



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 26.07.1995  
KOM(95) 410 lopull.

95/0219 (CNS)

Ehdotus

NEUVOSTON ASETUKSEKSI (EY)

**laivanrakennukselle annettavasta tuesta**

(komission esittämä)



## **EXPLANATORY MEMORANDUM**

### **I. Introduction**

The current rules on state aid to shipbuilding are laid down in the Seventh Directive on Aid to Shipbuilding (Directive 90/684/EEC, as most recently amended by Directive 94/73/EC). The period of validity of the Directive, which as from 1 January 1995 has extended to the EEA, expires on 31 December 1995. New arrangements need to be established to comply with the Community's obligations under an international agreement, concluded within the framework of OECD, respecting normal competitive conditions in the commercial shipbuilding and repair industry, which is due to enter into force on 1 January 1996.

### **II. Existing Policy**

The Community's current policy towards aid to shipbuilding, as enshrined in the Seventh Directive and its predecessor the Sixth Directive, was introduced primarily as a defensive instrument in the light of the particular difficulties the sector has faced for several years characterised by a serious imbalance between world supply and demand leading to depressed prices, aggravated by the unfair pricing practices of certain competitors and state subsidies and other indirect forms of support like home credit schemes. At the same time the aim has been to provide, in accordance with the aims of the internal market, a level playing field so far as intra-Community competition in shipbuilding is concerned by providing a common set of rules.

Overall that policy has largely achieved its aims, safeguarding the Community yards by maintaining Community shipbuilding activity in those segments where Community yards will remain competitive under normal market conditions and encouraging less competitive yards to undertake the necessary restructuring. Although the size of the Community's shipbuilding industry has declined over the years, a competitive industry remains of vital interest to the Community and contributes to its economic and social development.

In parallel with this approach the Community sought to negotiate a balanced international agreement to re-establish normal competitive conditions in the shipbuilding sector which would eliminate injurious competition. After nearly five years of negotiations such an agreement was reached last year within the framework of OECD. Since this agreement, which is due to enter into force on 1 January 1996, includes inter alia a strict aid discipline the Community needs to adapt its shipbuilding aid policy accordingly in order to meet its obligations under the agreement.

### **III. The OECD Agreement, in particular the regime applying to aids**

The agreement will enter into force on 1 January 1996 and can be reviewed after 3 years.

There are two elements of the agreement which require Community implementing legislation: those relating to "antidumping" and to aids. As regards the former the Commission will be making a separate proposal to the Council for a regulation to implement the injurious pricing instrument at Community level to ensure in particular that Community shipbuilders are able to have full and effective recourse to its provisions. The latter will entail a Council Regulation putting into effect within the Community the provisions of the agreement.

Under the agreement all measures of support specifically provided, directly or indirectly, to commercial shipbuilding are prohibited except those expressly provided for. Aid is only allowed in certain limited circumstances as follows:

- aid for research and development;
- social aid related to closures;
- export credits for ships in accordance with the revised OECD Understanding on Export Credits for Ships which predated the agreement;
- domestic credits under equivalent terms and conditions.

Aid for restructuring is generally not allowed except for Korea and - within the Community - Belgium, Portugal and Spain.

### **IV. Commission Proposal**

The attached proposal for a regulation is intended to give effect to these provisions. In addition it provides, like the Seventh Directive, for notification and monitoring arrangements so that the Commission can effectively ensure compliance with the rules and fulfil the reporting requirements under the agreement.

It is proposed that the regulation should have a duration of 3 years, ie up until 31 December 1998, when policy can be reviewed in the light of experience of operation of the agreement and prevailing market conditions.

### **V. Current Market Situation**

The market situation remains difficult with capacity still well in excess of demand. However the latest data available to the Commission services show some signs of improvement in the overall market situation.

World and Community production in 1994 remained stable, with ships completed amounting to 12.5 million cgt and 2.6 million cgt respectively. Elsewhere in Western Europe, Finland, Norway and Sweden registered decreases. Japan and Korea increased their market shares to 41% and 16.6% respectively.

However in 1994 there was a further increase in new orders at the world level, totalling 16.753 million cgt, representing an increase of 15.3% compared with 1993 (which itself showed a 64.7% increase on the previous year) and the highest level ever recorded. However in the Community there was a slight decrease. New orders totalling 2.883 million cgt were obtained, which represents a reduction of 1.2%. Elsewhere in Western Europe, Finland, Norway and Sweden together experienced a reduction of some 10%. At world level, Japan, with an increase in orders of 42.2%, experienced the largest increase and maintained its lead. In Korea, which recorded an increase of 238.4% in 1993, there was a 16% reduction in new orders in 1994.

