

# ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES  
DOCUMENTS "COM"

COM (71)1333

Vol. 1971/0213

### ***Disclaimer***

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

# COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPIJEN

COM(71) 1333 def.

Brussel, 24 november 1971

## VOORSTEL VOOR EEN RICHTLIJN VAN DE RAAD

betreffende de steun aan de scheepsbouw

---

(door de Commissie bij de Raad ingediend)

## Verslag van de Commissie aan de Raad

Overeenkomstig artikel 4, lid 2 van de richtlijn van de Raad 69/262/EEG

Betreft : Steunmaatregelen voor de scheepsbouw.

### I. Opmerking vooraf.

De voorstellen die de Commissie op 13.4.1965 (1) aan de Raad heeft voorgelegd en die door de Raad met wijzigingen op 28.7.1969 (2) zijn aanvaard, hadden tweeërlei doel, namelijk :

- de scheepsbouw van de Gemeenschap beschermen tegen op de internationale markt waargenomen concurrentiedistorsies; de scheepsbouw verkeerde toen in een des te bedreigder positie omdat deze een moeilijke overgangsperiode doormaakte;
- de steunmaatregelen voor de scheepsbouw binnen de Gemeenschap te harmoniseren ten einde deze uiteindelijk af te schaffen.

Dit verslag dat wordt opgesteld overeenkomstig de richtlijn 69/262/EEG, geeft de voornaamste wijzigingen weer die zijn opgetreden op de internationale markt voor de scheepsbouw binnen het raam van de hierbovengenoemde doelstellingen. Dit verslag gaat vergezeld van voorstellen betreffende na het verstrijken van de geldigheidsduur van de richtlijn op 31 december 1971 te treffen maatregelen.

### II. Wijzigingen die op de internationale markt voor de scheepsbouw zijn opgetreden wat betreft de concurrentiedistorsies.

De concurrentiedistorsies op de internationale markt voor de scheepsbouw zijn aanzienlijk verminderd sinds de tijd, toen de richtlijn werd voorgesteld en vervolgens vastgesteld.

Deze vermindering werd in 1969 in gang gezet en is sinds het begin van 1971 van werkelijke betekenis geworden. Zij werd voornamelijk veroorzaakt door de bemoeiingen in OESO verband waarin de voornaamste scheepsbouwlanden, waaronder de lid-staten, vertegenwoordigd zijn.

-----  
(1) IV/COM(65)161 def van 13.4.1965.

.../...

(2) PB Nr. L.206/25 van 15.8.1969.

Deze bemoeiingen hebben er toe geleid dat achtereenvolgens twee resoluties door de Raad van de OESO werden aanvaard op 30.5.1969 en op 16.12.1970 betreffende regelingen inzake exportkredieten voor schepen. In de OESO-regelingen werden optimale kredietvoorwaarden vastgesteld voor de uitvoer van schepen, die niet overtroffen mogen worden door steunmaatregelen van de staten.

De gezamenlijke invloed van de OESO-regelingen en de recente ontwikkeling in de rentetarieven op de kapitaalmarkt heeft indirect ten gevolge gehad dat de invloed van de steun met het oog op de verlaging van het exportkrediet voor schepen aanzienlijk is verminderd. Opmerking verdient dat dergelijke steunmaatregelen worden toegepast in de meeste landen met scheepsbouwindustrie, en dat zij één van de voornaamste factoren zijn voor distorsies op de internationale markt.

Door deze eerste en belangrijke resultaten wordt echter het probleem van de concurrentiedistorsies op de internationale markt voor schepen nog niet opgelost. Er bestaan nog andere vormen van steun voor de scheepsbouw dan uitvoerkredietfaciliteiten. Steunmaatregelen tot verbetering van de voorwaarden voor exportkrediet voor schepen blijven in de meeste scheepsbouwlanden overigens bestaan in verschillende intensiteit, hoewel deze steunmaatregelen krachtens de OESO-regelingen thans aan bepaalde grenzen zijn gebonden.

