

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

| Bilag | Journalnummer | Kontor   |              |
|-------|---------------|----------|--------------|
| 1     | 400.C.2-0     | EU-sekr. | 4. juli 2001 |

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Erhvervsministeriets notat vedrørende skibsbygning – EU's anlæg af en klage mod Korea i WTO for WTO-stridig subsidiering af skibsbygningsindustrien.

### Baggrund

Europaudvalget er ved flere lejligheder blevet orienteret om, at EU-Kommissionen var i færd med at undersøge Koreas anvendelse af subsidier til skibsbygningsindustrien med henblik på indgivelse af en klage i WTO. Sagen har senest været forelagt for Europaudvalget den 10. maj 2001 i forbindelse med forberedelse af rådsmødet (industri) den 14. og 15. maj. Udvalget har i den forbindelse givet sin tilslutning til, at Danmark i EU støttede indgivelse af en klage til WTO.

Kommissionen har nu afsluttet sine undersøgelser og er næsten klar til at tage det første skridt i WTO på vejen mod et egentligt sagsanlæg. For EU's vedkommende udestår kun få formalia, før Kommissionen på EUs vegne kan tage det indledende skridt. Efter de foreliggende oplysninger forventes det at ske den 4. eller 11. juli 2001.

Baggrunden for undersøgelsen er en klage fra den europæiske skibsbygningsindustri (CESA), der blev indgivet i efteråret 2000. Kommissionen har siden december 2000

3. juli 2001

Sag 2001-2092-11

/EFS-StC

undersøgt, om Korea i strid med sine forpligtelser i WTO subsidierer sin skibsbygningsindustri til skade for EU's producenter. Kommissionen konkluderer i sin afrapportering til medlemslandene, at den finder, at der er grundlag for anlæg af en klage i WTO. Det skyldes, at Korea både anvender forbudte subsidier d.v.s. eksportsubsidier, og subsidier der ikke er direkte forbudte, men som der kan gribes ind mod, hvis de skader et andet WTO-lands industri (angribelige subsidier) og at både eksportsubsidierne og de angribelige subsidier har skadet EU's industri.

Kommissionen søger fortsat en løsning uden for WTO i dialog med Korea, men vil indklage Korea for WTO, såfremt en sådan løsning ikke opnås. Klageproceduren forventes formelt indledt den 4. eller 11. juli 2001, men kan afbrydes på et hvilket som helst tidspunkt, såfremt en forhandlet løsning opnås. Hvis klagesagen gennemføres, kan det vare op til 2 år, før en endelig afgørelse er

Skibsbygning – EU's anlæg af en klage mod Korea i WTO for WTOstridig subsidiering af skibsbygningsindustrien

truffet.

Til orientering for Europaudvalget gives nedenfor en sammenfatning af Kommissionens undersøgelse, dens resultater og konklusioner på de parametre, der er afgørende for, om der med rimelighed kan indgives klage i WTO over et medlemslands manglende overholdelse af sine forpligtelser.

### **Krav til en WTO-klagesag.**

For med rimelighed at kunne indgive en sag for WTOs tvistbilægningssystem (Dispute Settlement Body – DSB) skal klageren (d.v.s. medlemslandet) kunne påvise, at den indklagede nationale praksis/regel er i strid med WTO-reglerne, eller at anvendelsen fører til tab af rettigheder for klagerlandets industri. Hvis der er tale om direkte forbud, f.eks. anvendelse af (i WTO-forstand) forbudte subsidier, er det i sig selv nok til at opnå pålæg fra W at den forbudte praksis eller regel skal ophøre. Hvis ikke der er tale om overtrædelse af direkte forbud, skal det kunne påvises, at anvendelsen af den indklagede praksis eller regel fører til tab af rettigheder for klagerlandets erhvervsliv enten i form af skade eller trussel herom. Der skal endelig kunne påvises sammenhæng med tabet af rettigheder og anvendelsen af den indklagede praksis eller regel.

Det skal understreges, at selvom Kommissionens undersøgelse har vist, at der er grundlag for at indklage Korea for WTO, er det ikke det samme som, at EU også vinder sagen.