Moreover the world order book as at the end of 1994 had increased by 16.8% on 1993 to reach 28.9 million cgt, the highest level since the beginning of the 1980s. Within the Community the order book increased to 5.512 million cgt, an increase of 3.7% compared with the position as at 31 December 1993. This represented a share of the world order book of 19%, down 2.4% on 1993. The other Western European shipbuilders slightly increased their market share to 4.7%. Japan and Korea substantially increased their order books to 8 million cgt and 5.8 million cgt respectively, representing increases of 27.8% and 22.4% respectively compared with 1993 levels.

The upturn in orders was not however matched by a parallel increase in prices.

Nevertheless despite this somewhat mixed picture there are encouraging signs of a market upturn being maintained with the prospect of a continuing need for replacement vessels due to the old age of the world fleet and stricter safety and environmental protection requirements and the expected boost to world trade deriving from the GATT agreement. However at the same time there is concern about the adverse effect of planned substantial increases of capacity in Korea. In this respect the Commission will continue with its efforts to exert the necessary pressure, both on a bilateral and on a multilateral level, in order to find a solution to this problem.

## **VI. Conclusion**

In the light of the above it is accordingly proposed that the Council adopts, after consultation of the European Parliament and the Economic and Social Committee, the attached proposal for a regulation. In order to avoid a legal vacuum, the Commission requests the Council to take a decision before the end of 1995.

## Ehdotus

### NEUVOSTON ASETUKSEKSI (EY)

#### **laivanrakennukselle annettavasta tuesta**

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 92 artiklan 3 kohdan e alakohdan sekä 94, 113 ja 228 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen,

ottaa huomioon Euroopan parlamentin lausunnon,

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,

sekä katsoo, että

neuvoston direktiivin 90/684/ETY, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 94/73/EY, voimassaolo päättyy 31 päivänä joulukuuta 1995,

OECD:ssä on tehty sopimus<sup>1</sup> Euroopan yhteisön ja eräiden kolmansien maiden välillä, jotka noudattavat tavanomaisia kilpailuedellytyksiä kaupallisessa laivanrakennuksessa ja laivojen korjauksessa,

sopimuksen tulisi astua voimaan 1 päivänä tammikuuta 1996,

sopimuksella määrätään lopetettavaksi kaikki suorat laivanrakennuksen tuet lukuun ottamatta telakoiden sulkemiseen liittyviä sosiaalisia tukia ja tiettyjä enimmäisrajoja pienempiä tutkimus- ja kehitystoiminnan tukia,

sopimuksessa sallitaan välilliset laivanrakennuksen tukitoimet luottojen ja laivanvarustajille annettavien lainatakausten muodossa, jos nämä toimenpiteet ovat yhdenmukaisia OECD:n laivojen vientiluottoja koskevien määräysten kanssa<sup>1</sup>, ja

sopimusta voidaan tarkistaa kolmen vuoden kuluttua sen voimaantulosta;

**ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN**

---

<sup>1</sup>EYVL N:o C 375, 30.12.1994 - Ehdotus neuvoston päätökseksi sopimuksen solmimisesta tavanomaisten kilpailuedellytysten noudattamisesta laivanrakennuksessa ja laivojen korjauksessa.

# I LUKU

## YLEISTÄ

### I artikla

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

(a) 'laivanrakennuksella'

yhteisön alueella tapahtuvaa seuraavien omalla käyttövoimalla liikkuvien avomerikelpoisten kaupp-alusten rakentamista:

- vähintään sadan bruttorekisteritonnin alukset, joita käytetään matkustajien ja/tai tavaroiden kuljetukseen,
- vähintään sadan bruttorekisteritonnin alukset, joita käytetään erikoispalveluihin (esimerkiksi ruoppaajat ja jäänmurtaajat, poislukien uivat telakat ja siirreltävät avomeriyksiköt)
- vähintään 365 kilowatin hinaajat,
- vähintään sadan bruttorekisteritonnin kalastusalukset, jotka valmistetaan Euroopan talousalueen ulkopuolelle suuntautuvaan vientiin,
- edellä mainittujen alusten viimeistelemättömät, kelluvat ja siirreltävät rungot.

