

Til lovforslag nr. L 174. Betænkning afgivet af Skatte- og Afgiftsudvalget den 27. januar 1989

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om ændring af forskellige skattelove

(Forlængelse af dele af skibsværftsaftalen)

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til skatteministeren, som denne har besvaret skriftligt.

Som bilag til denne betænkning er optrykt skatteministerens besvarelse af udvalgets spørgsmål nr. 1 og Rådets direktiv (87/167) om støtte til skibsbygningsindustrien samt industriministerens besvarelse af et spørgsmål fra Folketingets Finansudvalg.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af Socialistisk Folkepartis medlemmer) lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal inden for flertallet* (Socialdemokratiets medlemmer af udvalget) ønsker at udtale følgende:

Selv om værfternes ordrebeholdning for tiden tegner godt, finder Socialdemokratiet det forkert at nedtrappe støtten til værfterne over en treårig periode, således at støtten bortfalder helt.

EF tillader en værftsstøtte på op til 26 pct. af skibets pris, og de øvrige EF-lande med skibsværfter vil sikkert udnytte denne støttemulighed fuldt ud.

Regeringens beslutning om at nedtrappe støtten til de danske skibsværfter stiller derfor skibsværfterne i en håbløs konkurrencesituation og forringer deres ellers gunstige konkurrenceevne til stor skade for erhvervet og dermed beskæftigelsen.

Et *mindretal* (Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget) vil redegøre for sin stilling til lovforslaget ved dettes 2. behandling.

Aagaard (KF) Else Theill Sørensen (KF) Pernille Sams (KF) Svend Heiselberg (V) nfm.

Skrumsgaard Skau (V) Glistrup (FP) Elisabeth Arnold (RV) Bente Juncker (CD)

Kofod-Svendsen (KRF) Helen Beim (S) Erling Christensen (S) Pia Gjellerup (S)

Klaus Hækkerup (S) Henning Nielsen (S) Stavvad (S) fmd. Bjørn Poulsen (SF)

Jens Thoft (SF)

Bilag 1

Et af udvalgets spørgsmål til skatteministeren, dennes besvarelse heraf og Rådets direktiv 87/167

Skatteministeriet

26. januar 1989

Spørgsmål 1:

Hvordan er de gældende og de foreslåede, kommende EF-regler for værftsstøtte?

Svar:

Spørgsmålet har været forelagt Industriministeriet, der oplyser følgende:

»I henhold til EF's 6. direktiv om støtte til skibsbygningsindustrien fastsættes maksimumsgrænsen for støtte til skibsbygning én gang årligt af Kommissionen. Forud for gennemgangen af den endelige fastsættelse har EF-Kommissionen ved en særlig erklæring forpligtet sig til at afholde multilaterale konsultationer med medlemsstaterne. Denne drøftelse af de nugældende støttelefter fandt sted den 29. november 1988. Til mødet forelå oplysninger til belysning af forskellen mellem skibsbygningsomkostninger inden for De Europæiske Fællesskaber og skibspriser hos Fællesskabets vigtigste internationale konkurrenter. Kommis-

sionen (Generaldirektoratet for Konkurrence) havde på denne baggrund og under hensyn til blandt andet direktivets krav om degressivitet foreslået et støtteniveau på 23 pct. for skibe, der koster mere end 6 mio. ECU, ca. 48 mio. DKK, og 16 pct. for skibe, der koster mindre end 6 mio. ECU, fra henholdsvis 28 pct. og 20 pct. af kontraktsprisen før støtte. Efter det multilaterale møde blev generaldirektoratets indstilling til nye maksimumsgrænser tillige med medlemslandenes reaktioner forelagt for den samlede Kommission.

Ved Udenrigsministeriets skrivelse af 9. januar 1989 er Industriministeriet blevet underrettet om Kommissionens endelige beslutning. Det fremgår heraf, at Kommissionen har besluttet at fastsætte maksimumsgrænsen til 26 pct. for 1989, og at grænsen for små, specialiserede skibe, som koster mindre end 6 mio. ECU, er fastsat til 16 pct. for 1989.

