



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 22.04.2002
COM(2002) 195 definitief

2002/0091 (ACC)

Voorstel voor een

BESCHIKKING VAN DE RAAD

tot wijziging van Beschikking 2001/76/EG wat betreft exportkredieten voor schepen

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

De Gemeenschap is een van de deelnemers¹ aan de OESO-regeling inzake richtsnoeren voor door de overheid gesteunde exportkredieten. Die regeling is in het Gemeenschapsrecht opgenomen bij een beschikking van de Raad van 4 april 1978. Die beschikking is voor onbepaalde tijd verlengd bij een beschikking van 14 december 1992, die gewijzigd is bij twee beschikkingen van de Raad van 22 december 2000. Een daarvan consolideert alle wijzigingen in de regeling sinds de laatste herziening daarvan in december 1992, en de andere bevat specifieke regels voor exportkredieten voor projectfinanciering.

1. Op exportkredieten voor schepen is de discipline van toepassing van de OESO-regeling van 1981 inzake exportkredieten voor schepen, die als bijlage aan de OESO-regeling is gehecht. Die discipline is sinds die tijd niet meer herzien en daardoor verouderd.
2. Het over exportkredieten handelende deel van de overeenkomst van 1994 inzake normale concurrentievoorwaarden in de commerciële scheepsbouw- en scheepsreparatiesector, die in OESO-verband tussen de Europese Gemeenschap en een aantal derde landen is gesloten en een herziening inhoudt van de bestaande discipline, had in de plaats moeten komen van de overeenkomst van 1981. De overeenkomst van 1994 is echter nooit in werking getreden, omdat zij door de Verenigde Staten niet is geratificeerd.
3. Ondanks dat de overeenkomst van 1994 niet in werking is getreden, werd zij wel toegepast door enkele deelnemers, terwijl anderen de discipline van 1981 zijn blijven toepassen, wat tot potentiële concurrentiedistorsies heeft geleid. De deelnemers van werkgroep 6 inzake scheepsbouw hebben daarom een subgroep van deskundigen opdracht gegeven een tekst voor een nieuwe sectorovereenkomst inzake exportkredieten op te stellen, die in de situatie helderheid moet brengen en de sector moet voorzien van actuele regels voor exportkredieten. De beoogde oplossing moest realiseerbaar zijn zonder de medewerking van de Verenigde Staten (die overigens niet aanwezig zijn op de exportmarkt voor schepen), aangezien deze er net zo min belangstelling voor hadden om bij dit proces betrokken te worden als om het akkoord van 1994 te ratificeren.
4. De groep van deskundigen heeft drie opties bekeken: aanneming van de overeenkomst van 1994 in ongewijzigde staat, aanneming van de overeenkomst van 1994, aangevuld met de wijzigingen die sindsdien in de regeling zijn aangebracht, en aanneming van een nieuwe sectorbijlage bij de regeling. Op 14 september 2001 is de groep van deskundigen overeengekomen voor te stellen een bijlage bij de regeling vast te stellen als discipline voor exportkredieten.

¹ De deelnemers aan de regeling zijn: Australië, Canada, de Europese Gemeenschap (België, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Portugal, Spanje, het Verenigd Koninkrijk en Zweden), Korea, Japan, Nieuw-Zeeland, Noorwegen, de Verenigde Staten en Zwitserland.

5. Na de formele goedkeuring op 21 december 2001 in OESO-werkgroep 6² is de vervanging van de tekst van de oude bijlage I door de tekst van de nieuwe sectorovereenkomst goedgekeurd door de deelnemers aan de regeling.
6. Het hoofddoel van de Regeling inzake richtsnoeren voor door de overheid gesteunde exportkredieten is het reguleren van overheidsinterventies op het gebied van exportkredieten, zodat die interventies geschieden op basis van kwaliteit en prijs en niet op basis van de financieringscondities die de sterkste steun krijgen. Dit moet leiden tot gelijke concurrentievoorwaarden voor alle exporteurs. De regeling is het internationale referentiekader voor de regulering van overheidssteun voor exportkredieten. Schepen moeten daarom aan dezelfde discipline worden onderworpen als andere exporteerbare kapitaalgoederen. Een gedifferentieerde behandeling moet, net als het geval is voor kerncentrales en luchtvaartuigen, beperkt blijven tot de technische bijzonderheden die deze sector kenmerken.

