

I

*(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)***VERORDNUNG (EG) Nr. 1540/98 DES RATES****vom 29. Juni 1998****zur Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Das im Rahmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) zwischen der Europäischen Gemeinschaft und bestimmten Drittländern geschlossene Übereinkommen über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen in der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie ⁽⁴⁾ (nachstehend „OECD-Übereinkommen“ genannt) wurde von den Vereinigten Staaten bisher nicht ratifiziert und ist deshalb nicht in Kraft getreten. Infolgedessen ist die Verordnung (EG) Nr. 3094/95 des Rates vom 22. Dezember 1995 über Beihilfen für den Schiffbau ⁽⁵⁾ noch nicht in Kraft getreten.

Gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 3094/95 gelten bis zum Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1998, die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 90/684/EWG des Rates über Beihilfen für den Schiffbau ⁽⁶⁾ weiter.

Ein zufriedenstellendes Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage auf dem Weltschiffbaumarkt ist immer noch nicht hergestellt, weshalb die Preise auf niedrigem Niveau verharren. Es ist davon auszugehen, daß der Wettbewerbs-

druck in der Schiffbauindustrie der Gemeinschaft weiter zunimmt, da nach dem Jahr 2000 mit einem Rückgang der Gesamtnachfrage nach Schiffen bei einer weiteren Zunahme der verfügbaren Schiffbaukapazitäten weltweit zu rechnen ist.

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

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

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

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

Betriebsbeihilfen sind nicht das kostenwirksamste Mittel, um die europäische Werftindustrie zur Steigerung ihrer Wettbewerbsfähigkeit zu ermuntern. Betriebsbeihilfen

⁽¹⁾ ABl. C 114 vom 15. 4. 1998, S. 14.

⁽²⁾ ABl. C 138 vom 4. 5. 1998.

⁽³⁾ ABl. C 129 vom 27. 4. 1998, S. 19.

⁽⁴⁾ ABl. C 375 vom 30. 12. 1994, S. 3.

⁽⁵⁾ ABl. L 332 vom 30. 12. 1995, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2600/97 (AbI. L 351 vom 23. 12. 1997, S. 18).

⁽⁶⁾ ABl. L 380 vom 31. 12. 1990, S. 27.

sollten deshalb abgebaut und der Schwerpunkt auf andere Formen der Unterstützung, wie z. B. Investitionsbeihilfen zur Innovation, verlagert werden, um die erforderlichen Verbesserungen der Wettbewerbsfähigkeit zu fördern.

Die Betriebsbeihilfen werden deshalb zum 31. Dezember 2000 eingestellt.

Betriebsbeihilfen im Rahmen der Entwicklungshilfe sollten unter strengeren Auflagen fortbestehen.

Zwischen Investitionsbeihilfen und Umstrukturierungsbeihilfen ist eine eindeutige Unterscheidung zu treffen. Umstrukturierungsbeihilfen sollten nur in Ausnahmefällen und unter strengen Auflagen gewährt werden, z. B. nach dem Grundsatz „zum ersten und zum letzten Mal“, wobei ein tatsächlicher Kapazitätsabbau als Gegenleistung für die Beihilfe und strengere Überwachungsverfahren zu verlangen sind. Investitionsbeihilfen sollten nur genehmigt werden, um eine Produktivitätssteigerung vorhandener Anlagen von bestehenden Werften in Gebieten zu bewirken, in denen Regionalbeihilfen gewährt werden können; dabei sind bestimmte Beschränkungen hinsichtlich der Beihilfeintensität vorzusehen, um Wettbewerbsverzerrungen möglichst gering zu halten.

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

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

Eine enge und transparente Überwachung ist für eine wirksame Beihilfepolitik erforderlich.

Die Kommission sollte dem Rat regelmäßig einen Bericht über die Marktlage unterbreiten und eine Einschätzung darüber abgeben, ob die europäischen Werften von wettbewerbsverzerrenden Praktiken betroffen sind. Stellt sich heraus, daß die Schiffbauindustrie durch wettbewerbsverzerrende Praktiken irgendwelcher Art geschädigt wird, so sollte die Kommission dem Rat gegebenenfalls Maßnahmen vorschlagen, mit denen dem Problem begegnet werden kann.

