiggørelsesrapporter om hver enkelt nybygnings- og ombygningskontrakt, herunder dem, der er underskrevet før denne forordnings ikrafttræden, inden udgangen af måneden efter færdiggørelsesmåneden, jf. skema 1 i bilaget

c) på Kommissionens anmodning årlige rapporter — der aflægges inden den 1. marts året efter det år, rapporten vedrører — med detaljerede oplysninger om den samlede finansielle støtte, der er udbetalt til de enkelte nationale skibsværfter i det foregående kalenderår, jf. skema 2 i bilaget

d) i forbindelse med værfter, der kan bygge handelsskibe på over 5 000 BT, årlige rapporter, der aflægges senest to måneder efter, at den årlige generalforsamling har godkendt skibsværftets årsrapport — med offentligt tilgængelige oplysninger om kapacitetsudviklingen og ejerforholdet, jf. skema 3 i bilaget; disse rapporter forelægges hvert andet år, efter at den første årlige rapport er forelagt, medmindre Kommissionen beslutter at anmode om, at der fortsat aflægges årlige rapporter

e) i forbindelse med værfter, der har modtaget omstruktureringsstøtte i overensstemmelse med artikel 5, kvartalsrapporter om realiseringen af omstruktureringsmålsætningerne, herunder følgende elementer: støttens udbetaling og anvendelse, investeringer, produktivitetsudvikling, beskæftigelsesreduktioner, levedygtighed

f) i forbindelse med værfter, der har kontrakter, hvortil der ydes støtte i form af udviklingsbistand, sådanne data, som Kommissionen måtte kræve for at kunne sikre, at betingelserne i artikel 3, stk. 5, overholdes.

[1] EFT C 45 af 17. 2. 1996, s. 5.
[2] EFT C 72 af 10. 3. 1994, s. 3.

2. I forbindelse med værfter, der både er involveret i nybygning, reparation eller ombygning af handelsskibe og orlogsfartøjer, skal de rapporter, der er nævnt i stk. 1, litra d), ledsages af en attest fra den lovpligtige revisor om fordelingen af de indirekte omkostninger på disse to områder. Desuden skal der gives særskilte oplysninger om omsætningen for handelsskibe og orlogsfartøjer.

3. På grundlag af de oplysninger, som Kommissionen modtager i henhold til artikel 10 og stk. 1 i nærværende artikel, udarbejder den årligt en samlet rapport, der skal danne grundlag for drøftelser med nationale eksperter og Rådet. Rapporten sendes også til Europa-Parlamentet til orientering. Der udarbejdes halvårlige rapporter om tilfælde, hvor der ydes omstruktureringsstøtte.

4. Hvis en medlemsstat ikke fuldt ud overholder sine rapporteringsforpligtelser som fastsat i stk. 1, kan Kommissionen efter høring og efter behørigt varsel forlange, at den pågældende medlemsstat suspenderer resterende udbetalinger af støtte, der allerede er godkendt, indtil Kommissionen har modtaget alle forfaldne rapporter.

Hvis en medlemsstats rapporter i henhold til stk. 1 er punktlige, men ufuldstændige, og medlemsstaten i rapporterne anfører, hvilke værfter der ikke har opfyldt deres rapporteringsforpligtelser, begrænser Kommissionen sit eventuelle krav om suspension af resterende støtteudbetalinger til kun at gælde disse værfter.

Artikel 12

Kommissionsrapport

Kommissionen aflægger regelmæssigt rapport til Rådet om markedssituationen og vurderer, om europæiske værfter påvirkes af konkurrencebegrænsende praksis. Hvis det konstateres, at industrien lider skade på grund af konkurrencebegrænsende praksis, uanset arten, foreslår Kommissionen, hvis det er relevant, Rådet foranstaltninger til løsning af problemet.

Den første rapport aflægges til Rådet senest den 31. december 1999.

Artikel 13

Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft 1. januar 1999.

Den anvendes til den 31. december 2003.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Luxembourg, den 29. juni 1998.