Dat de kwestie van concurrentiedistorsies op de internationale markt nog bestaat blijkt wel uit de pogingen die thans worden ondernomen in OESO-verband - waar men zich ervan bewust is dat de huidige regelingen slechts een eerste stap betekenen op de weg van normalisatie van de internationale markt - om te komen tot een allesomvattende overeenkomst tot geleidelijke, doch totale afschaffing van alle vormen van steun voor de scheepsbouw.

### III. Wijzigingen die zijn opgetreden op de markt voor scheepsbouw in het algemeen.

De scheepsbouwindustrie is onderhevig aan aanzienlijke cyclische bewegingen; de voornaamste trend gaat echter in de richting van expansie.

De orderportefeuille voor de gehele wereld (1) is b.v. van 12 miljoen brt tegen het einde van 1954 gestegen tot 34 miljoen tegen het einde van 1957, en vervolgens tegen het einde van 1962 weer gedaald tot 17 miljoen brt. Sindsdien zijn de opdrachten zonder onderbreking toegenomen en hebben tegen het einde van 1966 opnieuw 34 miljoen bereikt; op 1 juli 1971 bedragen zij bijna 84 miljoen brt.

Deze expansie van de vraag ging sinds 1969 vergezeld van een beduidende ommekeer op de scheepsbouwmarkt die sinds een tiental jaren een kopersmarkt was en nu, althans voor vele typen schepen, verkoopmarkt is geworden. De scheepsprijzen zijn aanzienlijk gestegen; hierop zijn steeds meer herzieningsclausules van toepassing.

Door deze ontwikkeling hebben de meeste scheepsbouwlanden meer aarzeling aan de dag gelegd bij het verlenen van steun voor de scheepsbouw en worden de onlangs in OESO-verband verkregen resultaten grotendeels verklaard. Van deze ontwikkeling moet echter snel gebruik worden gemaakt, om een allesomvattende regeling in OESO-verband te sluiten die er op gericht is alle steunmaatregelen voor deze tak van de industrie af te schaffen; de Gemeenschap moet met alle haar ten dienste staande middelen bijdragen aan de verwezenlijking van dit OESO-initiatief, aangezien een normalisatie van de concurrentievoorwaarden het meest doeltreffend kan zijn op het internationale vlak.

#### IV. Wijzigingen die hebben plaatsgehad in de scheepsbouw van de Gemeenschap.

- 1) De toestand van de scheepsbouw van de Gemeenschap werd in ernstige mate slechter toen de Commissie voorstellen deed (april 1965) en tot in 1967. Sindsdien valt een licht herstel op te merken tot in 1969, <sup>waarop</sup> daarna een stabilisatie volgde op een duidelijk lager niveau dan in de jaren '50 werd waargenomen.

De produktie van de Gemeenschap en van Japan - voornaamste concurrent van de scheepsbouw in de Gemeenschap - vertoonde gedurende de laatste jaren (uitgedrukt in procenten van de wereldproduktie (2) de volgende ontwikkeling :

-----  
.../...

(1) Uitgezonderd China en de USSR; bron : American Bureau of Shipping en Lloyd's Register of Shipping.

(2) Produktie = op stapel leggen + stapelloop x 2 + levering

: 4

Bron : Lloyd's Register of Shipping.

|                  | <u>EEG</u> | <u>Japan</u> |
|------------------|------------|--------------|
| 1956/7/8         | 33 %       | 25 %         |
| 1967             | 16 %       | 50 %         |
| 1969             | 19 %       | 47 %         |
| 1e halfjaar 1971 | 18 %       | 47 %         |

De relatieve verbetering in de scheepsbouw van de Gemeenschap is echter groter dan uit bovenstaande gegevens blijkt. De Europese scheepsbouw heeft zich namelijk in de afgelopen jaren steeds meer gespecialiseerd in de bouw van schepen waarbij de toegevoegde waarde groot is, welke schepen zijn aangepast aan de nieuwe eisen van het zeevervoer. In de Gemeenschap worden b.v. meer containerschepen, snelle lijnschepen, koelschepen, schepen voor het vervoer van vloeibaar gas en chemische produkten, ferry-boats en cruiser gebouwd dan in Japan. De produktie van de Gemeenschap neemt dus een duidelijk belangrijker positie in wanneer deze wordt uitgedrukt in gewogen brt - wat een betere aanwijzing geeft van de produktie van schepen omdat hierbij rekening wordt gehouden met het aantal uren per brt dat sterk verschilt al naargelang de afmetingen of het type van de schepen - dan wanneer de produktie wordt uitgedrukt in brt zonder meer.