Der erste Bericht ist dem Rat spätestens am 31. Dezember 1999 vorzulegen.

Dieser Verordnung stehen Änderungen nicht entgegen, die erforderlich werden sollten, um internationale Zusagen der Gemeinschaft zu staatlichen Beihilfen an die Schiffbauindustrie einhalten zu können —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND BEIHILFEN

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) „Seegängige Handelsschiffe mit Eigenantrieb“
- Schiffe von mindestens 100 BRZ für die Beförderung von Personen und/oder Gütern;
 - Schiffe von mindestens 100 BRZ für Sonderdienste (z. B.) Schwimmbagger und Eisbrecherl;
 - Schlepper mit einer Leistung von mindestens 365 kW;
 - Fischereifahrzeuge von mindestens 100 BRZ für die Ausfuhr aus der Gemeinschaft;
 - freischwimmende, bewegliche, unfertige Gehäuse der genannten Schiffe.

Im Sinne dieser Verordnung gilt ein Schiff als „Seeschiff mit Eigenantrieb“, wenn sein ständiger Antrieb und seine Steuerung alle Merkmale der Hochseetüchtigkeit aufweisen.

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

- b) „Schiffbau“ den in der Gemeinschaft durchgeführten Bau von Seeschiffen mit Eigenantrieb;
- c) „Schiffsreparatur“ die in der Gemeinschaft durchgeführte Reparatur oder Instandsetzung von Seeschiffen mit Eigenantrieb;
- d) „Schiffsumbau“ den in der Gemeinschaft durchgeführten Umbau von Seeschiffen mit Eigenantrieb von mindestens 1 000 BRZ, sofern der Umbau zu einer durchgreifenden Änderung des Ladeprogramms, des Rumpfes, des Antriebssystems oder der Einrichtung zur Fahrgastunterbringung führt;
- e) „Beihilfen“ die staatlichen Beihilfen gemäß den Artikeln 92 und 93 des Vertrags. Hierunter fallen nicht nur die vom Staat selbst, sondern auch die von den Gebietskörperschaften oder sonstigen öffentlichen Einrichtungen gewährten Beihilfen und jegliche Beihilfelemente, die in den von den Mitgliedstaaten

zugunsten von Schiffbau-, Schiffsreparatur- oder Schiffsumbauunternehmen direkt oder indirekt ergriffenen Finanzierungsmaßnahmen enthalten sind, die nach dem üblichen Investitionsgebaren in einer Marktwirtschaft nicht als eigentliche Bereitstellung haftenden Kapitals angesehen werden können;

- f) „Vertragswert vor Beihilfe“ den in dem Vertrag festgelegten Preis zuzüglich der direkt an die Werft geleisteten Beihilfen;
- g) „verbundene Einheit“ eine natürliche oder juristische Person, die
- i) Eigentümer eines Schiffbau-, Schiffsreparatur- oder Schiffsumbauunternehmens ist oder es kontrolliert oder
 - ii) sich direkt oder indirekt durch Aktienbesitz oder auf andere Weise im Eigentum oder unter Kontrolle eines Schiffbau-, Schiffsreparatur- oder Schiffsumbauunternehmens befindet.

Von einer Kontrolle ist auszugehen, wenn eine Person oder ein Unternehmen, die bzw. das im Schiffbau, in der Schiffsreparatur oder im Schiffsumbau tätig ist, einen Anteil von mehr als 25 % an einer anderen Person oder einem anderen Unternehmen besitzt bzw. kontrolliert oder vice versa.

Artikel 2

Beihilfen

(1) Beihilfen, die direkt oder indirekt für den Schiffbau, die Schiffsreparatur und den Schiffsumbau von den Mitgliedstaaten und ihren Gebietskörperschaften oder aus staatlichen Mitteln in jeglicher Form gewährt werden, können nur dann als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie mit dieser Verordnung übereinstimmen. Dies gilt nicht nur in bezug auf die genannten Unternehmen, sondern auch in bezug auf die verbundenen Einheiten.

