

EUROPEES PARLEMENT

1999



2004

Zittingsdocument

DEFINITIEVE VERSIE
A5-0373/2001

25 oktober 2001

VERSLAG

over het voorstel voor een verordening van de Raad betreffende een tijdelijk
defensief mechanisme voor de scheepsbouw
(COM(2001) 401 – C5-0393/2001 – 2001/0153(CNS))

Economische en Monetaire Commissie

Rapporteur: Karin Riis-Jørgensen

Rapporteur voor advies (*): Jaime Valdivielso de Cué, Commissie industrie,
externe handel, onderzoek en energie

(*): Uitgebreide procedure-Hughes

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- *** Instemming
Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen
- ***I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- ***II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- ***III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

Amendementen op wetsteksten

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in vet cursief aangegeven. De markering in mager cursief is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

INHOUD

	Blz.
PROCEDUREVERLOOP	4
WETGEVINGSVOORSTEL	5
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE	10
TOELICHTING	11
ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, EXTERNE HANDEL, ONDERZOEK EN ENERGIE (*).....	12

(*) Uitgebreide procedure-Hughes

PROCEDUREVERLOOP

Bij schrijven van 29 augustus 2001 verzocht de Raad, overeenkomstig de artikelen 89 en 87, lid 3 van het EG-Verdrag, het Parlement om advies inzake het voorstel voor een verordening van de Raad betreffende een tijdelijk defensief mechanisme voor de scheepsbouw (COM(2001) 401 – 2001/0153(CNS)).

Op 3 september 2001 gaf de Voorzitter van het Parlement kennis van de verwijzing van dit voorstel naar de Economische en Monetaire Commissie als commissie ten principale en naar de Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie als medeadviserende commissie (C5-0393/2001).

Op 25 oktober 2001 maakte de Voorzitter van het Parlement bekend dat de medeadviserende Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie betrokken wordt bij de voorbereiding van het verslag overeenkomstig de uitgebreide procedure-Hughes.

De Economische en Monetaire Commissie benoemde op haar vergadering van 11 september 2001 Karin Riis-Jørgensen tot rapporteur.

De commissie behandelde het Commissievoorstel en het ontwerpverslag op haar vergaderingen van 16 oktober en 23 oktober 2001.

Op laatstgenoemde vergadering hechte zij met 21 stemmen voor, 13 tegen bij 2 onthoudingen haar goedkeuring aan de ontwerpwetgevingsresolutie.

Bij de stemming waren aanwezig: Christa Randzio-Plath (voorzitter), José Manuel García-Margallo y Marfil (ondervoorzitter), Karin Riis-Jørgensen (rapporteur), Generoso Andria, Luis Berenguer Fuster, Pervenche Berès, Hans Blokland, Armonia Bordes, Renato Brunetta (verving Marianne L.P. Thyssen), Hans Udo Bullmann, Benedetto Della Vedova, Garrelt Duin (verving Richard A. Balfe overeenkomstig artikel 153, lid 2 van het Reglement), Lisbeth Grönfeldt Bergman, Brice Hortefeux, Christopher Huhne, Piia-Noora Kauppi, Christoph Werner Konrad, Werner Langen (verving Othmar Karas), Astrid Lulling, Erika Mann (verving Giorgos Katiforis overeenkomstig artikel 153, lid 2 van het Reglement), Ioannis Marinos, Fernando Pérez Royo, Mikko Pesälä (verving Carles-Alfred Gasòliba i Böhm), Wilhelm Ernst Piecyk (verving Robert Goebbels overeenkomstig artikel 153, lid 2 van het Reglement), José Javier Pomés Ruiz, John Purvis (verving Jonathan Evans), Alexander Radwan, Bernhard Rapkay, Olle Schmidt, Peter William Skinner, Charles Tannock, Helena Torres Marques, Bruno Trentin, Jaime Valdivielso de Cué (verving Alejandro Agag Longo), Theresa Villiers en Karl von Wogau.

Het advies van de Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie is bij dit verslag gevoegd.

Het verslag werd ingediend op 25 oktober 2001.

De termijn voor de indiening van amendementen wordt bekendgemaakt in de ontwerpagenda voor de vergaderperiode waarin het verslag wordt behandeld.

