

**RICHTLINIE DES RATES vom 21. Dezember 1990 über Beihilfen für den Schiffbau
(90/684/EWG)¹**

(Inkrafttreten: 1. 1. 1991; siehe Art. 13)

(Ende Gültigkeit: 31. 12. 1997; Verlängerung spätestens siehe 395R3094 Art. 10.3)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe d) und Artikel 113,

auf Vorschlag der Kommission²,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments³,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Richtlinie 87/167/EWG des Rates vom 26. Januar 1987 über Beihilfen für den Schiffbau⁵ läuft zum 31. Dezember 1990 aus.

Die mit der genannten Richtlinie verfolgte Beihilfepolitik hat im großen und ganzen die bei ihrer Genehmigung dargelegten Ziele erreicht.

Seit 1989 hat sich die Lage auf dem Weltschiffbaumarkt zwar merklich entspannt; Angebot und Nachfrage stehen aber immer noch in keinem zufriedenstellenden Verhältnis zueinander, und der inzwischen eingetretene Anstieg der Preise reicht, weltweit gesehen, noch immer nicht aus, um im Schiffbausektor eine normale Marktsituation wiederherzustellen, die eine vollständige Deckung der Produktionskosten durch die Preise sowie eine angemessene Verzinsung des investierten Kapitals ermöglichen würde.

Die weltweit positive Tendenz könnte zur Normalisierung des Marktes führen, wenn die Auswirkungen der Golfkrise in angemessener Weise angegangen und die Ursachen für die Krisensignale in der Weltwirtschaft richtig verstanden werden.

Gleichlaufend zur Erholung des Marktes bemüht man sich in der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) auf internationaler Ebene, die größten Schiffbauländer der Welt zu einer multilateralen Vereinbarung zu bewegen, mit dem Ziel, einen zügigen Abbau aller direkten und indirekten öffentlichen Stützungsmaßnahmen für den Schiffbau, für den Umbau von Schiffen und für Schiffsreparaturen sowie anderer Hindernisse zu erreichen, die der Wiederherstellung normaler fairer Wettbewerbsbedingungen in diesem Wirtschaftszweig im Wege stehen.

Die Vereinbarung muss durch eine ausgewogene und angemessene Beseitigung aller bestehenden Hemmnisse für normale Wettbewerbsbedingungen einen lautereren Wettbewerb auf internationaler Ebene zwischen Werften sicherstellen und ein angemessenes Instrument

¹ ABl. Nr. L 380 vom 31. 12. 1990 S. 27

² ABl. Nr. C 223 vom 7. 9. 1990, S. 4

³ Stellungnahme vom 23. 11. 1990 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht)

⁴ ABl. Nr. C 332 vom 31. 12. 1990

⁵ ABl. Nr. L 69 vom 12. 3. 1987, S. 55

vorsehen, mit dem gegen alle der Vereinbarung widersprechenden vorschriftswidrigen Praktiken und Formen von Unterstützung vorgegangen werden kann.

Die Bestimmungen dieser Richtlinie präjudizieren nicht die Änderungen, die aufgrund von der Gemeinschaft geschlossener internationaler Übereinkünfte erforderlich sind.

Eine wettbewerbsfähige Werftindustrie ist für die Gemeinschaft von lebenswichtigem Interesse. Sie trägt zu ihrer wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung bei, da sie für eine Reihe von Industriezweigen, einschließlich solcher mit hochentwickelter Technologie, einen bedeutenden Markt bildet. Außerdem sichert sie Arbeitsplätze in einer Anzahl von Gebieten der Gemeinschaft, die zum Teil bereits unter hoher Arbeitslosigkeit leiden; dies gilt auch für den Bereich des Umbaus und der Reparatur von Schiffen.