(2) Im Sinne dieser Verordnung zählen zu den indirekt gewährten Beihilfen sämtliche Formen von Beihilfen an Schiffseigentümer oder Dritte, die für den Bau oder den Umbau von Schiffen zur Verfügung stehen, wie z. B. Kredite, Bürgschaften und Steuervorteile. In bezug auf Steuervorteile gelten diese Bestimmungen unbeschadet der Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr⁽¹⁾, insbesondere der Nummer 3.1, auch in ihrer gegebenenfalls geänderten Fassung.

(3) Gemäß dieser Verordnung gewährte Beihilfen dürfen nicht von einer Diskriminierung von Produkten mit Ursprung in anderen Mitgliedstaaten abhängig gemacht werden. Von einem Mitgliedstaat einem Schiffseigentümer oder Dritten in diesem Staat für den Schiffbau oder Schiffsumbau gewährte Beihilfen dürfen den Wettbewerb zwischen Werften in dem Mitgliedstaat und Werften in anderen Mitgliedstaaten bei der Vergabe

von Aufträgen nicht verfälschen oder zu verfälschen drohen.

KAPITEL II

BETRIEBSBEIHILFEN

Artikel 3

Auftragsbezogene Betriebsbeihilfen

(1) Bis zum 31. Dezember 2000 können Produktionsbeihilfen für Aufträge zum Schiffbau und Schiffsumbau, jedoch nicht zur Schiffsreparatur, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern der Gesamtbetrag sämtlicher für einen einzelnen Auftrag gewährter Formen von Beihilfen (einschließlich des Subventionsäquivalents sämtlicher einem Schiffseigentümer oder Dritten gewährter Beihilfen) als Subventionsäquivalent eine gemeinsame Beihilfegrenze nicht übersteigt, die als Prozentsatz des Auftragswerts vor Beihilfe ausgedrückt ist. Bei Schiffbauaufträgen eines Auftragswerts vor Beihilfen von mehr als 10 Millionen ECU beträgt die Höchstgrenze 9 %, in allen anderen Fällen 4,5 %.

(2) Die für einen Auftrag geltende Beihilfegrenze ist die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des endgültigen Vertrags anwendbare Höchstgrenze.

Unterabsatz 1 gilt jedoch nicht für Schiffe, die mehr als drei Jahre nach dem Zeitpunkt der Unterzeichnung des endgültigen Vertrags abgeliefert werden. In einem solchen Fall gilt als Beihilfegrenze die drei Jahre vor dem Zeitpunkt der Ablieferung des Schiffes anwendbare Höchstgrenze. Die Kommission kann jedoch die Dreijahresfrist verlängern, wenn dies aufgrund der technischen Komplexität des betreffenden Schiffbauvorhabens oder durch Verzögerungen zu rechtfertigen ist, die sich aus unerwarteten, erheblichen und vertretbaren Unterbrechungen im Arbeitsprogramm der Werft ergeben, die auf außergewöhnliche, unvorhersehbare und von dem Unternehmen nicht zu verantwortende Umstände zurückzuführen sind.

(3) Die Gewährung von Beihilfen in Einzelfällen im Rahmen eines genehmigten Förderprogramms unterliegt nicht der Anmeldungspflicht und dem Genehmigungsverbehalt der Kommission.

Besteht jedoch Wettbewerb zwischen verschiedenen Mitgliedstaaten bei einem bestimmten Auftrag, so verlangt die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaates die vorherige Anmeldung der betreffenden Beihilfevorhaben. In einem solchen Fall nimmt die Kommission binnen 30 Tagen nach der Anmeldung Stellung; derartige Beihilfevorhaben können erst durchgeführt werden, nachdem die Kommission ihre Zustimmung erteilt hat. Mit ihrer Entscheidung in solchen Fällen gewährleistet die Kommission, daß die Beihilfevorhaben die Handelsbedingungen nicht in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße beeinträchtigen.

⁽¹⁾ ABl. C 205 vom 5. 7. 1997, S. 5.