WETGEVINGSVOORSTEL

Voorstel voor een verordening van de Raad betreffende een tijdelijk defensief mechanisme voor de scheepsbouw (COM(2001) 401 – C5-0393/2001 – 2001/0153(CNS))

Het voorstel wordt als volgt gewijzigd:

Door de Commissie voorgestelde tekst¹

Amendementen van het Parlement

Amendement 1 Overweging 1 bis (nieuw)

(1 bis) overwegende dat de scheepsbouw voor de Europese Unie een sector van strategisch belang is ter waarborging van de veilige bevoorrading op passende voorwaarden, met het oog op de instandhouding van de ontwikkeling van de economische activiteit in de gehele Gemeenschap en ter voorkoming van een excessieve afhankelijkheid van het buitenland in geval van internationale crises of conflicten.

Motivering

De geleidelijke sluiting van de Europese scheepswerven is ook een zaak die de Europese veiligheid in geval van een internationaal conflict aangaat.

Amendement 2 Artikel 1, lid 1, letter c bis (nieuw)

c bis) "LNG carriers" (vervoer van vloeibaar gas): vrachtschepen gebouwd met één enkel dek en voorzien van geïntegreerde of losstaande tanks die bestemd zijn voor het vervoer van vloeibaar gas.

Motivering

Het voorgestelde mechanisme is ontoereikend voor de doelstellingen die worden nagestreefd, te weten Zuid-Korea te dwingen tot een prijsverhoging (van ca. 15%) en een vermindering van de capaciteit, aangezien de drie desbetreffende segmenten slechts 20% van de Europese

¹ PB C nog niet gepubliceerd.

scheepsbouw vertegenwoordigen.

Om Korea op overtuigende wijze te laten weten dat de EU bereid is de Europese scheepsbouwsector te verdedigen, moeten dezelfde categorieën schepen worden opgenomen als die welke het voorwerp zijn van de klacht bij de WTO; bovendien blijkt uit de vier halfjaarlijkse verslagen van de Commissie over de situatie in de Europese scheepsbouwsector dat alle segmenten (met uitzondering van cruiseschepen en kleine schepen) geconfronteerd worden met de oneerlijke concurrentie van Korea die de Europese productie van gastankers (LNG en LPG), ferries, bulkcarriers en roll-on-roll-off-schepen heeft verdrongen, terwijl de productie van olietankers van het type Suez en Supermax (met het grootste laadvermogen) vrijwel verdwenen is.

Amendement 3

Artikel 1, lid 1, letter c ter) (nieuw)

c ter) "LPG carriers" (andere gassen op basis van aardolie): vrachtschepen gebouwd met één enkel dek en voorzien van geïntegreerde of losstaande tanks die bestemd zijn voor het vervoer van andere vloeibare gassen op basis van aardolie.

Motivering

Het voorgestelde mechanisme is ontoereikend voor de doelstellingen die worden nagestreefd, te weten Zuid-Korea te dwingen tot een prijsverhoging (van ca. 15%) en een vermindering van de capaciteit, aangezien de drie desbetreffende segmenten slechts 20% van de Europese scheepsbouw vertegenwoordigen.

Om Korea op overtuigende wijze te laten weten dat de EU bereid is de Europese scheepsbouwsector te verdedigen, moeten dezelfde categorieën schepen worden opgenomen als die welke het voorwerp zijn van de klacht bij de WTO; bovendien blijkt uit de vier halfjaarlijkse verslagen van de Commissie over de situatie in de Europese scheepsbouwsector dat alle segmenten (met uitzondering van cruiseschepen en kleine schepen) geconfronteerd worden met de oneerlijke concurrentie van Korea die de Europese productie van gastankers (LNG en LPG), ferries, bulkcarriers en roll-on-roll-off-schepen heeft verdrongen, terwijl de productie van olietankers van het type Suez en Supermax (met het grootste laadvermogen) vrijwel verdwenen is.

Amendement 4

Artikel 1, lid 1, letter c quater) (nieuw)

c quater) "ferries": schepen met verschillende dekken die bestemd zijn voor het vervoer van rijdende voertuigen en passagiers over korte afstand.

Motivering

Het voorgestelde mechanisme is ontoereikend voor de doelstellingen die worden nagestreefd, te weten Zuid-Korea te dwingen tot een prijsverhoging (van ca. 15%) en een vermindering van de capaciteit, aangezien de drie desbetreffende segmenten slechts 20% van de Europese scheepsbouw vertegenwoordigen.