Til udvalgets orientering vedlægges det 6. direktiv.«

Anders Fogh Rasmussen

/ Peter Bak

Rådets direktiv af 26. januar 1987 om støtte til skibsbygningsindustrien (87/167/EØF)

Rådet for De Europæiske Fællesskaber har – under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 92, stk. 3, litra d), 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:

Rådets direktiv 81/363/EØF af 28. april 1981 om støtte til skibsbygningsindustrien⁽⁴⁾, senest ændret ved direktiv 85/2/EØF⁽⁵⁾, udløber den 31. december 1986;

siden vedtagelsen af direktiv 81/363/EØF er der ganske vist sket fremskridt med hensyn til strukturtilpasningen inden for Fællesskabets skibsbygningsindustri, men krisen inden for skibsbygningsindustrien i verden som helhed forværres fortsat, samtidig med at misforholdet mellem skibsbygningskapaciteten og efterspørgslen får priserne til at falde til et niveau, der ofte ligger under de europæiske værfters faste omkostninger; problemet vedrørende priserne er blevet forværret ved, at der i tredjelande er udviklet en kapacitet, som er særdeles konkurrencedygtig, hvad omkostningerne angår, navnlig inden for seriefremstilling af standardiserede skibe;

den forbedring af efterspørgslen, der blev forudset i nævnte direktiv, har ikke fundet sted, efterspørgselsudsigterne for skibsbygningsindustrien er ikke opmuntrende, og en eventuel stigning i efterspørgslen vil sandsynligvis omgående føre til en forøgelse af produktionskapaciteten i en række tredjelande;

en konkurrencedygtig skibsbygningsindustri er af vital interesse for Fællesskabet og bidrager til dets økonomiske og sociale udvikling, idet

den udgør et væsentligt marked for en række industrier, herunder de teknologisk avancerede; den bidrager desuden til at opretholde beskæftigelsen på en række områder, hvoraf nogle allerede har en stor arbejdsløshed; dette gælder også ombygnings- og reparationsindustrien;

det er nu indlysende, at skibsbygningsindustrien snarere er præget af en fundamental strukturbestemt krise end af konjunkturmæssige efterspørgselsproblemer, og at det i denne situation vil være kortsigtet fortsat at afbøde forværringen af krisen ved at forøge driftsstøtten, der har tendens til at forstærke opdelingen af det interne marked og betyder et konstant dræn i medlemsstaternes knappe budgetmidler, uden at den medfører nogen varig forbedring af skibsbygningsindustriens konkurrenceevne;

på baggrund af de bestående forskelle i produktionsomkostningerne for de fleste skibstyper mellem EF-værfterne og skibsværfterne i visse tredjelande forekommer det ikke muligt at afskaffe støtten til denne industri omgående, da det er nødvendigt at ansøre til strukturomlægning på mange værfter; det er dog nødvendigt at føre en strammere og mere selektiv støttepolitik for at støtte den nuværende tendens hen imod produktion af teknologisk avancerede skibe og for at sikre rimelige og ensartede konkurrencevilkår inden for Fællesskabet; en sådan politik er den bedst egnede til at sikre, at der opretholdes et tilstrækkeligt aktivitetsniveau på de europæiske værfter, og dermed, at en effektiv og konkurrencedygtig skibsbygningsindustri kan overleve;

på denne baggrund må de forskellige former for støtte, der for øjeblikket ydes af medlemsstaterne, behandles forskelligt; en produktionsstøtte på de områder, hvor omkostningsfordelene i højere grad er på Fællesskabets side, og hvor der er en reel mulighed for, at genskabe konkurrenceevnen på lang sigt, er tilsyneladende det bedste middel til at nå ovennævnte mål, en forbedring af konkurrenceevnen og en formindskelse af konkurrencefor-