Määritelmään ei sisällytetä sotilasaluksia eikä sellaisia muutoksia tai ominaisuuksia, jotka on rakennettu muihin aluksiin yksinomaan sotilaallisia tarkoituksia varten, jos mitkään sellaisiin aluksiin, muutoksiin tai ominaisuuksiin tehdyt toimenpiteet tai menettelyt eivät ole tämä asetuksen vastaisia kaupallista laivanrakennustoimintaa edistäviä piilotoimenpiteitä.

(b) 'laivan korjauksella'

yhteisön alueella tapahtuvaa omalla käyttövoimalla liikkuvien a kohdassa määriteltyjen kaupp-alusten korjausta tai kunnostamista,

(c) 'laivan muuntamisella' yhteisön alueella tapahtuvaa omalla käyttövoimalla liikkuvien a kohdassa määriteltyjen vähintään tuhannen bruttorekisteritonnin kaupp-alusten muuntamista, jos muunnostoimenpiteet merkitsevät suuria muutoksia lastisuunnitelmassa, rungossa tai koneistossa,

(d) ilmauksella 'omalla käyttövoimalla liikkuva avomerikelpoinen', että pysyvän käyttövoiman ja ohjauksen avulla aluksella on kaikki purjehduskelpoisuus-ominaisuudet avomerellä,

- (e) 'OECD:n sopimuksella' sopimusta tavanomaisten kilpailuedellytysten noudattamisesta kaupallisessa laivanrakennuksessa ja laivojen korjauksessa,
- (f) 'tuella' perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklassa tarkoitettua valtion tukea, johon valtion myöntämän tuen lisäksi sisältyvät alueellisten tai paikallisten viranomaisten tai muiden elinten myöntämä tuki sekä mikä tahansa tuki, joka sisältyy jäsenvaltion rahoitustoimintaan laivanrakennus-, muunnos- tai korjaustoimintaan, jota ei voida pitää aitona vakiosijoituskäytännön mukaisena riskipääoman sijoittamisena markkinataloudessa,
- (g) 'liitännäisyksiköllä' mitä tahansa luonnollista tai oikeushenkilöä, (i) joka omistaa laivanrakennusyrityksen tai valvoo sitä tai (ii) jonka suoraan tai välillisesti omistaa tai jota valvoo laivanrakennusyritys, joko osakeomistuksen kautta tai muutoin. Valvontatilanteen katsotaan syntyvän, kun henkilö tai laivanrakennusyritys omistaa tai pitää hallussaan 25 prosentin osuutta toisesta.

## 2 artikla

1. Tuki, joka myönnetään erityisesti joko suoraan tai välillisesti tässä asetuksessa määriteltyyn laivanrakennukseen, laivojen muuntamiseen ja korjaukseen ja jonka rahoittavat jäsenvaltiot tai niiden alueelliset tai paikalliset viranomaiset tai joka myönnetään missä tahansa muodossa valtion varoista, voidaan katsoa soveltuvaksi yhteismarkkinoille vain jos se noudattaa tämän asetuksen säännöksiä. Tämä ei koske vain sellaista toimintaa harjoittavia yrityksiä vaan myös liitännäisyksiköitä.
2. Minkään tämän asetuksen perusteella myönnetyn tuen edellytyksenä ei saa olla muista jäsenvaltioista peräisin olevien tuotteiden syrjintä.

## II LUKU

### YHTEISMARKKINOILLE SOVELTUVAT TOIMENPITEET

## 3 artikla

### **Tuki telakoiden sulkemiseen**

1. Yhteismarkkinoille soveltuvaksi voidaan katsoa tuki sellaisten työntekijöiden yksinomaiseksi eduksi, jotka menettävät eläke-etunsa tai joutuvat työttömiksi tai muutoin jäävät pysyvästi pois työstä kyseisestä laivanrakennusyrityksestä, kun apu liittyy telakoiden toiminnan keskeytymiseen tai supistamiseen, konkurssiin tai toiminnan siirtymiseen pois laivanrakennuksesta.
2. Tällaisen tuen piiriin hyväksyttäviä kustannuksia ovat erityisesti:
  - erorahat tai varhaiseläkkeelle joutuville työntekijöille suoritettavat maksut,

- neuvontapalvelut työntekijöille, jotka ovat jääneet tai jäämässä työttömiksi tai varhaiseläkkeelle sekä telakoiden suorittamat maksut pienyritysten perustamisen helpottamiseksi,
- työntekijöiden ammatillisen uudelleen koulutuksen maksut.