Om Korea op overtuigende wijze te laten weten dat de EU bereid is de Europese scheepsbouwsector te verdedigen, moeten dezelfde categorieën schepen worden opgenomen als die welke het voorwerp zijn van de klacht bij de WTO; bovendien blijkt uit de vier halfjaarlijkse verslagen van de Commissie over de situatie in de Europese scheepsbouwsector dat alle segmenten (met uitzondering van cruiseschepen en kleine schepen) geconfronteerd worden met de oneerlijke concurrentie van Korea die de Europese productie van gastankers (LNG en LPG), ferries, bulkcarriers en roll-on-roll-off-schepen heeft verdrongen, terwijl de productie van olietankers van het type Suez en Supermax (met het grootste laadvermogen) vrijwel verdwenen is.

Amendement 5

Artikel 1, lid 1, letter c quinquies) (nieuw)

c quinquies) "roll on roll off": schepen met verschillende dekken die bestemd zijn voor het vervoer van vrachtauto's en treinen.

Motivering

Het voorgestelde mechanisme is ontoereikend voor de doelstellingen die worden nagestreefd, te weten Zuid-Korea te dwingen tot een prijsverhoging (van ca. 15%) en een vermindering van de capaciteit, aangezien de drie desbetreffende segmenten slechts 20% van de Europese scheepsbouw vertegenwoordigen.

Om Korea op overtuigende wijze te laten weten dat de EU bereid is de Europese scheepsbouwsector te verdedigen, moeten dezelfde categorieën schepen worden opgenomen als die welke het voorwerp zijn van de klacht bij de WTO; bovendien blijkt uit de vier halfjaarlijkse verslagen van de Commissie over de situatie in de Europese scheepsbouwsector dat alle segmenten (met uitzondering van cruiseschepen en kleine schepen) geconfronteerd worden met de oneerlijke concurrentie van Korea die de Europese productie van gastankers (LNG en LPG), ferries, bulkcarriers en roll-on-roll-off-schepen heeft verdrongen, terwijl de productie van olietankers van het type Suez en Supermax (met het grootste laadvermogen) vrijwel verdwenen is.

Amendement 6

Artikel 2, lid 1

1. Met inachtneming van de onderstaande paragrafen en in afwijking van artikel 3 van de Scheepsbouwverordening van 1998 kan rechtstreekse steun voor contracten inzake

1. Met inachtneming van de onderstaande paragrafen en in afwijking van artikel 3 van de Scheepsbouwverordening van 1998 kan rechtstreekse steun voor contracten inzake

de bouw van containerschepen en producten- en chemicaliëntankers als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd indien er ook gedongen is naar het contract door een Koreaanse scheepswerf die een lagere prijs biedt.

de bouw van containerschepen en producten- en chemicaliëntankers, "*LNG carriers*", "*LPG carriers*", "*ferries*" en "*ro-ro-schepen*" als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd indien er ook gedongen is naar het contract door een Koreaanse scheepswerf die een lagere prijs biedt.

Motivering

Het gaat om samenhang met en correcte aanvulling op de amendementen 2, 3, 4 en 5 van de rapporteur voor advies.

Amendement 7

Artikel 3, lid 2, letter a)

a) Na ontvangst van een volledige aanmelding zal de Commissie onverwijld de volgende inlichtingen doorgeven aan alle lidstaten: **naam en adres van de steunaanvragende scheepswerf en van de kandidaat-koper**; scheepstype en grootte; en bedrag van de aangemelde steun;

a) Na ontvangst van een volledige aanmelding zal de Commissie onverwijld de volgende inlichtingen doorgeven aan alle lidstaten: scheepstype en grootte; en bedrag van de aangemelde steun;

Motivering

Het is van belang dat de informatie die de Commissie aan de andere lidstaten doorgeeft (ter informatie van hun scheepswerven) niet in strijd is met het beginsel van de vertrouwelijkheid van bedrijfsgegevens als bedoeld in de Verdragen en de jurisprudentie van het Hof van Justitie. Alle gevoelige informatie moet worden uitgesloten.

Amendement 8

Artikel 5

Deze verordening treedt in werking op de dag na de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*, en loopt op **31 december 2002** af.