drejningerne i samhandelen inden for Fællesskabet; dette støtteniveau bør fastlægges ved hjælp af en fælles maksimumsgrænse, der revideres med mellemrum efter høring af medlemsstaterne på grundlag af en uafhængig undersøgelse, og som tager hensyn til den forventede langfristede udvikling inden for skibsbygningsindustrien, således at der sikres det bedst mulige aktivitetsniveau i forhold til den økonomiske situation samt en fortsat strukturtilpasning; for at undgå forskelsbehandling er det nødvendigt at lade denne fælles maksimumsgrænse gælde for alle former for produktionsstøtte, herunder støtte til dækning af tab samt støtte, der ydes indirekte gennem tredjemand; da større effektivitet er en af direktivets hovedmålsætninger, bør den årlige gennemgang af maksimumsgrænsen for produktionsstøtte altid sigte mod gradvis at sænke denne grænse; for at sætte medlemsstaterne i stand til at konkurrere på lige fod og i betragtning af de vedvarende strukturforskelle mellem værfterne i de forskellige medlemsstater kan det være nødvendigt at tillade støtte til strukturomlægning for at muliggøre gennemførelsen af de ønskede strukturændringer, såfremt de ikke medfører kapacitetsforøgelse; selv om det foreslås, at ombygning af skibe behandles på samme måde som skibsbygning, er det ikke hensigtsmæssigt i betragtning af den konstante overskudskapacitet inden for denne industri at tillade støtte til skibsreparationsindustrien ud over investerings- og lukningsstøtte samt støtte til forskning og udvikling;

da strukturomlægningen i Spanien og Portugal er mindre fremskreden end i de andre medlemsstater og den umiddelbare anvendelse af det fælles produktionsstøtteleft derfor kan volde vanskeligheder i disse to medlemsstater, bør en vis overgangsperiode indrømmes for gradvis at sætte dem i stand til efter en yderligere strukturomlægningsperiode at tilpasse sig ordningen i hele Fællesskabet;

for at sikre fuld gennemsigtighed, hvilket er af afgørende betydning for, at en fællesskabsstøtteordning kan fungere tilfredsstillende, både hvad angår driftsstøtte og fordelingen af byderne med hensyn til strukturomlægning, vil det være nødvendigt at skærpe reglerne for anmeldelse, herunder anmeldelse af støtte til

redere til nybygning eller ombygning af skibe, samt medlemsstaternes forpligtelser til at aflægge rapport om den faktisk udbetalte støtte og om, i hvilket omfang målsætningerne for strukturomlægningen er opfyldt;

nedskæringen af søfartskapaciteten på verdensplan bør ske på den mindst skadelige og mest ligelige måde;

der bør træffes yderligere foranstaltninger med henblik på at råde bod på de sociale og regionale konsekvenser af omstruktureringen af skibsbygningsindustrien;

der bør ligeledes træffes fællesskabsforanstaltninger med henblik på at øge efterspørgslen efter nye skibe hos EF-skibsværfterne –

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Kapitel 1

Generelle bestemmelser

Artikel 1

I dette direktiv forstås ved:

- a) »skibsbygning«: bygning i Fællesskabet af følgende søgående skibe med metalskrog:
 - handelsskibe på mindst 100 BT til befordring af personer og/eller gods,
 - fiskerfartøjer på mindst 100 BT,
 - muddermaskiner eller fartøjer til andet arbejde på havet på mindst 100 BT, bortset fra boreplatforme,
 - bugserbåde med en maskineffekt på mindst 365 kW;
- b) »ombygning af skibe«: ombygning i Fællesskabet af søgående skib med metalskrog, jf. litra a), på mindst 1.000 BT, såfremt det udførte arbejde medfører en gennemgribende ændring af lasteevnen, skroget, fremdriftssystemet eller passagerforholdene;
- c) »reparation af skibe«: reparation af de i litra a) nævnte skibe;
- d) »støtte«: statsstøtte i henhold til traktatens artikel 92 og 93; dette begreb dækker ikke kun støtte, som ydes af staten selv, men også støtte ydet

af regionale eller lokale organer samt den støtte, der eventuelt indgår i medlemsstaternes finansieringsforanstaltninger til fordel for skibsbygnings- eller skibsreparationsværfter, som de kontrollerer direkte eller indirekte, når disse foranstaltninger ikke henhører under tilvejebringelse af risikovillig kapital efter almindelig selskabspraksis i et samfund med markedsøkonomi. Disse former for støtte kan betragtes som forenelige med fællesmarkedet, såfremt de opfylder undtagelseskriterierne i dette direktiv;

e) »kontraktbeløbet eksklusiv støtte«:

den i kontrakten fastsatte pris plus hele den støtte, der ydes direkte til skibsværftet.

Artikel 2

Den støtte, der ydes i henhold til dette direktiv, må ikke indebære betingelser, der medfører forskelsbehandling af varer med oprindelse i andre medlemsstater.

Artikel 3

Støtte til rederier

1. Alle former for støtte til rederier eller tredjemænd, der foreligger som støtte til bygning eller ombygning af skibe, er omfattet af de i artikel 10 omhandlede regler for anmeldelse.