#### 4 artikla

#### **Tutkimus- ja kehitystoiminnan tuki**

1. Laivanrakennus-, laivojen muunnos- ja korjausteollisuudelle annettava tutkimus- ja kehitystoiminnan tuki voidaan katsoa yhteismarkkinoille soveltuvaksi silloin kun tämä julkinen avustus liittyy johonkin seuraavista:
  - (i) perustutkimus,
  - (ii) teollisuudenalan perustutkimus (edellyttäen että tuen määrä rajataan 50 prosenttiin tukikelpoisista kustannuksista),
  - (iii) soveltava tutkimus (edellyttäen että tuen määrä rajataan 35 prosenttiin tukikelpoisista kustannuksista),
  - (iv) kehitystoiminta (edellyttäen että tuen määrä rajataan 25 prosenttiin tukikelpoisista kustannuksista).
2. Pienten ja keskikokoisten laivanrakennusyri-tysten (tämän asetuksen tarkoituksiin nämä määritellään yrityksiksi, joissa on alle 300 työntekijää ja joiden vuosiliikevaihto ei ylitä 20 miljoonaa eua ja joista suuryritys omistaa enintään 25 prosenttia) tutkimus- ja kehitystoimintaan myönnettävän tuen sallittu enimmäismäärä on 20 prosenttiyksikköä korkeampi kuin tämän artiklan 1 kohdan (ii) - (iv) alakohdissa määritelty tuki.
3. Tässä artiklassa sovelletaan seuraavia tutkimus- ja kehitystoiminnan määritelmiä:
  - (a) Tähän tarkoitukseen kelpaavat vain seuraavat kustannukset:
    - (i) väline-, raaka-aine-, maapohja- ja rakennuskustannukset siltä osin kuin niitä käytetään tiettyyn tutkimus- ja kehityshankkeeseen,
    - (ii) tutkijoiden, teknikoiden ja muun avustavan henkilöstön kustannukset siltä osin kuin heidät on kiinnitetty tiettyyn tutkimus- ja kehityshankkeeseen,
    - (iii) konsultointi ja vastaavat palvelut mukaanlukien ulkopuolelta ostettu tutkimus, tekninen tietämys, patentit jne.,
    - (iv) yleiskustannukset (perusrakenne ja tukipalvelut) siltä osin kuin ne liittyvät tutkimus- ja kehityshankkeeseen ja sillä ehdolla, että ne eivät ylitä 45 prosenttia hankkeen kokonaiskustannuksista teollisuudenalan

perustutkimuksen osalta, 20 prosenttia soveltavan tutkimuksen osalta ja 10 prosenttia kehitystoiminnan osalta;