De Commissie meent dat dankzij de regeling een effectieve internationale discipline tot stand is gekomen, waardoor duidelijk een neerwaartse druk is uitgeoefend op de hoogte van de overheidsinterventies. De regeling heeft bijgedragen tot het voorkomen van concurrentievervalsing met betrekking tot door de overheid gesteunde exportkredieten en -garanties. De Commissie is daarom voorstandster van de opneming in de regeling van een nieuwe discipline voor exportkredieten voor schepen. Dit is een nieuwe fase in de strijd tegen concurrentievervalsing in de handel wereldwijd.

De Commissie verzoekt de Raad dan ook zijn goedkeuring te hechten aan bijgaand voorstel voor een beschikking tot goedkeuring van de nieuwe bijlage I bij de regeling en tot toepassing ervan in het Gemeenschapsrecht.

² Lid van werkgroep 6 zijn: de Europese Gemeenschap (België, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Portugal, Spanje, het Verenigd Koninkrijk en Zweden), Korea, Japan, Mexico, Noorwegen, Polen, Slowakije en de Verenigde Staten. Waarnemend lid zijn: Canada, Roemenië, de Russische Federatie en Turkije.

Voorstel voor een

BESCHIKKING VAN DE RAAD

tot wijziging van Beschikking 2001/76/EG wat betreft exportkredieten voor schepen

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 133,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Gemeenschap is partij bij de Regeling inzake richtsnoeren voor door de overheid gesteunde exportkredieten die in het kader van de OESO is gesloten, hierna „regeling” genoemd.
- (2) Krachtens de beschikking van de Raad van 22 december 2000 tot wijziging van de Beschikking van 4 april 1978 over de toepassing van enkele richtsnoeren op het gebied van door de overheid gesteunde exportkredieten³ zijn de richtsnoeren in de aan de beschikking gehechte regeling van toepassing in de Gemeenschap.
- (3) De deelnemers aan de regeling hebben, in samenwerking met de leden van OESO-werkgroep 6 inzake scheepsbouw, besloten tot bijwerking van de specifieke richtsnoeren voor exportkredieten voor deze sector, zoals die in bijlage I bij de regeling zijn opgenomen. De deelnemers aan de regeling hebben in het kader van de OESO hun goedkeuring gehecht aan de nieuwe sectorovereenkomst inzake exportkredieten voor schepen.
- (4) De regeling blijft van toepassing op schepen die niet onder de sectorovereenkomst vallen, evenals op schepen die wel onder de sectorovereenkomst vallen, wanneer deze niet in specifieke bepalingen voorziet.
- (5) Beschikking 2001/76/EG moet dienovereenkomstig worden gewijzigd,

³ PB L 32 van 2.2.2001, blz. 1.

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De bijlage bij Beschikking 2001/76/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 3 wordt punt a) vervangen door de volgende tekst:

„Deze regeling is van toepassing op schepen die niet onder de Sectorovereenkomst inzake exportkredieten voor schepen (bijlage I) vallen. Ten aanzien van deelnemers aan de sectorovereenkomst en van de schepen die in de sectorovereenkomst zijn bedoeld, is de regeling van toepassing, tenzij de sectorovereenkomst een overeenkomstige bepaling bevat die een aanvulling vormt op de regeling, in welk geval de sectorovereenkomst van toepassing is.”

2. In artikel 49 wordt punt a) 4) geschrapt.
3. Bijlage I wordt vervangen door de tekst in de bijlage bij deze beschikking.

Artikel 2

Deze beschikking is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, [...]

Voor de Raad
De voorzitter
[...]

„BIJLAGE I

SECTOROVEREENKOMST INZAKE EXPORTKREDIETEN VOOR SCHEPEN

HOOFDSTUK I : TOEPASSINGSGEBIED VAN DE SECTOROVEREENKOMST

1. Deelnemers

De deelnemers aan de sectorovereenkomst zijn Australië, de Europese Gemeenschap (waartoe behoren: België, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Portugal, Spanje, Zweden, het Verenigd Koninkrijk), Japan, Korea, Noorwegen, Polen en Slowakije.