Denne støtte omfatter kreditter, garantier og særlige skattelettelser, der ydes rederier eller tredjemænd med de i første afsnit nævnte formål.

2. Subventionsækvivalenten af denne støtte er helt undergivet bestemmelserne i artikel 4 samt den kontrolprocedure, der er fastlagt i artikel 11, når denne støtte faktisk anvendes til bygning eller ombygning af skibe på værfter i Fællesskabet.

3. Støtte, som en medlemsstat yder til rederier eller tredjemænd i den pågældende medlemsstat til bygning eller ombygning af skibe, må ikke føre til fordrejninger af konkurrenceforholdene mellem de nationale værfter og værfterne i andre medlemsstater i forbindelse med tildelingen af ordrer.

4. Disse bestemmelser foregriber på ingen måde eventuelle fremtidige EF-regler for rederistøtte.

Kapitel II

Driftsstøtte

Artikel 4

Kontraktbetinget produktionsstøtte

1. Produktionsstøtte til bygning og ombygning af skibe kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, såfremt den samlede støtte, udtrykt i nettosubventionsækvivalent, der ydes til hver enkelt kontrakt, ikke overstiger en fælles maksimumsgrænse angivet i procent af kontraktbeløbet eksklusiv støtten, i det følgende benævnt maksimumsgrænsen.

2. Maksimumsgrænsen fastsættes af Kommissionen på grundlag af den bestående forskel mellem de mest konkurrencedygtige EF-værfters omkostninger og de priser, der anvendes af deres vigtigste internationale konkurrenter med særligt henblik på de markedssegmenter, hvor EF-værfterne er forholdsvis mest konkurrencedygtige.

Kommissionen skal dog i særlig grad bestræbe sig for at sikre, at støtten til bygning af små, specialiserede skibe, herunder små skibe, som koster mindre end 6 mio. ECU, der udgør et markedssegment, som normalt udfyldes af de små værfter, og hvor konkurrencen hovedsagelig gør sig gældende inden for Europa, holdes på det lavest mulige niveau, idet der dog herved tages hensyn til den særlige situation i Grækenland.

3. Maksimumsgrænsen tages op til gennemgang hver tolvte måned eller med kortere mellemrum, når ekstraordinære omstændigheder kræver det, med henblik på en gradvis nedsættelse af maksimumsgrænsen. Når Kommissionen tager den fælles maksimumsgrænse for støtte op til revision, påser den, at der ikke sker koncentration af skibsbygningsvirksomhed på specifikke markedssegmenter af et sådant omfang, at det måtte stride mod Fællesskabets interesser.

4. Maksimumsgrænsen gælder ikke blot for alle former for produktionsstøtte, der ydes direkte til værfterne – hvad enten der er tale om sektorstøtte, generel støtte eller regionalstøtte – men også for den i artikel 3, stk. 2, omhandlede støtte.

5. Den samlede støtte, der ydes i henhold til de forskellige støtteordninger, må under ingen

omstændigheder overstige den maksimumsgrænse, der er fastsat i henhold til stk. 2. Individuelle støtteprojekter behøver ikke forudgående at anmeldes til og godkendes af Kommissionen.

Foreligger der imidlertid konkurrence mellem værfter i forskellige medlemsstater om én bestemt kontrakt, kræver Kommissionen på anmodning af en medlemsstat, at de pågældende støtteprojekter anmeldes på forhånd. I så fald træffer Kommissionen afgørelse inden 30 dage fra anmeldelsen. Disse støtteprojekter må ikke gennemføres, før den har godkendt dem. Kommissionen skal da ved sin beslutning sikre, at den planlagte støtte ikke påvirker handelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

6. Maksimumsgrænsen gælder ikke for støtte i form af kreditfaciliteter til bygning eller ombygning af skibe, såfremt støtten er i overensstemmelse med OECD-Rådets resolution af 3. august 1981 (Arrangement vedrørende eksportkreditter til skibe) eller med eventuelle aftaler, der måtte erstatte resolutionen. En sådan støtte kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet på betingelse af, at den er i overensstemmelse med ovennævnte resolution eller eventuelle aftaler, der måtte erstatte resolutionen.