Angesichts der derzeitigen Marktlage und der Notwendigkeit, die Umstrukturierung zahlreicher Werften zu fördern, ist eine vollständige Abschaffung der Beihilfen zugunsten dieses Sektors noch nicht möglich. Gleichwohl wäre es notwendig, eine straffe und gezielte Beihilfepolitik fortzuführen, um den gegenwärtigen Trend zum Bau von Schiffen modernster Konstruktion zu unterstützen und dem innergemeinschaftlichen Wettbewerb gerechte und einheitliche Rahmenbedingungen zu sichern. Dieser Ansatz erscheint am besten geeignet, ein ausreichendes Beschäftigungsniveau der europäischen Werften und das Überleben einer leistungs- und wettbewerbsfähigen europäischen Schiffbauindustrie sicherzustellen.

Die in der Richtlinie 87/167/EWG festgelegte Beihilfepolitik, bei der zwischen den auf einer gemeinsamen Höchstgrenze basierenden Produktionsbeihilfen einerseits und den Umstrukturierungsbeihilfen zur Unterstützung der erwünschten strukturellen Veränderungen andererseits unterschieden wird, ist weiterhin das geeignetste Mittel, um langfristig die Wettbewerbsfähigkeit dieses Industriezweigs zu erhalten.

Obwohl vorgeschlagen wird, den Schiffsumbau in gewissem Masse genauso zu behandeln wie den Schiffsneubau, sollten Beihilfen für den Schiffsreparatursektor angesichts der andauernden Überkapazitäten in diesem Bereich, außer für Investitionen, Schließungen und Forschung und Entwicklung, nicht zulässig sein.

Aus Gründen der Transparenz und der Billigkeit sollten weiterhin indirekte Beihilfen für den Schiffbau in Form von Investitionshilfen für Reeder, die Schiffe bauen oder umbauen lassen wollen, in die Beihilfepolitik einbezogen werden.

Das niedrigere Beihilfeniveau, das für den Schiffsumbau sowie für kleine Spezialschiffe - hier ist der Wettbewerb im wesentlichen innereuropäisch - akzeptiert werden kann, sollte anhand von Erfahrungswerten auf das größtmögliche Marktsegment angewandt werden.

Es sollte alles darangesetzt werden, die Einführung von hochentwickelten Schiffen in den Gemeinschaftswerften zu fördern.

Da das Hauptziel dieser Richtlinie in der Herbeiführung größerer Effizienz besteht, muss die jährliche Überprüfung der Höchstgrenze für Produktionsbeihilfen stets auf eine schrittweise Senkung dieser Höchstgrenze abzielen.

Es müsste gewährleistet sein, dass Investitionsbeihilfen nur unter bestimmten einschränkenden Bedingungen gewährt werden dürfen.

Um auf lange Sicht die Gesundung der Schiffbauindustrie zu erreichen, ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Gemeinschaft zusammen mit den großen Schiffbauländern dafür sorgt, dass der strukturelle Schrumpfungsprozess, der in ihrem Bereich mit ihrer Beihil-

fenpolitik erreicht worden ist, unumkehrbar bleibt, solange Angebot und Nachfrage sich nicht einigermaßen die Waage halten.

Die Übergangszeit für Spanien, Portugal und das Gebiet der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik endet am 31. Dezember 1990.

Da die Umstrukturierung der spanischen Schiffbauindustrie noch nicht so weit vorangekommen ist, dass sie gegenüber den übrigen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft wettbewerbsfähig ist, sollte ein weiteres spezifisches Umstrukturierungsprogramm mit zweijähriger Laufzeit durchgeführt und eine Ausnahmeregelung in bezug auf die Höchstgrenze der Produktionsbeihilfe für 1991 vorgesehen werden.

Eine kurzfristige finanzielle Umstrukturierung der griechischen Schiffbauindustrie ist erforderlich, damit ihre öffentlichen Eigentümer durch die Veräußerung an neue Eigentümer die Wettbewerbsfähigkeit dieser Industrie wiederherstellen können.