Deze verordening treedt in werking op de dag na de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*, en loopt op **31 december 2003** af.

Motivering

De looptijd van het defensieve mechanisme tot 2002 is onvoldoende en in strijd met de conclusies van de Raad industrie en energie van 5 december 2000, aangezien de procedure bij de WTO langer dan twee jaar kan duren. Daarom is het verstandig dit mechanisme toe te passen gedurende de looptijd van de huidige verordening 1540/98 inzake steunverlening aan

de scheepsbouw die op 31 december 2003 verstrijkt of eventueel zolang als de procedure bij de WTO loopt.

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE

Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement over het voorstel voor een verordening van de Raad betreffende een tijdelijk defensief mechanisme voor de scheepsbouw (COM(2001) 401 – C5-0393/2001 – 2001/0153(CNS))

(Raadplegingsprocedure)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan de Raad (COM(2001) 401¹),
 - geraadpleegd door de Raad overeenkomstig de artikelen 89 en 87, lid 3 van het EG-Verdrag (C5-0393/2001),
 - gelet op artikel 67 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Economische en Monetaire Commissie en het advies van de Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie (A5-0373/2001),
1. hecht zijn goedkeuring aan het gewijzigde voorstel van de Commissie;
 2. verzoekt de Commissie haar voorstel overeenkomstig artikel 250, lid 2 van het EG-Verdrag te wijzigen;
 3. verzoekt de Raad, wanneer deze voornemens is af te wijken van de door het Parlement goedgekeurde tekst, het Parlement hiervan op de hoogte te stellen;
 4. wenst opnieuw te worden geraadpleegd ingeval de Raad voornemens is ingrijpende wijzigingen aan te brengen in het voorstel van de Commissie;
 5. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

¹ PB C nog niet gepubliceerd.

TOELICHTING

Op de vergadering van de Industrieraad van 5 december 2000 werd beslist dat de toezegging voor maximaal 9% bedrijfssteun aan de scheepsbouw eind 2000 voor alle EU-landen zou worden opgeheven.

Volgens de zevende richtlijn voor de scheepsbouw zou de toezegging eind 1998 al opgeheven moeten zijn. Op dat moment waren er sinds 1987 geen veranderingen meer aangebracht in de steunpolitiek van de Gemeenschappen voor de scheepsbouwsector. Aangezien de wereldmarkt voor scheepsbouw moeilijk was, voornamelijk veroorzaakt door Korea's aanzienlijke expansie, en aangezien er nog hoop was, maar nauwelijks nog geloof, dat de VS de OESO-Overeenkomst van 1994 over een verbod op subsidiëring zouden ratificeren, besliste de EU om de bedrijfssteun met twee jaar tot eind 2000 te verlengen.

Het was intussen al duidelijk bij de verlenging in 1998, dat de bedrijfssteun eind 2000 stopgezet zou worden. Dat was eerst en vooral te wijten aan het feit dat gebleken was dat de staatssteun geen noemenswaardige invloed had op de capaciteit van de scheepsbouwindustrie om te overleven. Daarnaast steunde de beslissing op een principiële wens om de hoeveelheid staatssteun zo veel mogelijk naar beneden te brengen. Deze wens werd gesteund door het Europees Parlement, dat in zijn voorstel over het verslag over de concurrentiepolitiek van de Commissie XXX (2000) (Definitief, A5-0299/2001) aangeeft het "er met de Commissie over eens te zijn dat het niveau van staatssteun in verhouding tot het BBP, ofschoon het aan het afnemen is, nog steeds te hoog is en verder moet worden verlaagd;".

De Commissie heeft tijdens de herfst van 1999 en het voorjaar van 2000 geprobeerd een oplossing te vinden via onderhandelingen met de Republiek Korea, die geacht werd in strijd met de geldende handelsafspraken te handelen door staatsubsidies aan de scheepvaart te verstrekken. Aangezien deze onderhandelingen midden 2000 over invoering van billijke concurrentieomstandigheden op niets uitgelopen waren, bestond er op de zitting van de Raad van december 2000 algehele overeenstemming over dat de EU Korea voor de WTO-rechtbank zou moeten dagen omdat het, in strijd met zijn verplichtingen, de export van schepen subsidieert. Deze eis wordt gedeeld door het Europees Parlement in zijn verslag over het tweede rapport van de Commissie aan de Raad over de situatie binnen de werfindustrie in de wereld (Definitief, A5-0371/2000) waarbij het "de Commissie verzoekt om een procedure ter beslechting van geschillen tegen de Republiek Korea bij de WTO aan te spannen;".