7. Maksimumsgrænsen gælder ikke for støtte til bygning og ombygning af skibe, når denne støtte ydes som bistand til et udviklingsland. Støtten kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, såfremt den opfylder de betingelser, som OECD's arbejdsgruppe nr. 6 har fastlagt på dette område i sin udtalelse om fortolkningen af artikel 6, 7 og 8 i det OECD-arrangement, der er nævnt i stk. 6 i nærværende artikel, eller såfremt den er i overensstemmelse med senere tilføjelser til eller ændringer i den nævnte udtalelse.

Alle sådanne individuelle støtteprojekter skal anmeldes til Kommissionen, før de iværksættes. Kommissionen kontrollerer det særlige udviklingsaspekt i forbindelse med den planlagte støtte, og at støtten falder ind under de områder, den i første afsnit nævnte udtalelse gælder.

Artikel 5

Andre former for driftsstøtte

1. Støtte til bygnings- og ombygningsværfters fortsatte drift, herunder støtte til dækning

af tab, støtte til redning af virksomheder og alle andre former for driftsstøtte, der ikke er direkte knyttet til særlige strukturomlægningsforanstaltninger som omhandlet i kapitel III, kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, såfremt den ikke, sammenlagt med produktionsstøtte, der ydes direkte til individuelle kontrakter om skibsbygning og -ombygning i henhold til artikel 4, stk. 4, overstiger maksimumsgrænsen, angivet i procent af støttemodtagerens årsomsætning inden for skibsbygning og -ombygning.

2. Det påhviler medlemsstaterne at dokumentere, i hvilket omfang den nationale støttemodtageres omsætning og tab vedrører skibsbygning og -ombygning, og i hvilket omfang omsætningen og tabet vedrører virksomhedens eventuelle øvrige aktiviteter, samt at oplyse om, hvorvidt støtten tager sigte på delvis at dække tab eller udgifter i forbindelse med de i kapitel III omhandlede strukturomlægningsforanstaltninger med en nøje specificering af disse foranstaltninger.

Kapitel III

Støtte til strukturomlægning

Artikel 6

Investeringsstøtte

1. Der må ikke ydes investeringsstøtte, uanset om den er sektorbestemt eller ej, til oprettelse af nye skibsværfter eller til investeringer i bestående skibsværfter, hvis en sådan støtte vil kunne øge medlemsstaternes skibsbygningskapacitet.

En sådan støtte kan kun ydes til skibsreparationsværfter, såfremt den er kædet sammen med en strukturomlægningsplan, der indebærer en nedskæring af den samlede skibsreparationskapacitet i den pågældende medlemsstat. I denne sammenhæng kan Kommissionen tage hensyn til kapacitetsnedskæringer foretaget i de umiddelbart foregående år.

2. Stk. 1 gælder hverken for åbning af et nyt skibsværft i en medlemsstat, som i øvrigt ikke har skibsbygningsanlæg, eller for investeringer i det eneste bestående skibsværft i en medlemsstat – på betingelse af, at det pågældende skibsværfts indvirkning på fællesmarkedet er minimal.

3. I overensstemmelse med stk. 1 kan investeringsstøtte betragtes som forenelig med fællesmarkedet, såfremt

- støttens størrelse og intensitet er berettiget ud fra den pågældende strukturlægnings omfang;
- støtten kun omfatter støtte til de udgifter, der er direkte forbundet med investeringen.

4. Når Kommissionen undersøger de i stk. 1 og 3 omhandlede former for støtte, skal den tage hensyn til, i hvilket omfang det pågældende investeringsprogram bidrager til at opfylde Fællesskabets mål for denne sektor for så vidt angår innovation, specialisering, arbejdsforhold, sundhed, sikkerhed og miljø.

Artikel 7

Støtte til lukning

1. Støtte til dækning af de normale omkostninger som følge af hel eller delvis lukning af skibsbygnings- eller skibsreparationsværfter kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, såfremt den medfører en reel og definitiv kapacitetsnedskæring.

Der kan navnlig ydes støtte 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 oprettelse af små virksomheder;
- ydelse til arbejdstagere med henblik på omskoling;
- udgifter i forbindelse med omlægning af værftet, dets bygninger, anlæg og infrastruktur til anden anvendelse end den i artikel 1, litra a), b) og c), omhandlede;
- i tilfælde af fuldstændig lukning af et værft den bogførte restværdi af dets anlæg (heri ikke medregnet den andel af enhver nyvurdering, der har fundet sted siden 1. januar 1982, og som måtte overstige den nationale inflationsats).

