



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 26.05.2000  
KOM(2000) 326 endelig

2000/0130 (ACC)

Forslag til

### **RÅDETS AFGØRELSE**

**om undertegnelse og indgåelse af en international aftale i form af et godkendt forhandlingsprotokollat mellem Det Europæiske Fællesskab og Republikken Koreas regering om skibsbygningsmarkedet på verdensplan**

(forelagt af Kommissionen)

## BEGRUNDELSE

Skibsbygningssektoren befinder sig på verdensplan for tiden i en dyb krise, der hovedsageligt skyldes en strukturel skævhed mellem udbud og efterspørgsel. Medens der har fundet omstruktureringer og produktionskapacitetsnedskæringer sted i de vigtigste producentlande, navnlig Fællesskabet, har de koreanske værfter stik imod denne tendens øget deres produktionskapacitet væsentligt i det sidste tiår.

En undersøgelse gennemført for Kommissionen af en uafhængig konsulent, som analyserede de seneste ordrer, som de koreanske skibsværfter havde indgået, konkluderede at disse tilbød deres skibe til en pris, der lå væsentligt under fremstillingsprisen.

På grund af situationen på det internationale marked, hvor priserne er ekstremt lave, faldt Fællesskabets markedsandel fra 25% i 1998 til 17% i 1999. Denne forværring er øget i starten af år 2000, hvor de koreanske producenter i januar hjemførte nær ved 70% af ordrene på verdensmarkedet, dvs. 10 gange mere end Fællesskabets andel.

Efter at have gjort sig bekendt med Kommissionens første rapport om skibsbygningsindustriens situation på verdensplan, der blev fremlagt i overensstemmelse med artikel 12 i forordning 1540/98, konstaterede Rådet (industri) den 9. november, hvilken kritisk situation sektoren befandt sig i, og udtrykte sin alvorlige bekymring i forbindelse med ovennævnte praksis, som alvorligt skader de europæiske skibsværfters interesser. I sine konklusioner opfordrede Rådet bl.a. *Kommissionen til at fortsætte sine bestræbelser på at ensrette reglerne inden for denne sektor ved straks at indlede konstruktive drøftelser med Republikken Korea med henblik på at bringe den illoyale konkurrence til ophør.*

Med udgangspunkt i denne opfordring fra Rådet har Kommissionen gennemført flere intensive høringsfaser med den koreanske regering. Den har forhandlet sig frem til et godkendt forhandlingsprotokollat, der bl.a. forpligter den koreanske regering til:

- ikke at foretage hverken direkte eller indirekte foranstaltninger med henblik på at annullere gæld eller udsætte tilbagebetalingen af lån optaget af koreanske skibsværfter eller at yde dem nogen form for finansiering, der ikke hviler på handelsmæssige principper
- at anvende de internationale regnskabsprincipper og at pålægge de koreanske skibsværfter og disses kreditorer at anvende disse samme gennemsigtighedskriterier
- at sørge for, at de koreanske skibsværfters priser afspejler alle omkostningsfaktorer i overensstemmelse med princippet om den normale værdi som defineret i WTO's antidumpingkodeks
- på Fællesskabets foranledning at gennemføre ad hoc-høringer om ethvert emne af generel eller specifik karakter af relevans for værftsindustrien. Sådanne høringer skal indledes inden for en frist på 4 uger og skal føre til et resultat inden for 60 dage.