På Rådets vegne

R. COOK

Formand

BILAG

Skema 1

RAPPORT OM ORDREBEHOLDNING/FÆRDIGGØRELSE AF HANDELSSKIBE

(Det ikke relevante overstreges)

Del 1: **Nærmere oplysninger om kontrakter**

1. Nybygning/ombygning		
2. Virksomhed	3. Værft	4. Byggenr.
5. Registreret ejer (navn og nationalitet)		
6. Egentlig ejer (navn og nationalitet)		
7. Skibets registreringsland		
8. Kontrakt indgået den	9. Færdiggjort/leveret den	

Del 2: **Specifikation af skibet**

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

Del 3: **Finansieringsordning**

	Valuta	ECU (gældende kurs)	% af salgspris
14. Salgspris			
15. Eventuelt, anslået tab			
16. Kontraktbetinget støtte			
A. Til værftet:			
a) tilskud			
b) kreditfaciliteter			
c) særlige skattefordele			
d) anden støtte			
B. Til kunden eller de korresponderende redere:			
a) tilskud			
b) kreditfaciliteter			
c) garantier			
d) særlige skattefordele			
e) anden støtte			
17. Modtaget støtte den			

Kontaktperson:

..... Dato: .....

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

Skema 2

RAPPORT OM FINANSIEL STØTTE TIL VIRKSOMHEDERNE

Virksomhedens navn .....

Del 1: **Offentlig støtte**

Driftsstøtte	1. Kontraktværdi 2. Omkostninger/tab	Modtaget direkte støtte	Indirekte støtte	Retsgrundlag (herunder tidspunktet for Kommissionens godkendelse)
1. Kontraktstøtte: a) i forbindelse med kontrakter indgået for 1. januar det pågældende år b) i forbindelse med kontrakter indgået efter den 1. januar det pågældende år heraf: — i forbindelse med udviklingsbistand til udviklingslande — i forbindelse med kontrakter henhørende under artikel 3, stk. 3				
	Omkostninger (1)		Støtte	Retsgrundlag (herunder tidspunktet for Kommissionens godkendelse)
2. Investeringer 3. Social støtte 4. Andre direkte omkostninger ved lukning 5. Omkostninger/indtægter ved afståelse af aktiver 6. Rednings- og omstruktureringsomkostninger 7. Forsknings- og udviklingsomkostninger 8. Miljøbeskyttelse 9. Andre omkostninger				

(1) Herunder for så vidt angår punkt 3, angivelse af antal berørte arbejdstagere.

Kontaktperson:

..... Datum: .....

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

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

	Rapporteringsår	Foregående år
10. Omsætning: 11. Heraf bygning og 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 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)

	Rapporteringsår	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		

Skema 3

RAPPORT OM VÆRFTER, DER ER I STAND TIL AT BYGGE HANDELSSKIBE PÅ OVER 5 000 BT

1. Virksomhedens navn (.....)

2. Samlet kapacitet (.....) (KBT)

3. Oplysninger om dok/bedding

Dok eller bedding	Skibenes maksimumsstørrelse (BT)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)

4. Beskrivelse af eventuelle planer om fremtidig kapacitetsudvidelse eller -nedskæring

5. Årets produktion (udtrykt i KBT) og produktionsniveauet i de fire forudgående år.

6. Ejerforhold (kapitalstruktur, direkte og indirekte offentlig kapitalandel)

7. Finansielle opgørelser (balance, resultatopgørelse, herunder særskilte regnskaber for et holdingselskabs skibsbygningsvirksomhed, hvis sådanne regnskaber foreligger)

8. Overførsel af offentlige midler (herunder lånegarantier, kapitaltilførsel ved obligationsudstedelse osv.)

9. Fritagelse for forpligtelser af finansiel eller anden art (herunder skattefordele osv.)

10. Kapitalindskud (herunder indskud af egenkapital, tilbagetrækning af kapital, udbytte, lån og tilbagebetaling af lån osv.)

11. Gældsafskrivning

12. Overførsel af tab