Stapellloop in de EEG in procenten van het totaal van Japan + West-Europa (

|      | <u>Bruto-register ton</u> | <u>Gewogen bruto registerton</u> |
|------|---------------------------|----------------------------------|
| 1969 | 21 %                      | 28 %                             |
| 1970 | 20 %                      | 30 %                             |

- 2) In de scheepsbouw in de Gemeenschap trad een tiental jaren geleden een ernstige achterstand op ten opzichte van de concurrenten Japan en Zweden bij de aanpassing van zijn produktieuitrusting aan de diepgaande veranderingen die zowel in het technische vlak als op maritiem plan waren opgetreden. De slechtere financiële resultaten van de scheepswerven ten gevolge van de concurrentiedistorsies op de internationale markt waren trouwens aan deze achterstand niet vreemd. Beide factoren waren verantwoordelijk voor de aanhoudende verslechtering van de situatie waarin de scheepsbouw in de Gemeenschap verkeerde.

-----  
.../...

- (1) Bron : rapport 1971 van de "Chambre Syndicale des Constructeurs de Navires et de Machines Marines" van Frankrijk.

De regelingen tot compensatie van de concurrentiedistorsies op de internationale markt maakte ook andere acties mogelijk tot een snellere aanpassing van deze sector aan de nieuwe eisen van dermarkt en van de techniek, en gingen hiermede dan ook hand in hand. Geleidelijk aan werden programma's opgesteld en toegepast tot wijziging van de structuur, tot rationalisatie van de activiteiten, tot modernisering van de uitrustig, waarbij alles op de sterkste punten geconcentreerd werd, tot grotere specialisatie van de produktie op basis van de meest recente ontwikkelingen in het zeevervoer... De relatieve verbetering van de toestand in de scheepsbouw in de Gemeenschap, die thans kan worden vastgesteld, is o.a. het resultaat van pogingen die tot nu toe op dit gebied werden verricht.

Vermelding verdient evenwel dat deze uitgebreide sanerings en herstructureeringsactiviteiten van de scheepsbouw in de Gemeenschap nog niet beëindigd zijn en dat het nog enige tijd zal duren voordat zij alle vruchten kunnen afwerpen.

- 3) De verschillende wijzigingen die hierboven zijn genoemd en die over het geheel genomen gunstig zijn voor de scheepsbouw in de Gemeenschap zijn nog van te recente datum dan dat hierdoor thans reeds de rentabiliteit van de scheepswerven hersteld kan zijn. De scheepswerven maken thans een moeilijke overgangsperiode door in afwachting van het moment, dat deze gunstige factoren alle vruchten zullen afwerpen.

Deze overgangsmoeilijkheden zijn nog ingewikkelder geworden door de recente uitzonderlijke stijging van de produktiekosten (arbeidslonen, ijzer- en staalprodukten, krediet) die een nadelige invloed uitoefenen op de bouw van schepen die thans op stapel liggen, doch die tevoren voor een bepaalde prijs is aangenomen.

De financiële toestand van de meeste scheepswerven in Europa is dus tijdelijk gespannen, zoals trouwens blijkt uit de recente moeilijkheden bij enkele grote werven.

V. De wijzigingen die ten aanzien van de steunmaatregelen van de Gemeenschap hebben plaatsgehad.

- 1) De situatie op het gebied van de steunmaatregelen voor de scheepsbouw was bij de inwerkingtreding van het Verdrag van Rome zeer ongelijk.



Oorspronkelijk werd geen enkele steun toegekend in Duitsland, Nederland en België, terwijl de in Frankrijk en Italië toegekende steun een invloed kon hebben van meer dan 30 % van de verkoopprijs.