3. Støttens størrelse og intensitet skal være berettiget ud fra den pågældende strukturlægnings omfang, idet der tages hensyn til de strukturbestemte problemer i den pågældende region og, i tilfælde af omstilling til andre er-

hvervsformål, til de EF-bestemmelser, der finder anvendelse på den pågældende nye sektor.

Artikel 8

Støtte til forskning og udvikling

1. Støtte til dækning af skibsbygnings- og skibsreparationsværfters udgifter til forsknings- og udviklingsprojekter kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet.

2. I forbindelse med gennemførelsen af dette direktiv er alene udgifter, der er knyttet til grundforskning, industriel basisforskning, anvendt forskning og udvikling, jf. Kommissionens definitioner heraf i bilag I til EF-rammebestemmelserne for statsstøtte til forskning og udvikling (⁶), støtteberettigede, idet der ses bort fra udgifter til industriel anvendelse og erhvervsmæssig udnyttelse af resultaterne.

Kapitel IV

Spanien og Portugal

Artikel 9

1. Kapitel II finder hverken anvendelse i Spanien eller, med forbehold af stk. 3, i Portugal.

2. Driftsstøtte til bygning og ombygning af skibe i Spanien kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, såfremt:

- Skibsbygningsindustrien i denne medlemsstat gennemfører et systematisk og specifikt strukturlægningsprogram, herunder kapacitetsnedskæringer, der anses at sætte den i stand til at drive konkurrencedygtig virksomhed inden udløbet af en periode på fire år;
- støtten nedskæres gradvis.

3. Republikken Portugal anvender alle bestemmelserne i dette direktiv. Portugal kan imidlertid på ethvert tidspunkt indtil den 31. december 1987, med omgående virkning, eller inden den 29. februar 1988, med virkning fra 1. januar 1988, vælge at undlade at anvende bestemmelserne i kapitel II enten generelt eller for så vidt angår visse skibsværfter. Hvis Portugal vælger denne mulighed, kan driftsstøtte til bygning og ombygning af skibe betragtes som forenelig med fællesmarkedet, såfremt

- skibsbygningsindustrien - eller såfremt kun visse skibsværfter berøres, disse skibsværfter

- med henblik på en kapacitetsnedskæring gennemfører et systematisk og specifikt strukturomlægningsprogram, som anses at sætte den i stand til at drive konkurrencedygtig virksomhed inden udløbet af en periode på fire år;
- støtten nedskæres gradvis.

Kapitel V

Overvågningsprocedure

Artikel 10

1. Ud over traktatens artikel 92 og 93 er støtte til de af dette direktiv omfattede skibsbygnings-, ombygnings- og reparationsværfter underlagt de i stk. 2 nævnte særlige regler om anmeldelse.

2. Medlemsstaterne anmelder på forhånd til Kommissionen følgende foranstaltninger, som de ikke iværksætter uden dennes tilladelse:

- a) nye såvel som bestående støtteordninger eller ændringer af bestående støtteordninger som omhandlet i dette direktiv;
- b) beslutninger om at anvende en støtteordning, hvad enten den er generel eller regional, på de i dette direktiv omhandlede virksomheder;
- c) individuel anvendelse af støtteordninger i de i artikel 4, stk. 5, andet afsnit, og stk. 7, omhandlede tilfælde, og såfremt Kommissionen udtrykkeligt har fastsat det ved godkendelsen af den pågældende støtteordning.

Artikel 11

1. For at Kommissionen kan overvåge gennemførelsen af de i kapitel II og III fastsatte støtteregler, meddeler medlemsstaterne Kommissionen følgende oplysninger til internt brug:

- rapporter - på grundlag af skema 1 i bilaget - om hver skibsbygnings- og ombygningskontrakt på tidspunktet for ordreafgivelsen og færdiggørelsen, med detaljerede oplysninger om finansieringen af kontrakten;
- halvårslige rapporter om støtte, der er ydet til rederier - på grundlag af skema 2 i bilaget - som aflægges den 1. oktober og den 1. april for de foregående seks måneder;
- årlige rapporter - på grundlag af skema 3 i bilaget - med oplysninger om den samlede finansielle støtte, der er ydet til hvert af de

støttemodtagende nationale skibsværfter, samt om deres årsregnskaber;

- årlige rapporter - på grundlag af skema 4 i bilaget - om, i hvilken grad målsætningerne for strukturomlægning af de virksomheder, der har modtaget støtte i henhold til artikel 6, 7 og 9, er opfyldt.

