

1959, 1960 og 1961 (svarende til ca. 130, ca. 52 og ca. 17 mill. kr.), dels i form af afskrivningsbegunstigelser, der dog ikke kan opgøres beløbsmæssigt.

I Frankrig påregnes ydet ca. 130 mill. NF (ca. 183 mill. kr.) i driftssubsidier til rederierne i 1962 og 317 mill. NF (ca. 447 mill. kr.) i direkte subsidier til værfterne. Det er ikke oplyst, hvor stort beløb der vil blive anvendt til rentesubsidier.

For Italiens vedkommende vil der for perioden fra 1. juli 1954 til 30. juni 1964 i alt kunne gives subsidier til skibsværfterne på 128 milliarder lire (ca. 1.420 mill. kr.). Herudover er der i perioden fra 3. september 1959 til 30. juni 1963 bevilget ophugningspræmier på 10 milliarder lire (ca. 111 mill. kr.). Endvidere er der til italienske rederier for hvert af finansårene 1961-62—1964-65 afsat et beløb på 500 mill. lire (5,5 mill. kr.) til rentesubsidier. Endelig ydes der meget væsentlige driftssubsidier til visse italienske linjerederier; således har fire linjerederier i FINMARE-gruppen modtaget 47,5 milliarder lire (ca. 527 mill. kr.) i perioden fra 1. juli 1957 til 31. december 1959, og et tilsvarende beløb er budgetteret for perioden fra 1. januar 1960 til 30. juni 1962. I henhold til en netop vedtagen lov kan der fremover ydes direkte driftssubsidier til de fire linjerederier til gennemførelse af linjedrift „af overvejende national interesse“ med beløb af indtil 23,6 milliarder lire (ca. 262 mill. kr.) årlig.

For Belgiens vedkommende foreligger der oplysninger om, at der i perioden 1948-1959 er stillet kreditter til et beløb af 4,5 milliarder b.francs (ca. 600 mill. kr.) til rådighed for de belgiske rederier, og i perioden 1948-1961 ydedes der godt 200 mill. b.francs (ca. 27 mill. kr.) i rentesubsidier.

#### Spørgsmål 46:

Er sådanne eventuelle foranstaltninger godkendt som værende i overensstemmelse med Romtraktaten af fællesmarkedets myndigheder?

#### Svar:

De kompetente organer i Det europæiske økonomiske Fællesskab har endnu ikke taget principiel stilling til, hvilke subsidieformer der kan tolereres inden for Fælles-

skabet. Mens skibsbygning omfattes af Romtraktatens almindelige regler om industri, er det et omstridt spørgsmål, i hvilket omfang skibsfarten omfattes af Romtraktatens konkurrenceregler, herunder reglerne om statsstøtte.

I henhold til Romtraktatens bestemmelser er principielt enhver form for statsstøtte, der forrykker konkurrencevilkårene inden for fællesmarkedet, forbudt i det omfang, de øver indflydelse på samhandelen mellem medlemslandene, idet dog visse former for støtte er udtrykkeligt undtaget fra forbuddet, herunder specielt skibsbygningssubsidier, der modsvarer manglende toldbeskyttelse; sådan støtte skal dog afvikles gradvis i takt med toldafviklingen. Støtte til eksport til tredjelande skal ifølge Romtraktaten harmoniseres. Imidlertid synes det synspunkt at gøre sig gældende inden for fællesmarkedet, at subsidier, der ydes i nogenlunde samme omfang i de forskellige medlemslande, ikke forrykker konkurrenceforholdene, og dette kan måske medføre, at der i et vist omfang snarere bliver tale om en harmonisering end om en afskaffelse af subsidierne.

Der er dog truffet en række enkeltafgørelser inden for fællesmarkedet vedrørende statsstøtte til skibsværfter. Kommissionen har således rettet henvendelse til den italienske regering om at ændre den subsidiepolitik, der føres over for de italienske skibsværfter. Resultatet er blevet, at Kommissionen ved beslutning af 8. marts 1961 har tilladt, at subsidieordningen afvikles som led i et saneringsprogram for de italienske værfter, som skal være gennemført i 1964.

Kommissionen har i denne forbindelse meddelt, at det er dens opfattelse, at det pågældende program kun kan betragtes som et middel til at gøre italiensk industri tilstrækkelig konkurrencedygtig inden udgangen af 1964, således at den derefter vil kunne konkurrere uden at modtage statsstøtte. Kommissionen vil følge udviklingen på grundlag af halvårige rapporter fra den italienske regering. Den italienske regering har måttet erklære, at den ophugningsbonus, der ydes italienske rederier i forbindelse med nybygning af skibe, uden diskrimination vil blive ydet, såfremt nybygningsordrerne placeres ved skibsværfter i andre medlemslande.

Under drøftelser med Kommissionen har