2. Werkingssfeer

Deze sectorovereenkomst, die een aanvulling is op de regeling, bevat bijzondere richtsnoeren voor door de overheid gesteunde exportkredieten met betrekking tot exportcontracten voor:

- 2.1. nieuwe zeeschepen van 100 GT of meer, bestemd voor het vervoer van goederen of personen of voor het verrichten van speciale diensten (bijvoorbeeld vissersschepen, fabrieksschepen, ijsbrekers of baggerschepen, die door hun voortstuwings- en besturingssysteem permanent alle kenmerken vertonen van autonome bestuurbaarheid in volle zee), sleepboten van 365 kW of meer, en niet afgewerkte casco's die drijvend en mobiel zijn. De sectorovereenkomst heeft geen betrekking op militaire vaartuigen. Drijvende dokken en mobiele offshore-installaties vallen niet onder de sectorovereenkomst; indien echter problemen mochten ontstaan in verband met exportkredieten voor dergelijke installaties kunnen de deelnemers aan de sectorovereenkomst (hierna „deelnemers” genoemd) na overweging van met redenen omklede verzoeken van deelnemers besluiten dat zij wel onder de sectorovereenkomst vallen.
- 2.2. scheepsverbouwingen. Onder „scheepsverbouwing” wordt verstaan: een verbouwing van zeeschepen van meer dan 1 000 GT die een radicale wijziging van het laadplan, de romp of het voortstuwingsmechanisme inhoudt.
- 2.3. i) Schepen van het type hovercraft vallen niet onder de sectorovereenkomst. De deelnemers mogen voor dergelijke schepen echter exportkredieten verstrekken op dezelfde voorwaarden als die waarin de sectorovereenkomst voorziet. Zij verbinden zich ertoe van deze mogelijkheid met mate gebruik te maken en dergelijke kredietvoorwaarden voor schepen van het type hovercraft niet toe te kennen wanneer is vastgesteld dat er geen concurrentie bestaat onder de voorwaarden van de sectorovereenkomst.

ii) In de sectorovereenkomst wordt „hovercraft” gedefinieerd als een amfibievoertuig van ten minste 100 ton, ontworpen om uitsluitend te worden gedragen door lucht die uit het voertuig wordt geblazen en een luchtkussen vormt, vastgehouden binnen een soepele rok langs de rand van het voertuig en het grond- of wateroppervlak onder het voertuig, en dat kan worden voortgestuwd en bestuurd door middel van luchtschroeven of door omsloten ventilatoren of soortgelijke toestellen.

iii) Overeengekomen wordt dat het toekennen van exportkredieten tegen dezelfde voorwaarden als die waarin deze sectorovereenkomst voorziet, beperkt dient te blijven tot vaartuigen van het type hovercraft die worden gebruikt op zeeroutes en niet-landroutes, behalve om terminalinstallaties te bereiken die zich op ten hoogste 1 km afstand van het water bevinden.

HOOFDSTUK II : EXPORTKREDIETEN EN GEBONDEN HULP

3. Maximale krediettermijn

De maximale krediettermijn bedraagt twaalf jaar vanaf de levering, ongeacht hoe het land is ingedeeld.

4. Contante betalingen

De deelnemers verlangen een contante aanbetaling van ten minste twintig percent van de contractprijs bij levering.

5. Aflossing van de hoofdsom

De hoofdsom van een exportkrediet wordt afgelost in gelijke termijnen met regelmatige tussenpozen van gewoonlijk zes maanden en ten hoogste twaalf maanden.

6. Minimumpremie

De bepalingen van de regeling die betrekking hebben op de minimumpremiereferentiebedragen zijn slechts van toepassing na nadere evaluatie door de deelnemers aan deze sectorovereenkomst.