### **Undersøgelsen, dens resultater og konklusioner.**

1. CESA klagede den 24. oktober 2000 i henhold til art. 3 and 4 i rådsforordning 3286/94 (Handelsbarriereforordningen – ("TBR-forordningen")) over subsidier, der blev ydet de koreanske skibsværfter i strid med art. 3 og 5 i WTO aftalen om subsidier og udligningsafgifter (Agreement on Subsidies and Countervailing Measures ("ASCM")). Kommissionen indledte sine undersøgelser den 2. december 2000 efter at have konsulteret TBR-komiteen (en forvaltning e) i overensstemmelse med TBR-forordningen.

2. *Undersøgelsen omfattede følgende skibstyper:* Bulk carriers, containerskibe, olietankere, produkt- og kemikalietankere, passager- og ro-rofærger samt andre ikke fragtskibe (herunder offshoreenheder) og krydstogtskibe.

Undersøgelsen omfattede følgende koreanske værfter: Halla Engineering and Heavy Industries (nu Samho Heavy Industries), Daedong Shipbuilding Co., Daewoo Heavy Industries (nu DSME), Hyundai Heavy Industries, Hyundai Mipo, Samsung Heavy Industries, and Hanjin Heavy Industries & Construction Co.

3. *Undersøgelsen omfattede følgende praksis (angribelige subsidier):* Gældseftergivelse, konvertering af gæld til aktier, renteeftergivelse af regeringsejede eller regeringskontrollerede banker og særlige skattefritagelser.

4. *For så vidt angår de undersøgte værfter*, fandt undersøgelsen, at 3 værftsselskaber (Daewoo, Halla/Samho and Daedong) fik assistance fra de finansielle institutioner, der handlede på den koreanske regerings vegne i restruktureringen af disse selskaber. Den økonomiske støtte er i US\$ opgjort til: Daewoo 2,26 mia., Samho 1,5 mia. og Daedong 48,3 mio.

Undersøgelsen fandt, at Hyundai Heavy Industries, Hyundai Mipo, Samsung and Hanjin ikke modtog subsidier i restruktureringsprocessen.

Undersøgelsen fandt videre, at Daewoo nød godt af to skatteordninger til et samlet beløb af 78 mia. won (Beløbet er i rapporten alene anført i won, men svarer til ca. 60 mio. \$).

5. Det blev videre undersøgt, om der blev ydet *eksportsubsidier (forbudte subsidier)* gennem den statsejede koreanske eksportkreditordning (Export-Import Bank of Korea (KEXIM) ). KEXIM og de koreanske værfter nægtede at give oplysninger om lånevilkår, præmier og risikovurdering.

På grundlag af andet tilgængeligt materiale konkluderes imidlertid, at der er ydet forbudte eksportsubsidier til værfterne gennem KEXIM.

6. *For så vidt angår følgevirkninger og skade* konstateres, at EU's industri er blevet påført følgevirkninger i henhold til art. 5 i ASCM aftalen og er påført skade som defineret i art. 5(a) i ASCM i form af betragtelige prisunderbud, negativ effekt på markedsandele, kapacitetsudnyttelse, profit, salgspriser, beskæftigelse og investeringer, og trussel om skade som defineret i art. 5(c) i ASCM i form af betragtelige pris underbud, faldende pris og tabt salg.

Fordelt på skibstyper blev der konstateret betydelig skade og trussel om skade for containerskibe og produkt- og kemikalietankere. Skade og trussel om skade blev i mindre omfang konstateret for bulk carriers, olietankere og passager- og ro-rofærger. Derimod fandtes ingen skade eller trussel om skade for de andre undersøgte skibstyper.

7. I undersøgelsen konstateredes, at de anvendte subsidier havde *forårsaget* en betydelig mængdemæssig forøgelse og tillige en markedsandelsforøgelse for Korea samt et betydeligt fald i priserne. De konstaterede prisunderbud faldt tidsmæssigt sammen med skadevirkningerne. Undersøgelsen finder således kravet om kausalitet som defineret i ASCM opfyldt.

8. Kommissionen konkluderer, at Korea i strid med sine forpligtelser i WTO har ydet såvel forbudte eksportsubsidier som angribelige subsidier, der skadede EU's industri. KEXIM har ydet forbudte subsidier til alle koreanske værfter, og Korea har i forbindelse med restruktureringen af koreansk erhvervsliv ydet angribelige subsidier til de 3 under pkt. 4 omtalte selskaber. Kommissionen finder videre, at EU's industri har lidt skade, eller at der er fare for skade, forårsaget af de koreanske subsidier.