2. På grundlag af de oplysninger, der meddeles Kommissionen i medfør af artikel 10 og stk. 1 i nærværende artikel, udarbejder denne årligt en samlet rapport, som skal danne grundlag for drøftelser med de nationale sagkyndige. Denne rapport indeholder bl.a. oplysninger om størrelsen af den kontraktbetingede støtte og andre former for driftsstøtte, der er ydet i hver enkelt medlemsstat i den pågældende periode, samt om den samlede støtte, der er ydet til strukturomlægning, og om, i hvilken grad målsætningerne for strukturomlægning er opfyldt i hver enkelt medlemsstat i samme periode.

Kapitel VI

Afsluttende bestemmelser

Artikel 12

1. Dette direktiv træder i stedet for direktiv 81/363/EØF.

Bestemmelserne i nævnte direktiv finder dog fortsat anvendelse på støtteprojekter, hvorom der er givet meddelelse inden den 1. januar 1987, og som vedrører aktiviteter, der er begyndt inden denne dato, og som ikke er omfattet af en kommissionsbeslutning på nærværende direktivs ikrafttrædelsesdato.

2. To år efter meddelelsen af dette direktiv (?) aflægger Kommissionen beretning til Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af direktivet og foreslår eventuelle nødvendige ændringer deraf.

Artikel 13

Dette direktiv gælder fra den 1. januar 1987 til den 31. december 1990.

Artikel 14

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. januar 1987.

På Rådets vegne

Formand

L. Tindemans

- (¹) EFT nr. C 281 af 7.11.1986, s. 4.
- (²) EFT nr. C 7 af 12.1.1987.
- (³) Udtalelse afgivet den 16. december 1986 (endnu ikke offentliggjort i EFT).
- (⁴) EFT nr. L 137 af 23.5. 1981, s. 39.
- (⁵) EFT nr. L 2 af 3.1.1985, s. 13.
- (⁶) EFT nr. L 83 af 11.4.1986, s.2.
- (⁷) Dette direktiv er meddelt medlemsstaterne den 5. februar 1987.

DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE FÆLLESSKAB

RAPPORT OM ORDRER PÅ OG FÆRDIGGØRELSE AF HANDELSKIBE

Del 1: Nærmere oplysning om kontrakter

1. Nybygning/ombygning		
2. Virksomhed	3. Værft	4. Bygnummer
5. Rederi		
6. Konsortium/holding		
7. Skibets registreringsland		
8. Kontrakt indgået den	9. Færdiggjort/leveret den	

Del 2: Specifikation af skibet

10. Skibstype	
11. Dødvægt	
12. Bruttotonnage (BT)	13. Kompenseret bruttotonnage (K.BT)
.....

Del 3: Finansieringsordninger

	Lokal valuta	ECU (gældende kurs)	% af salgspris
14. Salgspris			
15. Eventuel anslået tab			
16. Støtte til kontrakten			
A. til værftet			
a) Tilskud			
b) Kreditfaciliteter			
c) Særlige skattelettelser			
d) Anden støtte			
B. Til kunden eller ejerne			
a) Tilskud			
b) Kreditfaciliteter			
c) Skattelettelser			
d) Anden støtte			

Kontaktperson:

Dato:

.....

Stilling:

Underskrift:

DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE FÆLLESSKAB

RAPPORT OM FINANSIEL STØTTE TIL VIRKSOMHEDERNE

Virksomhedens navn:

Del 1: Offentlig støtte

Driftsstøtte	Kontraktbeløb (1) Omkostninger/tab (2)	Modtaget direkte støtte	Indirekte støtte (se tabel 1)
1. Kontraktstøtte a) i forbindelse med kontrakter indgået før 1. januar 1987 b) i forbindelse med kontrakter indgået efter 1. januar 1987 c) heraf i forbindelse med udviklingsbistand til udviklingslande 2. Støtte til andre driftsomkostninger, herunder dækning af tab og støtte til retningsanordninger (se artikel 5)			
Støtte til strukturlægning	Omkostninger		Støtte
3. Investeringer 4. Afskedigelsesgodtgørelser 5. Andre direkte omkostninger ved lukning 6. Omkostninger/indtægter ved aktivomlægning 7. Omstillingsomkostninger 8. Forsknings- og udviklingsomkostninger 9. Andre strukturlægningsomkostninger			