Forslag til

## RÅDETS AFGØRELSE

### **om undertegnelse og indgåelse af en international aftale i form af et godkendt forhandlingsprotokollat mellem Det Europæiske Fællesskab og Republikken Koreas regering om skibsbygningsmarkedet på verdensplan**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, især artikel 133 sammenholdt med artikel 300, stk. 2, første punktum,

under henvisning til Kommissionens forslag<sup>1</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Skibsbygningsindustrien befinder sig på verdensplan i dyb krise, der skyldes overkapaciteten inden for denne sektor. Medens sektoren i Fællesskabet i det sidste tiår har gennemført omstruktureringer og nedskæringer i produktionskapaciteten, har de koreanske producenter øget deres produktionskapacitet betydeligt siden 1993.
- (2) En analyse af de koreanske kontrakter, som en uafhængig konsulent har gennemført for Kommissionen, har klarlagt, at de koreanske skibsværfter tilbyder deres produkter til en pris, der ligger væsentligt under fremstillingsprisen. Denne praksis har gjort det muligt for den koreanske værftsindustri at øge sin markedsandel ganske betydeligt, hvilket navnlig er gået ud over Fællesskabets værftsindustri, som i øjeblikket befinder sig i en kritisk situation. På grund af situationen på verdensmarkedet, hvor priserne i øjeblikket er ekstremt lave, er fællesskabsværftsindustriens markedsandel faldet fra 25% i 1998 til 17% i 1999.
- (3) Efter at have gjort sig bekendt med Kommissionens første rapport om situationen for skibsbygningsindustrien på verdensplan udarbejdet i henhold til artikel 12 i forordning 1540/98<sup>2</sup> konstaterede Rådet (industri) den 9. november 1999, at sektoren befandt sig i en kritisk situation og udtrykte sin bekymring over ovennævnte praksis, der alvorligt skader de europæiske skibsværfters interesser. I sine konklusioner opfordrede Rådet bl.a. *Kommissionen til at fortsætte sine bestræbelser på at standardisere reglerne inden for denne sektor ved straks at indlede konstruktive konsultationer med Republikken Korea med henblik på at bringe den illoyale konkurrence til ophør.*

---

<sup>1</sup> EFT C af , s. .

<sup>2</sup> EFT L 202 af 18.7.1998.

- (4) Med udgangspunkt i denne opfordring fra Rådet har Kommissionen gennemført flere intensive høringsfaser med den koreanske regering, og den har forhandlet sig frem til et godkendt forhandlingsprotokollat. Når aftalen er undertegnet forpligter den Korea til at afholde sig fra enhver direkte eller indirekte tabsgivende støtte til koreanske skibsværfter, til at overholde de internationale normer for finansiell og regnskabsmæssig gennemsigtighed samt at sørge for, at de koreanske værfter fastsætter deres priser i overensstemmelse med markedsprincipperne. Udkastet til aftalen indeholder endvidere en ad hoc-høringsordning til løsning af problemer, der bringes op af parterne, inden for en fastlagt tidsramme -

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

*Artikel 1*

Aftalen i form af et godkendt forhandlingsprotokollat mellem Det Europæiske Fællesskab og Republikken Koreas regering vedrørende skibsbygningsmarkedet på verdensplan godkendes.

Aftalens tekst er som bilag vedføjet afgørelsen.

*Artikel 2*

Rådets formand har bemyndigelse til at udpege den person, der på Fællesskabets vegne skal undertegne aftalen.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Rådets vegne  
Formanden*