(4) Beihilfen in Form staatlich geförderter Kredite an inländische und ausländische Schiffseigentümer oder Dritte für den Bau oder Umbau von Schiffen können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden und werden nicht innerhalb der Höchstgrenze angerechnet, wenn sie mit der Entschließung des OECD-Rates vom 3. August 1981 (OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe) oder einer diese Vereinbarung ändernden oder ersetzenden Vereinbarung übereinstimmen.

(5) Als Entwicklungshilfe gewährte Beihilfen für den Schiffbau und den Schiffsumbau unterliegen nicht der Beihilfemaximallimit. Sie können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten, wenn sie den Bedingungen, die zu diesem Zweck von der Arbeitsgruppe 6 der OECD in ihrer Vereinbarung über die Auslegung der Artikel 6 bis 8 der OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe festgelegt worden sind, oder einem späteren Addendum oder Korrigendum hierzu entsprechen.

Der Kommission sind derartige Beihilfevorhaben vorher zu melden. Sie überprüft deren Entwicklungsanteil und überzeugt sich davon, ob es in den Anwendungsbereich der in Unterabsatz 1 genannten Vereinbarung fällt und ob verschiedene Werften sich um den durch Entwicklungshilfe geförderten Auftrag bewerben können.

KAPITEL III

STILLEGUNGS- UND UMSTRUKTURIERUNGSBEIHLIFEN

Artikel 4

Stillegungsbeihilfen

(1) Beihilfen zur Übernahme der durch die völlige oder teilweise Stilllegung von Schiffbau-, Schiffsreparatur- oder Schiffsumbauunternehmen verursachten normalen Kosten können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten, wenn sie zu einem echten und endgültigen Kapazitätsabbau führen.

(2) Für Beihilfen nach Absatz 1 kommen folgende Kosten in Betracht:

- Zahlungen an entlassene oder vorzeitig in den Ruhestand getretene Arbeitnehmer;
- die Kosten für die Beratung von entlassenen oder zu entlassenden oder vorzeitig in den Ruhestand getretenen Arbeitnehmern, einschließlich der von den Werften geleisteten Zahlungen zur Förderung der Gründung von Kleinunternehmen, die von den betreffenden Werften unabhängig sind und deren Tätigkeiten nicht überwiegend aus dem Schiffbau, der Schiffsreparatur oder dem Schiffsumbau bestehen;

- Zahlungen an Arbeitnehmer für Umschulungszwecke;
- Aufwendungen zur Herrichtung der Werft(en), ihrer Gebäude, Anlagen und Infrastruktur für andere als die in Artikel 1 Buchstaben b), c) und d) genannten Zwecke.

(3) Im Fall von Unternehmen, die den Schiffbau, die Schiffsreparatur oder den Schiffsumbau einstellen, können auch folgende Maßnahmen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten:

- Beihilfen bis zur Höhe des Restbuchwerts der betreffenden Anlagen, wobei der die Inflationsrate des betreffenden Mitgliedstaates übersteigende Anteil einer seit dem 1. Januar 1991 vorgenommenen Wertberichtigung nicht berücksichtigt wird, oder bis zur Höhe des diskontierten Werts des über einen Dreijahreszeitraum aus den Anlagen erzielbaren Deckungsbeitrags an den Festkosten (abzüglich der Vorteile, die dem geförderten Unternehmen aus der Stilllegung erwachsen); maßgebend ist der Wert, der von einem unabhängigen Berater als der höhere ermittelt wurde;
- Beihilfen in Form von Darlehen oder Darlehensbürgschaften für Betriebskapital, das erforderlich ist, damit das Unternehmen angefangene Arbeiten zu Ende führen kann, sofern diese Beihilfen auf das erforderliche Mindestmaß beschränkt bleiben und ein wesentlicher Teil der Arbeiten bereits abgeschlossen ist.

(4) Höhe und Intensität der Beihilfen müssen durch den Umfang der Stilllegungen zu rechtfertigen sein, wobei die Strukturprobleme der betreffenden Region zu berücksichtigen und, im Fall der Umstellung auf andere gewerbliche Tätigkeiten, die für diese neuen Tätigkeiten anwendbaren gemeinschaftlichen Vorschriften und Regeln zu beachten sind.