Die Wirksamkeit der gegenwärtigen Beihilfepolitik und das Vertrauen in diese Politik können nur gesichert werden, wenn die Kommission die Anwendung der Beihilferegeln durch die Mitgliedstaaten laufend streng überwacht. Dementsprechend muss dafür gesorgt werden, dass die Mitgliedstaaten ihrer Pflicht zur Berichterstattung nachkommen, die die Grundlage der Überwachung bildet. Dies sollte dadurch geschehen, dass alle bereits genehmigten, jedoch noch ausstehenden Beihilfezahlungen so lange ausgesetzt werden, bis alle Berichte bei der Kommission eingegangen sind. Diese Möglichkeit muss auch im Falle der Nichtübermittlung von Berichten über bereits genehmigte Beihilferegelungen bestehen –

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I ALLGEMEINES

Artikel 1

Zur Anwendung dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

a) "Schiffbau":

Der in der Gemeinschaft durchgeführte Neubau folgender Seeschiffe mit Metallrumpf:

- Handelsschiffe für die Beförderung von Personen und/oder Gütern von 100 BRZ oder mehr;
- Fischereifahrzeuge von 100 BRZ oder mehr;
- Schwimmbagger oder andere Fahrzeuge für Meeresarbeiten - mit Ausnahme von Bohrinsern - von 100 BRZ oder mehr;
- Schlepper mit 365 kW oder mehr.

b) "Schiffsumbau":

Der Umbau von Seeschiffen mit Metallrumpf im Sinne von Buchstabe a) von 1 000 BRZ oder mehr in der Gemeinschaft, sofern der Umbau zu einer durchgreifenden Änderung des Ladeprogramms, des Schiffsrumpfes, des Antriebssystems oder der Einrichtung zur Fahrgastunterbringung führt.

c) "Schiffsreparatur":

Die Reparatur der unter Buchstabe a) aufgeführten Seeschiffe.

d) "Beihilfen":

Die in den Artikeln 92 und 93 des Vertrages vorgesehenen staatlichen Beihilfen. Dieser Begriff umfasst nicht nur die vom Staat selbst, sondern auch die von den Gebietskörperschaften gewährten Beihilfen sowie Beihilfeelemente, die möglicherweise in den Finanzierungsmaßnahmen der Mitgliedstaaten zugunsten mittelbar oder unmittelbar von ihnen kontrollierter Schiffbau- und Schiffsreparaturbetriebe enthalten sind und nach der normalen marktwirtschaftlichen Unternehmenspraxis nicht zum haftenden Kapital gehören.

Diese Beihilfen können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie den in dieser Richtlinie enthaltenen Kriterien für die Erteilung einer Ausnahmeregelung entsprechen.

e) "Vertragswert (vor Beihilfe)":

Vertraglich vorgesehener Preis zuzüglich der direkt an die Werft geleisteten Beihilfen.

Artikel 2

Die gemäß dieser Richtlinie gewährten Beihilfen dürfen keine diskriminierenden Bedingungen gegenüber den aus anderen Mitgliedstaaten stammenden Erzeugnissen enthalten.

Artikel 3

Beihilfen an Reeder

- (1) Alle Formen von Beihilfen für Reeder oder Dritte, die als Beihilfe für den Schiffbau oder Schiffsumbau zur Verfügung stehen, fallen unter die Mitteilungsvorschriften des Artikels 11.

Diese Beihilfen umfassen auch Kreditleichterungen, Bürgschaften und Steuervorteile für Reeder oder Dritte zu dem in Unterabsatz 1 genannten Zweck.

- (2) Das Subventionsäquivalent der Beihilfen unterliegt voll den Regeln des Artikels 4 und den Überwachungsverfahren des Artikels 12, wenn diese Beihilfen tatsächlich für den Schiffbau oder Schiffsumbau in Werften der Gemeinschaft verwendet werden.
- (3) Beihilfen, die ein Mitgliedstaat seinen Reedern oder Dritten in diesem Mitgliedstaat für den Schiffbau oder Schiffsumbau gewährt, dürfen bei der Auftragsvergabe nicht zu Verzerrungen des Wettbewerbs zwischen den heimischen Werften und den Werften der übrigen Mitgliedstaaten führen.
- (4) Diese Bestimmungen stehen in keiner Weise einer Weiterentwicklung der von der Gemeinschaft im Bereich der Beihilfen für Reeder festgelegten Vorschriften entgegen, sofern die Transparenz der Beihilfen für den Schiffbau und den Schiffsumbau gewährleistet ist.