## **BILAG**

### **Protokollat om skibsbygningsmarkedet på verdensplan**

\*\*\*

1. Europa-Kommissionen og den koreanske regering afholdt den 15. marts 2000 drøftelser med henblik på at løse de aktuelle problemer på skibsbygningsmarkedet på verdensplan til fremme af stabilitet og fair konkurrence inden for dette område. Begge parter anerkendte, at der på skibsbygningsmarkedet på verdensplan er tale om betydelig overkapacitet, og at priserne falder støt, hvilket umuliggør en bæredygtig udvikling inden for denne sektor.
  2. Eftersom EU og Korea er hovedaktørerne på skibsbygningsmarkedet har myndighederne i disse lande en særlig forpligtelse til at samarbejde og sammen med andre skibsproducerende lande sikre, at der bliver tale om fair konkurrence på alle markeder.
  3. Begge parter forventer, at opfyldelsen af nedenstående målsætning i betydelig grad vil bidrage til at genskabe normale konkurrencemæssige markedsforhold og udgøre en effektiv hindring for, at skibe sælges under fremstillingsprisen.
  4. Parterne vil arbejde sammen om at reducere den uholdbare nuværende ubalance mellem udbud og efterspørgsel, og de vil opfordre andre skibsproducerende lande til at støtte disse bestræbelser. Ved uden tøven at bekende sig til reglerne for loyal konkurrence vil begge parter undgå finansielt uholdbare overinvesteringer samt afstå fra at udbyde skibe til salg til ødelæggende dumpingpriser. Begge parter skal gøre alt, hvad der står i deres magt enten på egen hånd eller i fællesskab for at forbedre og derefter stabilisere markedssituationen.
  5. Begge parter har til hensigt at fremme fair og konkurrencemæssige forhold på skibsbygningsmarkedet på verdensplan og samarbejde omkring en stabilisering af markedet for dermed at bidrage til, at priserne på skibe kommer til at ligge på et niveau, der er økonomisk forsvarligt.
- (1) Offentlige myndigheders foranstaltninger til støtte for skibsværfter i finansielle vanskeligheder.

Parterne er enige om, at finansielle institutioners forbindelser med skibsproducenter skal ske med udgangspunkt i handelsmæssigt sunde principper.

I den forbindelse vil den koreanske regering fortsat omhyggeligt overvåge, at situationen hvad angår de finansielle institutioners aktiver er tilfredsstillende.

I overensstemmelse med den koreanske regerings ikke-interventionspolitik og under hensyntagen til den aktuelle ubalance på skibbygningsmarkedet på verdensplan vil de koreanske myndigheder i forbindelse med bankkontrollen sikre, at de banker, som den koreanske regering har aktieposter i, og private banker, der handler på den koreanske regerings vegne, kun yder nye lån, afskriver eller forny eksisterende lån og i det hele taget yder støtte ud fra forretningsmæssige principper. Den koreanske regering bekræfter, at den ikke

vil yde disse finansielle institutioner offentlig støtte med henblik på at dække tab fra forretninger med nogen specifik virksomhed eller sektor.

Den koreanske regering er indforstået med, at KAMCO hvad værfter angår skal tilbagekøbe lån til priser, der afspejler den faktiske og forventede inddrivelsesrate samt finansieringsomkostningerne og til mindstepriser for ikke-sikrede lån.

Den koreanske regering bekræfter, at:

skibsværfter ikke vil modtage støtte, som ikke er i overensstemmelse med Koreas internationale forpligtelser

Hyundais forvaltningsmæssige overtagelse af Samho ikke vil blive fulgt op af offentlig støttede gældsomlægninger eller moratorieordninger.

Statsejede koreanske banker skal, når de gør forretninger med skibsbygningsindustrien, handle ud fra strengt kommercielle principper. Den koreanske regering vil ikke være involveret i den daglige forvaltning. Statsejede banker må ikke yde tilbagebetalingsgarantier på favorable vilkår i forbindelse med skibsbygningskontrakter, som skibsværfter i finansielle vanskeligheder eller under domstolsadministration indgår. Endvidere skal tilbagebetalingsgarantibestemmelserne afspejle den betydelige kommercielle risiko, der skyldes sådanne skibsværfters prekære situation.

(2) Gennemsigtighed

Parterne er enige om, at anvendelsen af internationalt accepterede regnskabsprincipper vil sikre, at skibsværfterne og deres kreditorer handler efter sunde finansielle forvaltningskriterier.

De strenge bedømmelses- og tilrådgivningsregler skal håndhæves, også selv om disse gennemsigtighedskriterier medfører yderligere byrder for erhvervslivet og banksektoren.