In het voorstel van de Commissie betreffende de verordening van de Raad over een tijdelijk defensief mechanisme voor de scheepsbouw (COM 2001 - 401 definitief) wordt de voorwaarde gesteld dat er in WTO-kader een procedure tegen Korea ingeleid wordt en dat er tegelijkertijd een tijdelijk defensief mechanisme voor de scheepsbouwindustrie wordt ingesteld. Het voorstel staat exploitatiesubsidies toe van 6%, in speciale gevallen oplopend tot 14%. De voorwaarde is zodanig geformuleerd dat er pas een zaak in WTO-kader geopend wordt op het ogenblik dat de Raad een tijdelijke defensief mechanisme voor de scheepsbouwindustrie aanneemt.

23 oktober 2001

ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, EXTERNE HANDEL, ONDERZOEK EN ENERGIE

aan de Economische en Monetaire Commissie

inzake het voorstel voor een verordening van de Raad betreffende een tijdelijk defensief mechanisme voor de scheepsbouw
(COM(2001) 401 – C5-0393/2001 – 2001/0153(CNS))

Rapporteur voor advies: Jaime Valdivielso de Cué

PROCEDUREVERLOOP

De Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie benoemde op haar vergadering van 27 augustus 2001 Jaime Valdivielso de Cué tot rapporteur voor advies.

De commissie behandelde het ontwerpadvies op haar vergaderingen van 18 september, 9 en 22 oktober 2001.

Op laatstgenoemde vergadering hechtte zij met 39 stemmen voor en 9 tegen bij 7 onthoudingen haar goedkeuring aan de hierna volgende amendementen.

Bij de stemming waren aanwezig: Carlos Westendorp y Cabeza (voorzitter), Nuala Ahern (ondervoorzitter), Peter Michael Mombaur (ondervoorzitter), Jaime Valdivielso de Cué (rapporteur voor advies), Konstantinos Alyssandrakis, Guido Bodrato, Massimo Carraro, Gérard Caudron, Giles Bryan Chichester, Nicholas Clegg, Harlem Désir, Concepció Ferrer, Colette Flesch, Christos Folias, Glyn Ford, Norbert Glante, Michel Hansenne, Hans Karlsson, Rolf Linkohr, Caroline Lucas, Eryl Margaret McNally, Nelly Maes, Erika Mann, Elizabeth Montfort, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Yves Piétrasanta, Elly Plooij-van Gorsel, John Purvis, Godelieve Quisthoudt-Rowohl, Imelda Mary Read, Christian Foldberg Rovsing, Paul Rübig, Ilka Schröder, Konrad K. Schwaiger, Esko Olavi Seppänen, Astrid Thors, W.G. van Velzen, Alejo Vidal-Quadras Roca, Myrsini Zorba, Olga Zrihen Zaari, María del Pilar Ayuso González (verving Renato Brunetta), Felipe Camisón Asensio (verving Roger Helmer), Dorette Corbey (verving François Zimeray), Benedetto Della Vedova (verving Jean-Marie Le Pen), Lisbeth Grönfeldt Bergman (verving Marjo Matikainen-Kallström), Wolfgang Kreissl-Dörfler (verving Elena Valenciano Martínez-Orozco), Helmut Kuhne (verving Mechtild Rothe), Peter Liese (verving Werner Langen), Hans-Peter Mayer (verving Dominique Vlasto), Giuseppe Nisticò (verving Umberto Scapagnini), Samuli Pohjamo (verving Willy C.E.H. De Clercq), Antonios Trakatellis (verving Anders Wijkman), Gianfranco Dell'Alba (verving Gian Paolo Gobbo, overeenkomstig artikel 153, lid 2 van het Reglement), Hans Kronberger (verving Daniela Raschhofer, overeenkomstig artikel 153, lid 2 van het Reglement), José Ribeiro e Castro (verving Pat the Cope Gallagher, overeenkomstig artikel 153, lid 2 van het

Reglement) en Maurizio Turco (verving Mario Borghezio, overeenkomstig artikel 153, lid 2 van het Reglement).