Kontaktperson: Dato:

Stilling: Underskrift:

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

	Seneste år	Foregående år
10. Omsætning		
11. Heraf bygning og ombygning af handelsskibe a) kontrakter indgået inden den 1. januar 1987 b) kontrakter indgået efter den 1. januar 1987 c) heraf i forbindelse med udviklingsbistand til udviklingslande		
12. Tab (eventuel)		
13. Heraf bygning og ombygning af handelsskibe a) overskud (tab) på kontrakter b) ændringer i reserverne c) strukturlægningsudgifter		

Del 3: Cash Flow (udfyldes af de virksomheder, der har anført tab i punkt 12, og som har modtaget offentlige midler)

	Seneste år	Foregående år
<i>Udgifter</i>		
14. Driftsunderskud før afskrivninger		
15. Kapitaludgifter		
16. Andre udgifter		
17. Andre ændringer i driftskapitalen		
<i>Finansiering</i>		
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		
20. Statsstøtte a) heraf kontraktstøtte		

RAPPORT OM STØTTE TIL REDERIER TIL KØB ELLER OMBYGNING AF SKIBE

1	2	3			4	5		
Nr.	Beskrivelse	Ydet støtte			Støttemåneder	Købs- eller ombygningskontrakt		
		Forn	Beløb	Vilkår		Skibstype	Tonnage (k.bt)	Værft
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								

Kontaktperson:

Dato:

Stilling:

Underskrift:

Skema 4

DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE FÆLLESSKAB

RAPPORT OM VÆRFTSANLÆG TIL BYGNING AF HANDELSKIBE SAMT BESKÆFTIGELSE

Del 1: Anlæg pr. Virksomhed

1. Bedding/dok	2. Aktuell anvendelse	3. Størrelse	4. Kapacitet

Del 2: Handelsskibe i ordrebøgerne pr.

5. Bedding	6. Skibsn	7. Skibstype	8. K.BT	9. Produktionsstadium
10. Samlet ordretilgang		19	Antal	K.BT
11. Samlet antal færdiggjorte skibe		19	Antal	K.BT

Del 3: Antal beskæftigede på værftet pr.

12. Efter aktivitetsområde	19. Efter ansættelsesforhold (handelsskibe)
13. Handelsskibe	20. Arbejdere
14. Offshore	21. Funktionærer
15. Flådefartøjer	22. Beskæftigede i alt med handelsskibe
16. Reparation	23. Underentrepriser
17. Ander	24. Ændring i antallet af beskæftigede
18. I alt	
25. Samlet antal arbejdstimer på værftet	
26. Antal arbejdstimer til bygning af handelsskibe og ombygning	

Kontraktperson: Dato:

Stilling: Underskrift:

Bilag 2**Et spørgsmål fra Finansudvalget og industriministerens svar herpå***Spørgsmål:*

»Vil danske skibsværfter være helt frigjort af offentlige tilskud, når den 3-års-afviklingsordning, som aktstykke 55 lægger op til, udløber?«

Svar:

Ved udløbet af den i aktstykke 55 foreslåede aftrapningsordning vil de danske værfter alene kunne tilbyde deres kunder kredit på de i OECD-aftalen (»Understanding on Export Credits for Ships«-C (81) 103(final)) fastsatte vilkår, hvilket aktuelt indebærer, at 80 pct. af

kontraktprisen vil kunne finansieres med et 8½-årigt serielån til en rente på 8 pct. p.a.

Under antagelse af en referencerente på 10 pct. p.a. vil en sådan kredit indeholde et mindre subsidium, svarende til ca. 5 pct. af kontraktprisen.

Eventuelle statslige omkostninger vil ved denne ordning blive båret af Danmarks Nationalbank, som overtager de af Danmarks Skibskreditfond udstedte obligationer til parikurs. Nationalbankens omkostninger herved reduceres af en af Skibskreditfonden betalt overtagesprovision på 5 pct. af obligationernes pålydende værdi.