- (b) 'perustutkimuksella' tarkoitetaan tutkimustoimintaa, jota harjoittavat itsenäisesti korkeakoulut tai tutkimuslaitokset yleisen tieteellisen ja teknisen tietämyksen laajentamiseksi ilman teollisia tai kaupallisia tavoitteita,
- (c) 'teollisuudenalan perustutkimuksella' tarkoitetaan omaperäistä teoreettista ja kokeellista työtä, jonka tavoitteena on parempi ymmärrys tieteen ja tekniikan laeista ja siitä, miten niitä voitaisiin soveltaa jollekin teollisuudenalalle tai tietyn yrityksen toimintaan,
- (d) 'soveltavalla tutkimuksella' tarkoitetaan perustutkimuksen tulosten pohjalta tapahtuvaa tutkimusta tai kokeiluja, joiden tarkoituksena on edistää tiettyjen käytännön tavoitteiden saavuttamista kuten uusien tuotteiden, tuotantoprosessien ja palvelujen luomista; yleensä se loppuu ensimmäisen prototyypin rakentamiseen eikä siihen sisälly hankkeita, joiden päätavoite on myyntiin tarkoitettujen palvelujen ja erikoistuotteiden suunnittelu, kehittäminen tai testaaminen,
- (e) 'kehittämisellä' tarkoitetaan työtä, joka perustuu tieteellisen ja teknisen tietämyksen järjestelmälliseen käyttöön potentiaalisen uuden tuotteen, tuotantoprosessin tai palvelun suunnittelussa, kehittämisessä, testaamisessa tai arvioinnissa tai olemassaolevan tuotteen tai palvelun parantamista vastaamaan erityisiä suoritusvaatimuksia ja tavoitteita. Tähän vaiheeseen sisältyy tavallisesti prototyyppien valmistaminen ja koe- ja havainnollistamishankkeita mutta ei teollista soveltamista eikä kaupallista hyödyntämistä,
- (f) erityisesti laivanrakennus-, laivojen muunnos- ja korjausteollisuudelle tutkimus- ja kehitystoimintaan annettava tuki sisältää seuraavat tapaukset mutta ei rajoitu yksinomaan niihin:
  - (i) laivanrakennus-, laivojen muunnos- tai korjausteollisuuden tai tämän teollisuudenalan valvomien tai rahoittamien tutkimuslaitosten suorittamat tutkimus- ja kehityshankkeet,
  - (ii) laivausalan tai tämän alan valvomien tai rahoittamien tutkimuslaitosten suorittamat tutkimus- ja kehityshankkeet, kun hanke liittyy suoraan laivanrakennukseen tai laivojen korjaukseen,
  - (iii) yliopistojen, julkisten ja/tai itsenäisten yksityisten tutkimuslaitosten ja muiden teollisuudenalojen yhteistyössä laivanrakennusalan kanssa suorittamat tutkimus- ja kehityshankkeet,
  - (iv) yliopistojen, julkisten ja/tai itsenäisten yksityisten tutkimuslaitosten ja muiden teollisuudenalojen suorittamat tutkimus- ja kehityshankkeet, kun hankkeen käynnissäoloaikana on kohtuullista odottaa tulosten olevan huomattavaksi hyödyksi laivanrakennus-, laivojen muunnos- ja -korjausteollisuudelle.

4. Tutkimus- ja kehitystoiminnan tulokset on julkaistava kohtuullisen ajan kuluessa, ainakin vuosittain.

#### 5 artikla

#### **Välilliset tukitoimenpiteet**

1. Laivanvarustajille tai kolmansille osapuolille annettava tuki virallisesti tuettujen lainojen ja tukena myönnettävien takausten muodossa laivojen rakentamiseen tai muuntamiseen mutta ei niiden korjaamiseen voidaan katsoa yhteismarkkinoille soveltuvaksi, edellyttäen että toimenpiteet noudattavat OECD:n Understanding on Export Credits for Ships -kannanottoa, joka on esitetty asiakirjassa C/WP6(94)<sup>2</sup> tai muita sitä muuttavia tai sen korvaavia sopimuksia.
2. Kehitysmaalle kehitysapuna myönnetty laivanrakennukseen ja laivojen muunnostyöhön liittyvä tuki voidaan katsoa yhteismarkkinoille soveltuvaksi, jos se noudattaa sitä koskevia ehtoja, jotka on esitetty tämän artiklan 1 kohdassa mainitussa OECD:n kannanotossa tai sen jossain myöhemmässä lisäyksessä tai korjauksessa.
3. Jäsenvaltion laivanvarustajilleen tai muille sen valtion kolmansille osapuolille laivanrakennukseen tai laivojen muuntamiseen myöntämä tuki ei saa vääristää eikä uhata vääristää telakoiden välistä kilpailua kyseisessä jäsenvaltiossa eikä muiden jäsenvaltioiden telakoiden kanssa tilausten suuntaamisessa.

#### 6 artikla

#### **Espanja, Portugali, Belgia**

Espanjassa, Portugalissa ja Belgiassa investointituen ja minkä tahansa sosiaalisiin toimenpiteisiin tarkoitetun 3 artiklan soveltamisalaan kuulumattoman avun muodossa myönnetty ja 1 päivän tammikuuta 1996 jälkeen maksettu rakenneuudistustuki voidaan katsoa soveltuvaksi yhteismarkkinoille. Tämän tuen antamisesta on annettava erillinen ilmoitus, komission on hyväksyttävä tuki ennen 31 päivää joulukuuta 1996, ja sitä koskevat seuraavat ylärajat ja maksuajat:

	Tuen määrä	Viimeinen maksupäivä
Espanja	10 miljardia pesetaa	31 joulukuuta 1998
Portugali	5,2 miljoonaa conto	31 joulukuuta 1998
Belgia	1329 miljoonaa Belgian frangia	31 joulukuuta 1997

---

<sup>2</sup>EYVL N:o C 375, 30.12.1994, s. 38.