I overensstemmelse med de gennemsigtighedskriterier, som den koreanske regering over for IMF og Verdensbanken har forpligtet sig til at overholde, ændrede den koreanske regering sine regnskabsmetoder i december 1998. Disse ændringer trådte i kraft den 1. januar 1999. Den koreanske regering skal sørge for, at internationalt accepterede regnskabsprincipper anvendes og fortsat vil blive anvendt inden for værftsindustrien.

(3) Anvendelsen af en kommercielt holdbar prisfastsættelsespraksis

Parterne er enige om, at skadelig prisfastsættelse af skibe skal afhjælpes eller forhindres med henblik på at sikre, at der kommer til at herske normale konkurrencemæssige vilkår på skibsbygningsmarkedet på verdensplan.

I den forbindelse er den koreanske regering enig i, at skibspriserne skal afspejle alle omkostningsfaktorer som beskrevet i definitionen af normal værdi i WTO's antidumpingaftale.

(4) Samarbejde mellem parternes skibsbygningsindustrier

Parterne opfordrer deres skibsbygningsindustrier til et nært samarbejde med henblik på at sikre normale konkurrencemæssige forhold på verdensmarkedet for skibsbygning. Parterne vil støtte deres skibsbygningsindustrier i disses bestræbelser på at styrke de gensidige forbindelser hvad angår teknologi,

indkøb og erhvervsaktiviteter samt multilaterale aktiviteter vedrørende skibsbygning.

(5) Høringer

Parterne er enige om som opfølgning på disse godkendte forhandlingsprotokollater at mødes mindst hver sjette måned, således at man kan drøfte politikker og foranstaltninger i forbindelse med skibsbygning i den relevante periode. Sådanne drøftelser kan omfatte, men er ikke begrænset til, emner som udbud og efterspørgsel, kapacitet, prisniveauer, regeringsstøtte og midler til forbedring af den øjeblikkelige situation på skibsbygningsmarkedet. Parterne er enige om, at det første møde til gennemgang af forløbet af gennemførelsen af disse godkendte forhandlingsprotokollater skal afholdes senest i september 2000.

Parterne er enige om at gennemføre *ad hoc*-høringer på foranledning af blot den ene part med henblik på at drøfte generelle og specifikke spørgsmål vedrørende emner, der er omfattet af disse forhandlingsprotokollater, således at der kan opnås en for begge parter tilfredsstillende løsning på eventuelle problemer. Sådanne *ad hoc*-høringer skal finde sted inden for en frist på 4 uger, efter en af parterne har anmodet herom. Parterne skal under normale omstændigheder søge at afslutte disse *ad hoc*-høringer inden for 60 dage.

Parterne er enige om, at det er nødvendigt at have et så fuldstændig overblik over situationen på området som muligt både for at mindske risikoen for problemer i fremtiden og med henblik på at øge mulighederne for at løse problemerne gennem høringer. Hvis den ene part anmoder herom, vil tekniske eksperter blive anmodet om at indhente alle relevante oplysninger og fremkomme med en objektiv analyse heraf. Parterne udpeger deres respektive eksperter inden for en frist på 2 uger, fra en anmodning er fremsat med henblik på afholdelse af *ad hoc*-høringer. Parterne skal fra starten af sådanne høringer informere deres respektive industrier og alle parter med interesse i sagen på begge sider, herunder, hvis det er relevant, finansielle institutioner, om de problemer som parterne mener at have identificeret.

(6) Disse forhandlingsprotokollater foregriber på ingen måde eksisterende rettigheder og forpligtelser under WTO-aftalen.

## **FINANSIERINGSOVERSIGT**

### **1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE**

Rådets afgørelse om undertegnelse og indgåelse af en international aftale i form af et godkendt forhandlingsprotokollat mellem Det Europæiske Fællesskab og Republikken Koreas regering om skibsbygningsmarkedet på verdensplan

### **2. BUDGETPOST(ER)**

Ingen

### **3. RETSGRUNDLAG**

Artikel 133 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab

### **4. FINANSIELLE VIRKNINGER**

Ingen