

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