Artikel 4

Auftragsbezogene Produktionsbeihilfen

- (1) Produktionsbeihilfen zugunsten des Schiffbaus und des Schiffsumbaus können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern die Gesamthöhe der für jeden einzelnen Bauauftrag gewährten Beihilfen - in Subventionsäquivalent - eine gemeinsame, als Prozentsatz des Vertragswertes vor Beihilfe ausgedrückte Höchstgrenze, im folgenden "Beihilfehöchstgrenze" genannt, nicht überschreitet.
- (2) Die Beihilfehöchstgrenze wird von der Kommission unter Bezugnahme auf den Unterschied zwischen den jeweiligen Kosten der wettbewerbsfähigsten Werften der Gemeinschaft und den Preisen ihrer weltweit wichtigsten Wettbewerber insbesondere für die Marktsegmente festgelegt, in denen die Gemeinschaftswerften weiterhin relativ am wettbewerbsfähigsten sind.

Die Kommission achtet jedoch besonders darauf, dass die Beihilfe für den Bau kleiner Spezialschiffe, insbesondere kleiner Schiffe mit einem Vertragswert von weniger als 10 Millionen ECU - ein Marktsegment, welches normalerweise von kleinen Werften bedient wird, für die der Wettbewerb im wesentlichen innerhalb von Europa stattfindet -, möglichst niedrig gehalten wird, wobei jedoch der besonderen Lage in Griechenland Rechnung zu tragen ist.

Diese Bestimmung gilt unabhängig vom Auftragswert auch für alle Arten des Schiffsumbaus.

- (3) Die Beihilfehöchstgrenze wird mit dem Ziel einer schrittweisen Herabsetzung alle zwölf Monate oder - wenn außergewöhnliche Umstände dies erfordern - in kürzeren Abständen überprüft. Bei der Überprüfung der Beihilfehöchstgrenze achtet die Kommission darauf, dass keine Konzentration von Schiffbautätigkeiten in bestimmten Marktsegmenten in einem Umfang eintritt, der den Interessen der Gemeinschaft zuwiderläuft. Verbindlich ist die bei der Unterzeichnung des Hauptvertrags gültige Beihilfehöchstgrenze. Dies gilt nicht für Schiffe, die mehr als drei Jahre nach Unterzeichnung des Hauptvertrags ausgeliefert werden. In diesem Fall ist die Höchstgrenze verbindlich, die drei Jahre vor dem Auslieferungstermin galt. Die Kommission kann eine Verlängerung der in Unterabsatz 1 festgelegten Lieferfrist von drei Jahren gewähren, sofern dies infolge der technischen Kompliziertheit des betreffenden einzelnen Schiffbauvorhabens oder aufgrund von Verzögerungen infolge unerwarteter Unterbrechungen wesentlicher und vertretbarer Art im Arbeitsprogramm einer Werft als gerechtfertigt angesehen wird.
- (4) Die Beihilfehöchstgrenze gilt nicht nur für alle Formen von Produktionsbeihilfen, die - gleichgültig, ob aufgrund einer sektoralen, allgemeinen oder regionalen Beihilferegulierung - den Werften direkt gewährt werden, sondern auch für die Beihilfen nach Artikel 3 Absatz 2.
- (5) Der Gesamtbetrag der gemäß den einzelnen Beihilferegulierungen gewährten Beihilfen darf die gemäß Absatz 2 festgesetzte Höchstgrenze nicht überschreiten. Die Vergabe von Beihilfen in Einzelfällen bedarf keiner vorherigen Mitteilung an und Genehmigung durch die Kommission.