BEKNOPTE MOTIVERING

In verband met de aanhoudende oneerlijke concurrentie van Zuid-Korea wordt de scheepsbouwsector in geheel Europa geconfronteerd met een ernstige crisis die het voortbestaan ervan in gevaar brengt.

Uit de verslagen over de situatie in de scheepsbouw in de wereld die de Commissie overeenkomstig artikel 12 van het Reglement inzake steunverlening aan de scheepsbouw (verordening 1540/98) twee keer per jaar aan de Raad voorlegt, blijkt duidelijk dat Zuid-Korea doorgaat met de volgende praktijken:

Het hanteert prijzen die in alle gevallen onder de kostprijs liggen, met marges tussen 20% en 40%.

Het verleent op ondoorzichtige wijze directe en indirecte steun aan de scheepswerven.

Het volledig operationeel houden van scheepswerven in staat van faillissement in strijd met de Koreaanse toezeggingen met het oog op het verkrijgen van steun van het IMF.

Een verhoging van de productiecapaciteit in Zuid-Korea met 170% in de periode 1988-1997 tegen een verlaging met 30% van de productie in Europa in dezelfde periode.

De Commissie bereikte in juni 2000 een overeenkomst ("agreed minutes") met de Koreaanse regering over discipline op het gebied van prijzen en steunverlening, met o.a. een spoedmechanisme voor overleg. Deze overeenkomst werd echter niet nageleefd.

Met het oog hierop diende de Europese scheepsbouwindustrie in november 2000 bij de Commissie een klacht in tegen Korea op basis van de verordening betreffende handelsbelemmeringen, een eerste stap op weg naar een klacht van de Gemeenschap bij de WTO.

Op 5 december 2000 besloot de Raad industrie en energie om, indien vóór 1 mei 2001 geen bevredigende oplossing met Korea zou worden overeengekomen, de zaak aan de WTO voor te leggen en de Commissie te verzoeken een defensief mechanisme voor te stellen dat selectief (alleen voor schepen die worden bedreigd door de dumping van de kant van Korea) en tijdelijk is (tot de afsluiting van de procedure bij de WTO).

Op zijn vergadering van 14 en 15 mei 2001 en met het oog op het vierde verslag van de Commissie over de situatie in de scheepsbouwsector (waarvan de conclusies niet verschillen van de drie vorige verslagen), hechtte de Raad industrie en energie zijn goedkeuring aan het door de Commissie voorgestelde actieplan, te weten hervatting van de onderhandelingen met Zuid-Korea en, indien op 30 juni 2001 geen bevredigende overeenkomst zou zijn bereikt, voorlegging van de zaak aan de WTO en tegelijkertijd invoering van het selectieve en tijdelijke steunmechanisme.

Op 25 juli 2001 keurde de Commissie een voorstel voor een verordening (COM(2001) 401 def.) goed dat een voorstel voor een steunmechanisme bevat, met als rechtsgrondslag de artikelen 87, lid 3, onder c) en 89 van het EG-Verdrag (goedkeuring door de Raad met gekwalificeerde meerderheid na raadpleging van het Europees Parlement).

Het voorgestelde mechanisme is uitsluitend van toepassing op containerschepen en tankers voor het vervoer van aardolieproducten en chemicaliën (met uitzondering van die van roestvrij staal).

Wat de omvang van de steun betreft voorziet het voorstel onder bepaalde omstandigheden in een maximale steunintensiteit van 14% van de contractwaarde vóór ontvangst van de steun. Het mechanisme treedt niet in werking voor het begin van de geschillenbeslechtingprocedures in het kader van de WTO, is slechts van toepassing totdat deze procedures zijn afgesloten en zal hoe dan ook op 31 december 2002 aflopen.

Aangezien Korea niet heeft gereageerd op alle pogingen van de Commissie om stabiliteit en eerlijke concurrentie in de mondiale scheepsbouwsector te bevorderen, is het duidelijk dat Korea zijn standpunt alleen zal heroverwegen indien wij komen met afschrikwekkende maatregelen zoals door de Commissie voorgesteld.

Op deze wijze verkleinen wij de steeds grotere kans dat de oneerlijke praktijken van Korea zich zullen uitbreiden tot andere sectoren zoals de automobielenindustrie, de elektronische industrie en de staalsector. Niet op deze wijze optreden zou een zeer negatief precedent scheppen en een uiting zijn van ontbrekende solidariteit en zwakte van de Unie, een ernstige zaak aan de vooravond van een nieuwe WTO-ronde.

