

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