Wenn jedoch ein Wettbewerb zwischen Werften verschiedener Mitgliedstaaten um einen bestimmten Auftrag vorliegt, so verlangt die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats die vorherige Mitteilung der betreffenden Beihilfevorhaben. Die Kommission entscheidet

in diesen Fällen innerhalb von dreißig Tagen nach der Mitteilung; solche Beihilfevorhaben können nicht ohne ihre Genehmigung durchgeführt werden. Die Kommission stellt durch ihre Entscheidung sicher, dass die geplante Beihilfe die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändert, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

- (6) Beihilfen in Form von Krediterleichterungen für den Schiffbau oder den Schiffsumbau gemäß der Entschließung des Rates der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) vom 3. August 1981 (Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe) oder jeder anderen an deren Stelle tretenden Übereinkunft bleiben bei der Beihilfeshöchstgrenze außer Betracht. Derartige Beihilfen können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern hierbei die genannte Entschließung oder die an deren Stelle tretenden Übereinkünfte beachtet werden.
- (7) Beihilfen für den Schiffbau oder den Schiffsumbau, die einem Entwicklungsland als Entwicklungshilfe gewährt werden, unterliegen nicht der Beihilfeshöchstgrenze. Sie dürfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten, sofern sie den Bedingungen entsprechen, die zu diesem Zweck von der Arbeitsgruppe 6 der OECD in ihrer Vereinbarung über die Auslegung der Artikel 6 bis 8 der im vorstehenden Absatz 6 genannten OECD-Vereinbarung oder in einem späteren Zusatz oder einer Berichtigung zu dieser Vereinbarung festgelegt worden sind.

Die einzelnen Beihilfevorhaben dieser Art müssen der Kommission zuvor mitgeteilt werden. Die Kommission prüft, welches besondere Entwicklungsziel mit der geplanten Beihilfe verfolgt wird und ob sie in den Anwendungsbereich der in Unterabsatz 1 genannten Vereinbarung fällt.

Artikel 5

Sonstige Betriebsbeihilfen

- (1) Beihilfen, die der Weiterführung von Schiffbau- und Schiffsumbauunternehmen dienen, darunter auch Verlustausgleiche, Rettungsbeihilfen und alle sonstigen Betriebsbeihilfen, die nicht unmittelbar bestimmte, unter Kapitel III fallende Umstrukturierungsmaßnahmen fordern, können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern sie zusammen mit nach Artikel 4 Absatz 4 für einzelne Schiffbau- und Schiffsumbauaufträge direkt vergebenen Produktionsbeihilfen die Beihilfeshöchstgrenze nicht überschreiten, die als Prozentsatz des Jahresumsatzes des beihilfebegünstigten Unternehmens im Schiffbau und -umbau ausgedrückt ist.
- (2) Es obliegt den Mitgliedstaaten, Unterlagen darüber vorzulegen, inwieweit sich Umsatz und Verluste des Beihilfeempfängers aus dem Schiffbau und -umbau einerseits und aus etwaigen sonstigen Tätigkeitsbereichen andererseits ergeben, und, sofern ein bestimmter Betrag der Beihilfe zum Ausgleich von Verlusten oder Kosten infolge von Umstrukturierungsmaßnahmen im Sinne von Kapitel III bestimmt ist, diese Maßnahmen im einzelnen anzugeben.

Artikel 6

Investitionsbeihilfen

- (1) Investitionsbeihilfen - gleichgültig, ob gezielt oder nicht gezielt - dürfen für die Errichtung neuer Werften oder für Investitionen in bereits bestehende Werften nur dann gewährt werden, wenn sie an einen Umstrukturierungsplan, der zu keiner Steigerung der Schiffbaukapazität dieser Werft führt, gebunden oder, im Falle einer Kapazitätsausweitung, mit einem entsprechenden endgültigen Abbau der Kapazität anderer Werften in dem gleichen Zeitraum in demselben Mitgliedstaat unmittelbar verbunden sind.

Diese Beihilfen dürfen Reparaturwerften nur dann gewährt werden, wenn sie an einen Umstrukturierungsplan gebunden sind, der zu einem Abbau der gesamten Schiffsreparaturkapazität in dem betreffenden Mitgliedstaat führt. In diesem Zusammenhang kann die Kommission einen Kapazitätsabbau in den unmittelbar vorangehenden Jahren berücksichtigen.