## 7 artikla

### **Muut toimenpiteet**

1. Poikkeustilanteissa voidaan perustamissopimuksen 92 artiklan nojalla myös muut tuet katsoa yhteismarkkinoille soveltuviksi. Jos komissio katsoo aiheelliseksi, se voi pyytää poikkeusta osapuolilta OECD-sopimuksen 5 artiklan 5 kohdan määräysten mukaisesti.
2. Turvallisuuteen ja ympäristöön liittyvien tutkimus- ja kehityshankkeiden kohdalla voidaan perustamissopimuksen 92 artiklan nojalla katsoa yhteismarkkinoille soveltuvaksi korkeampi tuen määrä kuin 4 artiklan 1 kohdan (ii) - (iv) alakohdissa tarkoitettu. Jos komissio katsoo aiheelliseksi, se voi pyytää hankkeen hyväksymistä osapuolilta OECD:n sopimuksen liitteen I B 3 2 kohdan määräysten mukaisesti.
3. Jos jotkin tämän asetuksen nojalla täytäntöönpannut toimenpiteet ovat OECD-sopimuksen 8 artiklan mukaisen erimielisyyksien sovittelun tai vientiluottojen osalta OECD:n Understanding on Export Credit for Ships -kannanoton mukaisten neuvottelujen kohteena, yhteisön kannan määrittelee komissio kuultuaan perustamissopimuksen 113 artiklan mukaista erityiskomiteaa.

## III LUKU

### VALVONTAMENETTELY

## 8 artikla

1. Perustamissopimuksen 93 artiklan määräysten lisäksi tämän asetuksen tarkoittamien laivanrakennus- ja -korjausyritysten tuet ovat 2 kohdassa säädettyjen erityisilmoitussääntöjen alaisia.
2. Jäsenvaltioiden on ennen täytäntöönpanoa ilmoitettava komissiolle seuraavat toimenpiteet ja saatava niihin komission lupa:
  - (a) mikä tahansa tämän asetuksen piiriin kuuluva tukisuunnitelma - uusi tai olemassaoleva - tai mikä tahansa olemassaolevan suunnitelman muutos,
  - (b) mikä tahansa päätös, jolla sovelletaan mitä tahansa yleisesti sovellettavaa alueellista tukiohjelmaa tässä asetuksessa tarkoitettuihin yrityksiin, jotta sen soveltuvuus perustamissopimuksen 92 artiklan määräyksiin voidaan todistaa
  - (c) jokainen yksittäinen tukiohjelmien soveltaminen 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa tai silloin kun komissio on siitä erityisesti säätänyt kyseisen tukiohjelman hyväksyessään.

## 9 artikla

1. Jotta komissio voi valvoa II luvun sisältämien tukisääntöjen täytäntöönpanoa, jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle:
- (a) kuukausittain kertomukset kullekin laivanrakennus- ja muunnosurakalle myönnettyistä julkista tukea saavista luottovaruksista urakkasopimuksen allekirjoittamiskuukautta seuraavan kuukauden loppuun mennessä liitteenä olevan lomakkeen 1 mukaisesti,
  - (b) jos jäsenvaltioilla on ohjelmat julkisten takausten ja vakuutusten myöntämisestä laivoille, on toimitettava vuotuiset kertomukset ohjelman tuloksista, maksetuista korvauksista, premio- ja palkkiotuloista, perimistuloista vuoden aikana sekä kaikki muut komission pyytämät tarpeelliset tiedot,
  - (c) loppuraportit jokaisesta ennen 1 päivää tammikuuta 1996 allekirjoitetusta laivanrakennus- ja -muutossopimuksesta urakan valmistumiskuukautta seuraavan kuukauden loppuun mennessä liitteenä olevan lomakkeen 2 mukaisesti,
  - (d) vuosikertomukset - jotka on toimitettava kertomusvuotta seuraavan maaliskuun 1 päivään mennessä - joissa ilmoitetaan yksityiskohtaisesti kullekin kansalliselle telakalle edellisen kalenterivuoden aikana maksettu kokonaisrahoitustuki liitteenä olevan lomakkeen 3 mukaisesti,
  - (e) jos telakka pystyy rakentamaan yli 5000 bruttorekisteritonnin kauppalaivoja, toimintakertomus - joka on toimitettava kahden kuukauden kuluessa siitä kun yhtiökokous on sen hyväksynyt - jossa kerrotaan julkisesti saatavissa olevat tiedot kapasiteetin kehityksestä ja omistuksen rakenteesta liitteessä 4 olevan lomakkeen mukaisesti.