7. Hulp

Deelnemers die hulp wensen te verlenen dienen, in aanvulling op de bepalingen van de regeling, te bevestigen dat het schip tijdens de krediettermijn niet onder goedkope vlag zal worden geëxploiteerd en dat voldoende is komen vast te staan dat de uiteindelijke eigenaar verblijf houdt in het ontvangende land, geen niet-operationele dochteronderneming is van een buitenlandse belangengroep en zich ertoe heeft verbonden het schip niet te verkopen zonder goedkeuring van zijn overheid.

HOOFDSTUK III: PROCEDURES

8. Kennisgeving

Met het oog op transparantie verstrekt iedere deelnemer, ter aanvulling op het bepaalde in de regeling en in het Creditor Reporting System van IBRD/Berner Unie/OESO, jaarlijks gegevens over zijn systeem voor de verlening van overheidssteun en over de wijze waarop deze sectorovereenkomst ten uitvoer wordt gelegd, waarbij tevens een overzicht van de van kracht zijnde regelingen wordt gegeven.

9. Onderzoek

- a) De sectorovereenkomst wordt jaarlijks of op verzoek van een deelnemer aan een onderzoek onderworpen in het kader van de OESO-werkgroep Scheepsbouw. Van dit onderzoek wordt verslag uitgebracht aan de deelnemers aan de regeling.
- b) Ter bevordering van de samenhang en consistentie van de regeling en deze sectorovereenkomst en met het oog op de aard van de scheepsbouwindustrie zien de deelnemers aan deze sectorovereenkomst en aan de regeling toe op passend overleg en passende coördinatie.
- c) Wanneer door de deelnemers aan de regeling wordt besloten tot wijziging van de regeling, onderzoeken de deelnemers aan deze sectorovereenkomst (hierna „deelnemers” genoemd) het daartoe strekkende besluit en beoordelen zij het belang ervan voor de sectorovereenkomst. In afwachting van die beoordeling zijn de wijzigingen van de regeling niet van toepassing op deze sectorovereenkomst. Indien de deelnemers de wijzigingen van de regeling kunnen aanvaarden, delen zij dat schriftelijk mede aan de deelnemers aan de regeling. Kunnen de deelnemers de wijzigingen van de regeling niet aanvaarden voorzover die wijzigingen betrekking hebben op de scheepsbouw, dan stellen zij de deelnemers aan de regeling van hun bezwaren in kennis en treden in overleg met hen om voor deze problemen een oplossing uit te werken. Wanneer de twee groepen niet tot overeenstemming kunnen komen, is het standpunt van de deelnemers bepalend wat de toepassing van de wijzigingen op de scheepsbouw betreft.
- d) Zodra de „Overeenkomst inzake normale concurrentievoorwaarden in de commerciële scheepsbouw- en scheepsreparatiesector” in werking is getreden, is deze sectorovereenkomst niet langer van toepassing op deelnemers die wettelijk verplicht zijn de „Overeenkomst inzake exportkredieten voor schepen” [C/WP6(94)6] van 1994 toe te passen. Deze deelnemers zetten zich in voor een onmiddellijke herziening, teneinde de Overeenkomst van 1994 met deze sectorovereenkomst in overeenstemming te brengen.

AANHANGSEL

VERBINTENISSEN IN VERBAND MET TOEKOMSTIGE WERKZAAMHEDEN

Ter aanvulling op de toekomstige werkzaamheden in verband met de regeling komen de deelnemers aan deze sectorovereenkomst overeen:

- a) een illustratieve lijst van scheepstypen op te stellen die algemeen als niet commercieel levensvatbaar worden beschouwd, daarbij rekening houdend met de in de regeling vervatte disciplines inzake gebonden hulp;
- b) de bepalingen van de regeling inzake minimumpremiereferentiebedragen te herzien met het oog op de opneming ervan in deze sectorovereenkomst;
- c) de opneming van andere disciplines inzake minimumrentetarieven, met inbegrip van speciale CIRR-rentetarieven en zwevende rentetarieven, te bespreken, zulks met inachtneming van de ontwikkelingen in de internationale onderhandelingen op dat gebied;
- d) de toepasselijkheid van jaarlijkse termijnen voor de aflossing van de hoofdsom te bespreken.”