- (2) Absatz 1 gilt weder für die Errichtung einer neuen Werft in einem Mitgliedstaat, in dem es zuvor keinen Schiffbaubetrieb gab, noch für Investitionen in der einzigen Werft, die in einem Mitgliedstaat besteht, sofern die betreffende Werft nur geringfügige Auswirkungen auf den Gemeinschaftsmarkt hat.
- (3) Im Einklang mit Absatz 1 dürfen Investitionsbeihilfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten, sofern
- Höhe und Intensität derartiger Beihilfen durch den Umfang der betreffenden Umstrukturierungsbemühungen gerechtfertigt sind;
 - sie auf einen Beitrag zur Deckung der mit der Investition unmittelbar verbundenen Kosten beschränkt sind.
- (4) Bei der Prüfung der in den Absätzen 1 und 3 genannten Beihilfevorhaben berücksichtigt die Kommission, inwieweit das betreffende Investitionsprogramm Gemeinschaftszielen des Sektors wie Innovation, Spezialisierung, Arbeitsbedingungen, Gesundheit, Sicherheit und Umwelt dient.

Artikel 7

Schließungsbeihilfen

- (1) Beihilfen zur Übernahme der durch die teilweise oder völlige Schließung von Schiffbau- oder Schiffsreparaturwerften verursachten normalen Kosten dürfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten, sofern sie zu einem echten und endgültigen Kapazitätsabbau führen.

Um sicherzustellen, dass eine Werft, die mit Beihilfen geschlossen wurde, endgültig geschlossen bleibt, sorgt der Mitgliedstaat dafür, dass die geschlossenen Schiffbau- und Reparaturbetriebe für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren geschlossen bleiben.

In diesen fünf Jahren darf das Gelände der geschlossenen Werft nicht für Zwecke genutzt werden, die auf eine Wiederaufnahme des Schiffbaus nach Ablauf der fünf Jahre abgestellt sind.

Wünscht ein Mitgliedstaat nach Ablauf der fünf Jahre - jedoch vor dem zehnten Jahrestag der Schließung - die Wiederinbetriebnahme einer geschlossenen Schiffbau- oder Reparaturwerft, so muss er vorher hierzu die Genehmigung der Kommission einholen.

Die Kommission trifft ihre Entscheidung nach Maßgabe des weltweiten Verhältnisses von Angebot und Nachfrage und berücksichtigt dabei, ob für die Wiederinbetriebnahme Beihilfen gewährt werden sollen.

(2) Die beihilfefähigen Kosten im Falle solcher Beihilfen sind insbesondere

- Zahlungen an freigesetzte oder vorzeitig in den Ruhestand getretene Arbeitnehmer;
- die Kosten für die Beratung von freigesetzten oder vorzeitig in den Ruhestand getretenen Arbeitnehmern einschließlich der von Werften zur Erleichterung der Gründung von Kleinunternehmen geleisteten Zahlungen;
- Zahlungen an Arbeitnehmer zum Zwecke der Berufsumschulung;
- Aufwendungen zur Wiederherrichtung des Werftgeländes, der Gebäude, Anlagen und der Infrastruktur für andere als die in Artikel 1 Buchstaben a), b) und c) genannten Zwecke;
- bei völliger Schließung einer Werft der Restbuchwert der betreffenden Anlagen (wobei der Anteil, der auf eine etwaige Wertberichtigung seit dem 1. Januar 1982 zurückgeht, die die Inflationsrate des betreffenden Mitgliedstaats übersteigt, unberücksichtigt bleibt).

(3) Höhe und Intensität der Beihilfen müssen durch die unternommenen Umstrukturierungsbemühungen unter Berücksichtigung der Strukturprobleme der betreffenden Region gerechtfertigt sein; im Fall einer Umstellung auf andere Industrietätigkeiten sind außerdem die für den betreffenden neuen Industriezweig geltenden gemeinschaftlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu berücksichtigen.