(5) Um die Endgültigkeit der mit Beihilfen geförderten Stilllegungen nachzuweisen, gewährleistet der betreffende Mitgliedstaat, daß die stillgelegten Schiffbau-, Schiffsreparatur-, und Schiffsumbauanlagen für einen Zeitraum von wenigstens zehn Jahren stillgelegt bleiben.

Artikel 5

Umstrukturierungsbeihilfen

(1) Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten, einschließlich Kapitalzuführungen, Schuldenabschreibungen, bezuschusste Darlehen, Verlustausgleich und Bürgschaften, können ausnahmsweise als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie mit den gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten⁽¹⁾ in Einklang stehen.

Bei Umstrukturierungen sind ferner folgende Zusatzbedingungen zu erfüllen:

⁽¹⁾ ABl. C 368 vom 23. 12. 1994, S. 12.

- Das Unternehmen hat keine derartigen Beihilfen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1013/97⁽¹⁾ empfangen;
- es handelt sich um eine einmalige Maßnahme, wobei der betreffende Mitgliedstaat die klare und eindeutige Zusage gibt, daß in Zukunft dem Unternehmen oder seinen Rechtsnachfolgern keine weiteren Beihilfen gewährt werden;
- das Unternehmen nimmt eine der Beihilfehöhe entsprechende echte und unumkehrbare Verringerung der Schiffbau-, Schiffsreparatur- oder Schiffsumbaukapazität vor (der Umfang der erforderlichen Kapazitätsverringerung ist anhand der tatsächlichen Produktionshöhe der vorangehenden fünf Jahre zu ermitteln);
- die stillgelegte Kapazität muß bis zum Datum der Anmeldung der Beihilfe gemäß Artikel 10 durchgehend für den Schiffbau, die Schiffsreparatur oder den Schiffsumbau genutzt worden sein;
- die stillgelegte Kapazität muß, nachdem die Kommission ihre Zustimmung zur Beihilfe erteilt hat, wenigstens zehn Jahre für den Schiffbau, die Schiffsreparatur oder den Schiffsumbau stillgelegt bleiben;
- wird die stillgelegte Kapazität für andere Zwecke wiedergenutzt, so müssen diese von der betreffenden Werft unabhängig sein und dürfen die Tätigkeiten nicht hauptsächlich auf Schiffbau, Schiffsreparatur oder Schiffsumbau bezogen sein;
- der betreffende Mitgliedstaat muß bereit sein, bei den Überwachungsvorkehrungen der Kommission, einschließlich Überprüfungen an Ort und Stelle, gegebenenfalls durch unabhängige Sachverständige, mitzuarbeiten.

(2) Bei der Bewertung der Stetigkeit der Produktion und der vorgenommenen Kapazitätsverringerung legt die Kommission nicht nur die theoretische Kapazität der Werften) des Unternehmens, sondern auch die Höhe der tatsächlichen Produktion in den vorangehenden fünf Jahren zugrunde. Kapazitätsverringerungen in anderen Unternehmen desselben Mitgliedstaates werden nicht berücksichtigt, es sei denn, Kapazitätsverringerungen bei dem begünstigten Unternehmen wären nicht möglich, ohne die Ertragsaussichten des Umstrukturierungsplans zu gefährden.

(3) Vor ihrer Entscheidung holt die Kommission die Stellungnahmen der Mitgliedstaaten in sämtlichen Fällen ein, bei denen die Beihilfe mehr als 10 Millionen ECU beträgt.

(4) Bei mehrjährigen Umstrukturierungsmaßnahmen mit großen Beihilfebeträgen kann die Kommission verlangen, daß die Beihilfe nach vorheriger Anmeldung und nach Genehmigung durch die Kommission in Tranchen ausgezahlt wird.

⁽¹⁾ ABl. L 148 vom 6. 6. 1997, S. 1.