## 10 artikla

Tämä asetus on voimassa 1 päivästä tammikuuta 1996 31 päivään joulukuuta 1998.



Lomake 2

Euroopan talousyhteisö

KAUPPALAIVOJEN VALMISTUMISILMOITUS

**Osa 1: Urakkasopimuksen yksityiskohdat**

1. Uusi laiva/laivan muunnos		
2. Yritys	3. Telakka	4. Telakan n:o
5. Rekisteröity omistaja		
6. Hallintayhtiö		
7. Aluksen rekisterimaa		
8. Urakkasopimuksen allekirjoituspäivä	9. Valmistumis-/toimituspäivä	

**Osa 3: Rahoitusjärjestelyt**

	Valuutta	Ecua (nykyarvo)	% urakkahinnasta
14. Urakkahinta			
15. Arvioitu urakkatappio (jos on)			
16. Urakkaan liittyvä asiakkaalle tai lopullisille omistajille annettu tuki:			
A. Telakalle myönnetyt			
(a) avustukset			
(b) luottovaraukset			
(c) verohelpotukset			
(d) muu tuki			
B. Asiakkaalle tai lopulliselle omistajalle myönnetyt			
(a) avustukset			
(b) luottovaraukset			
(c) verohelpotukset			
(d) muu tuki			

**Osa 2: Laivaa koskevat yksityiskohdat**

10. Alustyyppi (OECD:n luokituksen mukaan)	
11. Kuollut paino	
12. Bruttorekisteritonnia (GT)	13. Korvattu bruttotonnimäärä (CGT)
.....	.....

Lisätietoja antaa: ..... Päiväys: .....

Asema yrityksessä: ..... Allekirjoitus: .....

## Lomake 3

Euroopan talousyhteisö

## ILMOITUS YRITYKSEN SAAMASTA RAHOITUSTUESTA

Yrityksen nimi: \_\_\_\_\_

	Tukikelpoiset kustannukset (ml. kohdan 1 yksityis- kohtaiset tiedot niiden työntekijöiden määrästä, joita asia koskee	Saatu tuki		Oikeusperuste (mukaan lukien komission hyväksymis- päivämäärä)
		Muoto	Määrä	
1. Sosiaaliset tuet: (a) Erorahat (b) Varhaiseläkkeet (c) Uudelleenkoulutus (d) Ammatillinen uudelleenkoulutus  2. Tutkimus- ja kehitystuki (a) Perustutkimus (b) Teollisuudenalan perus- tutkimus (c) Soveltava tutkimus (d) Kehitys  3. Yleisesti sovellettavat aluetuet (määritellä tuen luonne): - -				

Lisätietoja antaa: \_\_\_\_\_ Päiväys: \_\_\_\_\_

Asema yrityksessä: \_\_\_\_\_ Allekirjoitus: \_\_\_\_\_

**ILMOITUS TELAKOISTA, JOILLA VOIDAAN RAKENTAA YLI 5000  
BRUTTOREKISTERITONNIN KAUPPALAIVOJA**

1. Yrityksen nimi
2. Käytettävissä oleva kokonaiskapasiteetti brt.
3. Telakkaa koskevat tiedot

Telakka	Laivojen enimmäiskoko (brt.)
( )	( )
( )	( )
( )	( )
4. Kuvaus kapasiteetin laajennus- tai supistussuunnitelmista
5. Omistus rakenne (pääomarakenne, suora ja välitön julkinen omistus)
6. Tilinpäätöstiedot (tase, ilmoitus voitoista ja tappioista, mukaan lukien hallintayhtiön erilliset tilinpäätökset laivanrakennustoiminnasta)
7. Julkisten varojen siirto (mukaan lukien takaukset, lainat jne.)
8. Vapautukset rahoitus- tai muista velvoitteista (mukaan lukien verotusedut ym.)
9. Pääomapanos (mukaan lukien pääoman korotus, osinkojen jättäminen yhtiöön, lainat ja niiden takaisinmaksu jne.)
10. Velkojen kuoletukset
11. Tappioiden siirto

ISSN 1024-4492

KOM(95) 410 lopullinen

# ASIAKIRJAT

FI

10

---

Luettelonumero : CB-CO-95-448-FI-C

ISBN 92-77-92886-7

---

Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto

L-2985 Luxemburg

19