Artikel 8

Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen

- (1) Beihilfen für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben von Schiffbau- und Schiffsreparaturunternehmen können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden.
- (2) Im Sinne dieser Richtlinie sind nur die Kosten beihilfefähig, die mit der Grundlagenforschung, der industriellen Grundlagenforschung, der angewandten Forschung und der Entwicklung im Sinne der Definition der Kommission in Anhang I des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen (1) zusammenhängen; ausgeschlossen sind die Kosten in Verbindung mit der industriellen Anwendung und der kommerziellen Verwertung der Ergebnisse.

KAPITEL IV SPANIEN UND GRIECHENLAND

Artikel 9

- (1) Mit Ausnahme von Artikel 4 Absatz 5 Unterabsatz 2 gilt Kapitel II dieser Richtlinie für Spanien erst ab 1. Januar 1992.
- (2) Betriebsbeihilfen für den Schiffbau und den Schiffsumbau können in Spanien im Jahr 1991 als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern:

- die spanische Schiffbauindustrie zusätzlich zu dem Umstrukturierungsprogramm der Jahre 1987 bis 1990 alle Umstrukturierungsmaßnahmen fristgemäß durchführt, die in dem von der spanischen Regierung der Kommission vorgelegten zusätzlichen Umstrukturierungsplan für 1991-1992 enthalten sind;
- die spanische Regierung gemeinsam mit der Kommission einen unabhängigen Berater beauftragt, die fristgemäße Durchführung des vorgenannten Umstrukturierungsprogramms zu überwachen; der Berater wird der Kommission und der spanischen Regierung Halbjahresberichte vorlegen, in denen die Einzelheiten der in dem Sektor gemäß dem Umstrukturierungsplan erzielten Fortschritte aufgeführt sind, damit in diesem Sektor dasselbe Beihilfeniveau erreicht werden kann wie in den übrigen Mitgliedstaaten;
- die spanische Regierung - falls aufgrund der Halbjahresberichte Zweifel daran aufkommen, dass die spanische Schiffbauindustrie die vorgesehene Wettbewerbsfähigkeit erreichen wird - Maßnahmen zur Verstärkung der Umstrukturierung des Sektors ergreift, die die Zustimmung der Kommission finden und geeignet sind, eine Gesundung der Lage herbeizuführen;
- die Betriebsbeihilfen gegenüber 1990 verringert werden.

Artikel 10

- (1) Artikel 5 dieser Richtlinie gilt bis zum 1. Januar 1992 nicht für Griechenland.
- (2) Betriebsbeihilfen für den Schiffbau, den Schiffsumbau und Schiffsreparaturen, die nicht mit neuen Aufträgen zusammenhängen, können im Jahr 1991 als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern sie für die finanzielle Umstrukturierung der Werften im Rahmen eines systematischen und spezifischen Umstrukturierungsprogramms bestimmt sind, das mit einer Veräußerung der Werften verknüpft ist.
- (3) Unbeschadet der Verpflichtung zur Veräußerung der Werften gemäß Absatz 2 wird der griechischen Regierung gestattet, eine staatliche Mehrheitsbeteiligung von 51 % an einer der Werften zu halten, wenn dies im Interesse der Landesverteidigung gerechtfertigt ist.

KAPITEL V UEBERWACHUNG

Artikel 11

- (1) Für die in dieser Richtlinie vorgesehenen Beihilfen für den Schiffbau, den Schiffsumbau und die Schiffsreparatur (1) ABl. Nr. C 83 vom 11.4.1986, S. 2. gelten außer den Bestimmungen der Artikel 92 und 93 des Vertrages die in Absatz 2 vorgesehenen besonderen Mitteilungsvorschriften.
- (2) Folgendes wird von den Mitgliedstaaten im voraus der Kommission mitgeteilt und nicht ohne deren Genehmigung durchgeführt:
 - a) neue sowie bestehende Beihilferegeln oder Änderungen zu bestehenden Beihilferegeln im Sinne dieser Richtlinie;
 - b) Beschlüsse, auf die in dieser Richtlinie genannten Unternehmen eine Beihilferegulation, gleichgültig ob mit allgemeiner oder regionaler Zweckbestimmung, anzuwenden;
 - c) einzelne Fälle einer Anwendung der Beihilferegeln im Sinne von Artikel 4 Absatz 5 Unterabsatz 2 und Absatz 7 und wenn dies von der Kommission bei der Genehmigung der betreffenden Beihilferegulation ausdrücklich vorgesehen wurde.