In deze toestand is meer evenwicht gekomen sinds 1967. Allereerst Duitsland in 1962, dan ook Nederland en België in 1967 besloten eveneens steun te verlenen voor deze tak van industrie. De invloed van de Franse en Italiaanse steunmaatregelen was aanzienlijk minder geworden. De invloed van de specifieke steun voor de scheepsbouw is sindsdien en gedurende enkele jaren in de Gemeenschap gebleven op ongeveer 10 % van de verkoopprijs, waarbij de Italiaanse steunmaatregelen op een over het algemeen hoger niveau liggen.

Onlangs nog kon opnieuw een wezenlijke vooruitgang worden geboekt in de richting van een harmonisatie naar beneden, zodat thans de gemiddelde invloed van de specifieke steun in de buurt ligt van 5 % van de verkoopprijs met uitzondering van de Italiaanse steun die om en nabij de 10 % ligt.

- 2) De communautaire balans ten aanzien van de steunmaatregelen voor de scheepsbouw lijkt dus bevredigend indien alleen gelet wordt op de specifieke steun voor de scheepsbouw.

In verschillende landen van de Gemeenschap bestaan evenwel algemene steunregelingen - faciliteiten voor exportkrediet en prijsgaranties - die op grote schaal worden toegepast bij de scheepsbouw en die een even beslissende invloed hebben op de prijs van de schepen als de specifieke steunmaatregelen.

Hier worden voornamelijk bedoeld de faciliteiten voor uitvoerkredieten op middellange termijn die in Frankrijk, Italië en België algemeen worden toegepast. Deze kredietfaciliteiten worden over het algemeen toegekend voor alle uitvoer van schepen boven de specifieke steunmaatregelen. De invloed hiervan kan worden geschat op ongeveer 5 % in Frankrijk, op de helft minder in België en op de helft meer in Italië. De gecumuleerde invloed van de specifieke steun en de algemene kredietfaciliteiten waar deze bestaan bedraagt 5 à 6 % in Duitsland, in Nederland en in België tegen ongeveer 10 % in Frankrijk en bijna 18 % in Italië.

In dit verband verdient opmerking dat de specifieke steun in Duitsland en Nederland juist kredietfaciliteiten betreft die worden verleend omdat in deze landen geen algemene faciliteiten voor uitvoerkrediet bestaan. Alle

landen van de Gemeenschap kennen dus kredietfaciliteiten waarbij nog komen de directie subsidies in Italië, Frankrijk en België. De kredietfaciliteiten moeten echter naargelang zij de vorm hebben van specifieke of algemene steunmaatregelen slechts in bepaalde landen in aanmerking worden genomen (Duitsland en Nederland) indien men het toepassingsgebied van de nieuwe richtlijn wil beperken tot uitsluitend specifieke steun.

De andere algemene steunregeling die een beslissende invloed kan hebben op de prijzen van de schepen is het systeem van prijsgaranties dat in Frankrijk wordt toegepast voor schepen en dat in bepaalde opzichten wordt beschouwd als een bijzondere toepassing van de algemene regeling COFACE. Het is ook in dit geval billijk deze maatregel te betrekken bij de nieuwe richtlijn.

- 3) De toestand in Italië ten aanzien van steunmaatregelen onderscheidt zich reeds talrijke jaren van die, welke in de Gemeenschap gemiddeld worden aangetroffen.

De invloed van de steun is hier aanmerkelijke hoger dan elders. De Italiaanse scheepsbouw heeft ondanks de tot op heden verrichtte pogingen tot aanpassing op Europees niveau nog steeds niet een bevredigende concurrentiekracht bereikt. De Commissie is voornemens om, bij wijze van uitzondering en voor de laatste maal, Italië toe te staan de communautaire maxima in zekere mate te overschrijden, mits evenwel binnen een betrekkelijk korte periode de nodige maatregelen worden genomen om te voorkomen dat een dergelijke toestand blijft voortbestaan.