AMENDEMENTEN

De Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie verzoekt de ten principale bevoegde Economische en Monetaire Commissie onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Door de Commissie voorgestelde tekst¹

Amendementen van het Parlement

Amendement 1
Artikel 1, lid 1, letter c bis) (nieuw)

c bis) "LNG carriers" (vervoer van vloeibaar gas): vrachtschepen gebouwd met één enkel dek en voorzien van geïntegreerde of losstaande tanks die bestemd zijn voor het vervoer van vloeibaar gas.

Motivering

Het voorgestelde mechanisme is ontoereikend voor de doelstellingen die worden nagestreefd, te weten Zuid-Korea te dwingen tot een prijsverhoging (van ca. 15%) en een vermindering

¹ PB C

van de capaciteit, aangezien de drie desbetreffende segmenten slechts 20% van de Europese scheepsbouw vertegenwoordigen.

Om Korea op overtuigende wijze te laten weten dat de EU bereid is de Europese scheepsbouwsector te verdedigen, moeten dezelfde categorieën schepen worden opgenomen als die welke het voorwerp zijn van de klacht bij de WTO; bovendien blijkt uit de vier halfjaarlijkse verslagen van de Commissie over de situatie in de Europese scheepsbouwsector dat alle segmenten (met uitzondering van cruiseschepen en kleine schepen) geconfronteerd worden met de oneerlijke concurrentie van Korea die de Europese productie van gastankers (LNG en LPG), ferries, bulkcarriers en roll-on-roll-off-schepen heeft verdrongen, terwijl de productie van olietankers van het type Suez en Supermax (met het grootste laadvermogen) vrijwel verdwenen is.

Amendement 2

Artikel 1, lid 1, letter c ter) (nieuw)

c ter) "LPG carriers" (andere gassen op basis van aardolie): vrachtschepen gebouwd met één enkel dek en voorzien van geïntegreerde of losstaande tanks die bestemd zijn voor het vervoer van andere vloeibare gassen op basis van aardolie.

Motivering

Het voorgestelde mechanisme is ontoereikend voor de doelstellingen die worden nagestreefd, te weten Zuid-Korea te dwingen tot een prijsverhoging (van ca. 15%) en een vermindering van de capaciteit, aangezien de drie desbetreffende segmenten slechts 20% van de Europese scheepsbouw vertegenwoordigen.

Om Korea op overtuigende wijze te laten weten dat de EU bereid is de Europese scheepsbouwsector te verdedigen, moeten dezelfde categorieën schepen worden opgenomen als die welke het voorwerp zijn van de klacht bij de WTO; bovendien blijkt uit de vier halfjaarlijkse verslagen van de Commissie over de situatie in de Europese scheepsbouwsector dat alle segmenten (met uitzondering van cruiseschepen en kleine schepen) geconfronteerd worden met de oneerlijke concurrentie van Korea die de Europese productie van gastankers (LNG en LPG), ferries, bulkcarriers en roll-on-roll-off-schepen heeft verdrongen, terwijl de productie van olietankers van het type Suez en Supermax (met het grootste laadvermogen) vrijwel verdwenen is.

Amendement 3

Artikel 1, lid 1, letter c quater) (nieuw)

c quater) "ferries": schepen met verschillende dekken die bestemd zijn voor het vervoer van rijdende voertuigen en passagiers over korte afstand.

Motivering

Het voorgestelde mechanisme is ontoereikend voor de doelstellingen die worden nagestreefd, te weten Zuid-Korea te dwingen tot een prijsverhoging (van ca. 15%) en een vermindering van de capaciteit, aangezien de drie desbetreffende segmenten slechts 20% van de Europese scheepsbouw vertegenwoordigen.

Om Korea op overtuigende wijze te laten weten dat de EU bereid is de Europese scheepsbouwsector te verdedigen, moeten dezelfde categorieën schepen worden opgenomen als die welke het voorwerp zijn van de klacht bij de WTO; bovendien blijkt uit de vier halfjaarlijkse verslagen van de Commissie over de situatie in de Europese scheepsbouwsector dat alle segmenten (met uitzondering van cruiseschepen en kleine schepen) geconfronteerd worden met de oneerlijke concurrentie van Korea die de Europese productie van gastankers (LNG en LPG), ferries, bulkcarriers en roll-on-roll-off-schepen heeft verdrongen, terwijl de productie van olietankers van het type Suez en Supermax (met het grootste laadvermogen) vrijwel verdwenen is.