KAPITEL IV

SONSTIGE MASSNAHMEN

Artikel 6

Investitionsbeihilfen für Innovationen

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

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

Artikel 7

Regionale Investitionsbeihilfen

Für Investitionen zur Verbesserung oder Modernisierung bestehender Werften gewährte Beihilfen, die nicht an die finanzielle Umstrukturierung der betreffenden Werften) geknüpft sind und auf die Steigerung der Produktivität bestehender Anlagen abzielen, können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn

- die Intensität der Beihilfe in Regionen, die die Kriterien der Option von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe a) des Vertrags erfüllen und der Karte entsprechen, die die Kommission in bezug auf jeden Mitgliedstaat für die Gewährung einer regionalen Beihilfe gebilligt hat, 22,5 % nicht überschreitet;
- die Intensität der Beihilfe in Regionen, die die Kriterien der Option von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) des Vertrags erfüllen und der Karte entsprechen, die die Kommission in bezug auf jeden Mitgliedstaat für die Gewährung einer regionalen Beihilfe gebilligt hat, 12,5 % oder die geltende Regionalbeihilfe-Höchstgrenze nicht überschreitet, wobei der niedrigere Wert maßgeblich ist;
- die Beihilfe auf die Bestreitung der beihilfefähigen Aufwendungen beschränkt ist, wie sie in den geltenden gemeinschaftlichen Leitlinien für Regionalbeihilfen festgelegt sind.

*Artikel 8***Forschung und Entwicklung**

Beihilfen zugunsten von Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen von Schiffbau-, Schiffsreparatur- oder Schiffsumbauunternehmen können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie mit den Regeln des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen⁽¹⁾ oder nachfolgenden Regelungen übereinstimmen.

*Artikel 9***Umweltschutz**

Beihilfen zugunsten von Umweltschutzaufwendungen von Schiffbau-, Schiffsreparatur- oder Schiffsumbauunternehmen können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie mit den Regeln des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Umweltschutzbeihilfen⁽²⁾ oder nachfolgenden Regelungen übereinstimmen.

KAPITEL V

ÜBERWACHUNGSVERFAHREN UND INKRAFTTRETEN*Artikel 10***Anmeldung**

(1) Die von dieser Verordnung erfaßten Beihilfen für den Schiffbau, die Schiffsreparatur und den Schiffsumbau unterliegen neben Artikel 93 des Vertrags den besonderen Anmeldevorschriften unter Absatz 2.

(2) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission folgendes vorab zur Genehmigung:

- a) von dieser Verordnung erfaßte neue wie bestehende Beihilferegelungen oder Änderungen bestehender Regelungen;
- b) den Beschluß, eine allgemeine Beihilferegelung einschließlich allgemein geltender Regionalbeihilferegelungen, auf die von dieser Verordnung erfaßten Unternehmen anzuwenden, damit die Vereinbarkeit mit Artikel 92 des Vertrags geprüft werden kann, insbesondere in den in den Artikeln 6, 7, 8 und 9 genannten Fällen, sofern der Beihilfebetrags nicht unter der Geringfügigkeitsschwelle von 100 000 ECU in einem Zeitraum von drei Jahren liegt;

⁽¹⁾ ABl. C 45 vom 17. 2. 1996, S. 5.

⁽²⁾ ABl. C 72 vom 10. 3. 1994, S. 3.

c) die Einzelanwendung von Beihilferegelungen in folgenden Fällen:

- i) Beihilfen nach Artikel 3 Absatz 3 Unterabsatz 2, Artikel 3 Absatz 5, Artikel 4 und Artikel 5 oder
- ii) wenn die Kommission dies in ihrer Zustimmung zu der betreffenden Beihilferegelung ausdrücklich vorgesehen hat.

*Artikel 11***Überwachung der Anwendung der Beihilfebestimmungen**

(1) Zur Überwachung der Anwendung der Beihilfebestimmungen gemäß den Kapiteln II bis IV übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission

- a) vor Ende des auf den Monat der Vertragsunterzeichnung folgenden dritten Monats monatliche Berichte über jeden Schiffbau- und Schiffsumbauauftrag gemäß Formblatt 1 im Anhang;
- b) vor Ende des auf den Monat der Fertigstellung folgenden Monats Fertigstellungsberichte über jeden auch vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung unterzeichneten Schiffbau- und Schiffsumbauauftrag gemäß Formblatt 1 im Anhang;
- c) sofern von der Kommission verlangt, bis zum 1. März des auf das Berichtsjahr folgenden Jahres Jahresberichte mit Angabe des Gesamtbetrags der jeder einzelnen inländischen Werft während des vorangehenden Kalenderjahres gewährten Beihilfen gemäß Formblatt 2 im Anhang;
- d) bei Werften mit einer Kapazität für den Bau von Handelsschiffen von mehr als 5 000 BRZ spätestens zwei Monate nach der Genehmigung des Jahresberichts der Werft durch die Hauptversammlung jährliche Berichte mit den öffentlich zugänglichen Angaben über die Kapazitätsentwicklung und die Eigentumsverhältnisse gemäß Formblatt 3 im Anhang; diese Berichte sind nach Vorlage des ersten Jahresberichts zweijährlich vorzulegen, es sei denn, die Kommission beschließt, weiterhin jährliche Berichte anzufordern;
- e) bei Werften, die Umstrukturierungsbeihilfen gemäß Artikel 5 empfangen haben, vierteljährliche Berichte über die Verwirklichung der Umstrukturierungsziele mit Angaben zu der Auszahlung und Verwendung der Beihilfen, den Investitionen, der Produktivitätsentwicklung, dem Beschäftigungsabbau und den Erfolgsaussichten;
- f) bei Werften, die im Rahmen der Entwicklungshilfe geförderte Aufträge erhalten haben, die von der Kommission geforderten Angaben, um die Einhaltung von Artikel 3 Absatz 5 sicherstellen zu können.

(2) Bei Werften, deren Schiffbau-, Schiffsreparatur- und Schiffsumbautätigkeiten sowohl den gewerblichen als auch den militärischen Bereich umfassen, ist den Berichten nach Absatz 1 Buchstabe d) eine Bescheinigung der Pflichtprüfer über die Zuteilung der Gemeinkosten zu den beiden Bereichen beizufügen. Darüber hinaus sind gesonderte Angaben zum Umsatz im gewerblichen und im militärischen Bereich vorzulegen.

(3) Auf der Grundlage der ihr gemäß Artikel 10 und gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels übermittelten Berichte erstellt die Kommission einen Jahresgesamtbbericht, der als Grundlage für die Gespräche mit den nationalen Sachverständigen und dem Rat dient. Der Bericht wird dem Europäischen Parlament zur Information zugesandt. Getrennte Halbjahresberichte werden zu den Fällen erstellt, bei denen Umstrukturierungsbeihilfen gewährt worden sind.

(4) Kommt ein Mitgliedstaat seinen Berichtspflichten gemäß Absatz 1 nicht in vollem Umfang nach, so kann die Kommission nach Anhörung und nach ordnungsgemäßer Ankündigung verlangen, daß dieser Mitgliedstaat die noch ausstehenden Zahlungen bereits genehmigter Beihilfe aussetzt, bis alle fälligen Berichte bei der Kommission eingegangen sind.

Legt ein Mitgliedstaat einen Bericht gemäß Absatz 1 fristgerecht, jedoch unvollständig vor und gibt dieser

Mitgliedstaat bei der Vorlage des Berichts an, welche Werften ihrer Berichtspflicht nicht nachgekommen sind, so beschränkt die Kommission ihre etwaige Aufforderung zur Aussetzung der noch ausstehenden Beihilfezahlungen auf diese Werften.

Artikel 12

Kommissionsbericht

Die Kommission unterbreitet dem Rat regelmäßig einen Bericht über die Marktlage und gibt eine Einschätzung darüber ab, ob die europäischen Werften von wettbewerbsverzerrenden Praktiken betroffen sind. Stellt sich heraus, daß die Schiffbauindustrie durch wettbewerbsverzerrende Praktiken irgendwelcher Art geschädigt wird, so schlägt die Kommission dem Rat gegebenenfalls Maßnahmen vor, mit denen dem Problem begegnet werden kann.

Der erste Bericht wird dem Rat spätestens am 31. Dezember 1999 vorgelegt.

Artikel 13

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1999 in Kraft.

Sie gilt bis zum 31. Dezember 2003.

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

Geschehen zu Luxemburg am 29. Juni 1998.