Artikel 12

- (1) Zur Überwachung der ordnungsgemäßen Anwendung der in den Kapiteln II und III enthaltenen Beihilfebestimmungen übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission für ihren ausschließlichen Gebrauch:
 - a) Berichte über jeden Schiffbau- und Schiffsumbauauftrag am Ende des auf den jeweiligen Vertragsunterzeichnungsmonat folgenden Quartals, einschließlich der Einzelheiten der auftragsbezogenen finanziellen Unterstützung, gemäß dem Formblatt 1 im Anhang;
 - b) Abschlussberichte über jeden Schiffbau- oder Schiffsumbauauftrag am Ende des auf den Abschlussmonat folgenden Monats, einschließlich der Einzelheiten der auftragsbezogenen finanziellen Unterstützung gemäß dem Formblatt 1 im Anhang;
 - c) Halbjahresberichte, die spätestens am 1. Oktober und 1. April für das jeweils verflossene Halbjahr vorzulegen sind, über Beihilfen an Reeder, die für den Schiffbau oder den Schiffsumbau auf einer Werft außerhalb des die Beihilfe gewährenden Mitgliedstaats verwendet werden, gemäß dem Formblatt 2 im Anhang;
 - d) Jahresberichte mit Einzelheiten der Jahresergebnisse jeder einzelnen beihilfebegünstigten inländischen Werft sowie der ihr insgesamt gewährten finanziellen Förderung gemäß dem Formblatt 3 im Anhang, sofern diese Angaben von der Kommission verlangt worden sind. In diesen Fällen umfassen die verlangten Angaben ein Exemplar des Jahresberichts der Werft und sind spätestens zwei Monate nach der Hauptversammlung mitzuteilen, auf der dieser Bericht genehmigt wurde;
 - e) Jahresberichte, die spätestens am 1. April des auf das Berichtsjahr folgenden Jahres vorzulegen sind, über die Verwirklichung der Umstrukturierungsziele hinsichtlich der Unternehmen, die Beihilfen nach den Artikeln 6 und 7 erhalten haben, gemäß dem Formblatt 4 im Anhang.
- (2) Die Kommission erstellt anhand der Angaben, die ihr gemäß Artikel 11 und gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels übermittelt werden, jährlich einen umfassenden Bericht, über den eine Aussprache mit den nationalen Sachverständigen stattfindet. In diesem Bericht werden insbesondere der Umfang der im Berichtszeitraum in jedem Mitgliedstaat gewährten auftragsbezogenen Beihilfen und sonstigen Betriebsbeihilfen sowie die Gesamthöhe der gewährten Umstrukturierungsbeihilfen angegeben und die bei der Verwirklichung der Umstrukturierungsziele in jedem Mitgliedstaat im gleichen Zeitraum erzielten Fortschritte dargestellt.
- (3) Kommt ein Mitgliedstaat seinen Berichtspflichten gemäß Absatz 1 nicht in vollem Umfang nach, so kann die Kommission nach Konsultation und entsprechender Mitteilung verlangen, dass der Mitgliedstaat Zahlungen bereits genehmigter Beihilfen solange aussetzt, bis alle ausstehenden Berichte bei der Kommission eingegangen sind.

Hat ein Mitgliedstaat gemäß Absatz 1 fristgemäß, aber unvollständig Bericht erstattet und nennt dieser Mitgliedstaat zu diesem Zeitpunkt die Werften, die ihren Berichtspflichten nicht nachgekommen sind, so beschränkt die Kommission ihre mögliche Forderung nach Aussetzung der ausstehenden Beihilfezahlungen lediglich auf diese Werften.

Artikel 13

Diese Richtlinie gilt vom 1. Januar 1991 bis zum 31. Dezember 1993.

Artikel 14

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 21. Dezember 1990.