Amendement 4

Artikel 1, lid 1, letter c quinquies) (nieuw)

c quinquies) "roll on roll off": schepen met verschillende dekken die bestemd zijn voor het vervoer van vrachtauto's en treinen.

Motivering

Het voorgestelde mechanisme is ontoereikend voor de doelstellingen die worden nagestreefd, te weten Zuid-Korea te dwingen tot een prijsverhoging (van ca. 15%) en een vermindering van de capaciteit, aangezien de drie desbetreffende segmenten slechts 20% van de Europese scheepsbouw vertegenwoordigen.

Om Korea op overtuigende wijze te laten weten dat de EU bereid is de Europese scheepsbouwsector te verdedigen, moeten dezelfde categorieën schepen worden opgenomen als die welke het voorwerp zijn van de klacht bij de WTO; bovendien blijkt uit de vier halfjaarlijkse verslagen van de Commissie over de situatie in de Europese scheepsbouwsector dat alle segmenten (met uitzondering van cruiseschepen en kleine schepen) geconfronteerd worden met de oneerlijke concurrentie van Korea die de Europese productie van gastankers (LNG en LPG), ferries, bulkcarriers en roll-on-roll-off-schepen heeft verdrongen, terwijl de productie van olietankers van het type Suez en Supermax (met het grootste laadvermogen) vrijwel verdwenen is.

Amendement 5

Artikel 2, lid 1

1. Met inachtneming van de onderstaande paragrafen en in afwijking van artikel 3 van de Scheepsbouwverordening van 1998 kan

1. Met inachtneming van de onderstaande paragrafen en in afwijking van artikel 3 van de Scheepsbouwverordening van 1998 kan

rechtstreekse steun voor contracten inzake de bouw van containerschepen en producten- en chemicaliëntankers als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd indien er ook gedongen is naar het contract door een Koreaanse scheepswerf die een lagere prijs biedt.

rechtstreekse steun voor contracten inzake de bouw van containerschepen en producten- en chemicaliëntankers, "**LNG carriers**", "**LPG carriers**", "**ferries**" en "**ro-ro-schepen**" als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd indien er ook gedongen is naar het contract door een Koreaanse scheepswerf die een lagere prijs biedt.

Motivering

Het gaat om samenhang met en correcte aanvulling op de amendementen 2, 3, 4 en 5 van de rapporteur voor advies.

Amendement 6

Artikel 3, lid 2, letter a)

a) Na ontvangst van een volledige aanmelding zal de Commissie onverwijld de volgende inlichtingen doorgeven aan alle lidstaten: **naam en adres van de steunaanvragende scheepswerf en van de kandidaat-koper**; scheepstype en grootte; en bedrag van de aangemelde steun;

a) Na ontvangst van een volledige aanmelding zal de Commissie onverwijld de volgende inlichtingen doorgeven aan alle lidstaten: scheepstype en grootte; en bedrag van de aangemelde steun;

Motivering

Het is van belang dat de informatie die de Commissie aan de andere lidstaten doorgeeft (ter informatie van hun scheepswerven) niet in strijd is met het beginsel van de vertrouwelijkheid van bedrijfsgegevens als bedoeld in de Verdragen en de jurisprudentie van het Hof van Justitie. Alle gevoelige informatie moet worden uitgesloten.

Amendement 7

Artikel 5

Deze verordening treedt in werking op de dag na de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*, en loopt op **31 december 2002** af.

Deze verordening treedt in werking op de dag na de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*, en loopt op **31 december 2003** af.

Motivering

De looptijd van het defensieve mechanisme tot 2002 is onvoldoende en in strijd met de conclusies van de Raad industrie en energie van 5 december 2000, aangezien de procedure bij de WTO langer dan twee jaar kan duren. Daarom is het verstandig dit mechanisme toe te passen gedurende de looptijd van de huidige verordening 1540/98 inzake steunverlening aan

de scheepsbouw die op 31 december 2003 verstrijkt of eventueel zolang als de procedure bij de WTO loopt.