Im Namen des Rates

Der Präsident

R. COOK

ANHANG

Formblatt 1

BERICHT ÜBER BESTELLUNGEN UND DIE FERTIGSTELLUNG VON HANDELSCHIFFEN

(Nicht zutreffendes bitte streichen)

Abschnitt 1: Vertragsangaben

1. Neubau/Umbau		4. Bau-Nr.	
2. Gesellschaft	3. Wert		
5. Eingetragener Eigentümer (Name und Staatsangehörigkeit)			
6. Wirtschaftlicher Eigentümer (Name und Staatsangehörigkeit)			
7. Land der Schiffsregistrierung			
8. Datum der Vertragsunterzeichnung		9. Datum der Fertigstellung/der Ablieferung	

Abschnitt 3: Finanzvereinbarungen

	Landeswährung	Ecu (geltender Umrechnungskurs)	Prozentsatz des Vertragspreises
14. Vertragspreis			
15. Etwaiger Verlust (geschätzt)			
16. Auftragsbezogene Beihilfe			
A. Zugunsten der Wert			
a) Zuschüsse			
b) Darlehen			
c) Steuervorteile			
d) Sonstige Unterstützung			
B. Zugunsten des Auftraggebers oder wirtschaftlichen Eigentümers			
a) Zuschüsse			
b) Darlehen			
c) Bürgschaften			
d) Steuervorteile			
e) Sonstige Unterstützung			
17. Datum der gewährten Beihilfe			

Abschnitt 2: Schiffsangaben

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

Kontaktstelle für weitere Auskünfte:

..... Datum:

Stellung: Unterschrift:

Formblatt 2

BERICHT ÜBER DIE FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG DER GESELLSCHAFT

Name der Gesellschaft

Abschnitt 1: Öffentliche Beihilfen

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

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

(!) Bei Punkt 3 auch Angaben zur Anzahl der betroffenen Arbeitnehmer.

Kontaktstelle für weitere Auskünfte:

..... Datum:

Stellung: Unterschrift:

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

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

	Berichtsjahr	Vorjahr
<i>Ausgaben</i>		
14. Handelsverluste vor Abschreibungen		
15. Investitionsausgaben		
16. Sonstige Ausgaben		
17. Sonstige Veränderungen beim Betriebskapital		
<i>Kapitalquellen</i>		
18. Kapitaleinnahmen a) von öffentlichen Aktionären b) von privaten Aktionären		
19. Darlehen und Überziehungskredite a) aus öffentlichen Mitteln a') davon Vertragsförderung b) aus privaten Quellen b') davon mit staatlicher Bürgschaft		

*Formblatt 3***BERICHT VON WERFTEN, DIE HANDELSCHIFFE VON MEHR ALS 5 000 BRZ BAUEN
KÖNNEN**

1. Name der Gesellschaft (.....)
 2. Verfügbare Gesamtkapazität (.....) (GBRZ)
 3. Angaben zum Dock/Liegeplatz

Dock oder Liegeplatz	Höchstgrenze der Schiffe (BRZ)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)
 4. Angabe zu Plänen für eine Erweiterung/Kürzung von Kapazitäten
 5. Produktion (in GBRZ) im betreffenden Jahr und Produktionsstand in den vorangegangenen vier Jahren
 6. Eigentümerstruktur (Kapitalstruktur, Anteile der direkten oder indirekten öffentlichen Eigentümer)
 7. Jahresabschlüsse (Bilanzen, Gewinn- und Verlustrechnung einschließlich, falls verfügbar, getrennte Bücher zu den Schiffsbautätigkeiten des wirtschaftlichen Eigentümers)
 8. Zuführung öffentlicher Mittel (einschließlich Schuldbürgschaften, Anleihekapital usw.)
 9. Befreiung von finanziellen oder sonstigen Verpflichtungen (einschließlich Steuervorteile usw.)
 10. Kapitalbeiträge (einschließlich Zuführungen von Eigenkapital, Entnahme von Kapital, Dividenden, Darlehen und derer Umschuldung usw.)
 11. Abschreibung von Schulden
 12. Verlustübertragung
-