#### VI. Wijzigingen in de internationale conjunctuur in het algemeen.

De sinds 15 augustus door de Verenigde Staten getroffen maatregelen op monetair en commercieel gebied geven thans aanleiding tot grote onzekerheid ten aanzien van de ontwikkeling van de internationale conjunctuur. Onder deze omstandigheden moeten de door de Gemeenschap ontworpen voorschriften een voldoende soepele opzet hebben om zo nodig te kunnen worden gewijzigd op grond van rechtstreekse of indirecte repercussies die deze conjuncturele ontwikkeling zou kunnen hebben op de scheepsbouwmarkt.

#### VII. Voorstellen voor na het verstrijken van de geldigheidsduur van deze richtlijn te treffen maatregelen.

In het licht van het voorgaande stelt de Commissie daarom voor dat om zo spoedig mogelijk de richtlijn vast te stellen die in ontwerp-vorm hierbij

gaat. Deze nieuwe richtlijn beoogt enerzijds het maximum van de steunmaatregelen voor de scheepsbouw te verlagen en is anderzijds gericht op voortzetting van de pogingen tot harmonisatie van deze steunmaatregelen in de Gemeenschap.

Voorstel voor een richtlijn van de Raad  
betreffende de steun aan de scheepsbouw

---

De Raad van de Europese Gemeenschappen

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,  
inzonderheid op de artikelen 92 en 113

Gezien het voorstel van de Commissie

Overwegende dat de richtlijn van de Raad 69/262/EEG daadwerkelijk heeft  
bijgedragen tot vermindering van de steun aan de scheepsbouw enerzijds  
en de harmonisatie ervan binnen de Gemeenschap anderzijds

Overwegende de wijzigingen op de internationale scheepsbouwmarkt sedert de  
aanvaarding van deze richtlijn tot stand gekomen en derhalve de noodzaak  
deze richtlijn in het licht van deze wijzigingen te herzien

\* \* \*

Overwegende dat de concurrentiedistorsies op de internationale scheepsbouw-  
markt voornamelijk als gevolg van de achtereenvolgende regelingen die de  
voornaamste scheepsbouwlanden in de OESO tot stand hebben gebracht,  
teneinde de exportkredietvoorwaarden voor schepen te harmoniseren,  
onlangs zijn verminderd

Overwegende dat de regeringen van talrijke scheepsbouwlanden meer en meer  
tot de conclusie komen dat de scheepsbouwindustrie eindelijk zonder  
staatssteun moet werken

.../...

- . Overwegende overigens dat de positie van de scheepsbouw in de Gemeenschap relatief is verbeterd als gevolg van een toeneming van de vraag en van de eerste resultaten die werden bereikt met de herstructurering van de scheepswerven
- . Overwegende dat de richtlijn 69/262/EEG derhalve moet worden herzien in de zin van een vermindering van de steun aan de scheepsbouw

\* \*

- . Overwegende dat steunregelingen ter verbetering van de exportkredietvoorwaarden voor schepen niettemin blijven bestaan in de meeste landen waar schepen worden vervaardigd, daar de huidige regelingen van de OESO uitsluitend op internationaal vlak, de optimale kredietvoorwaarden vaststellen die dank zij de steun van de Staten niet mogen worden overschreden; dat er nog andere vormen van steun bestaan dan die welke betrekking hebben op het exportkrediet voor schepen en die concurrentiedistorsies op de internationale markt veroorzaken
- . Overwegende dat onder deze omstandigheden het aanhouden van een - zij het verminderde - steun aan de scheepsbouw in de Gemeenschap in het gemeenschappelijk belang is
- . Overwegende dat een dusdanig verminderde steun overigens de voortzetting van de bijzondere inspanningen op herstructureringsgebied die nog in de scheepsbouw van de Gemeenschap verwezenlijkt moeten worden bevordert, welke inspanningen moeilijker zijn geworden door de verslechtering van de financiële resultaten van vele scheepswerven tengevolge van concurrentiedistorsies op de internationale markt

\* \*

.../...

Overwegende dat de sector scheepsbouw zeer gevoelig is voor de internationale conjunctuur, met name van factoren van commerciële, financiële en monetaire aard - dat de huidige omstandigheden aanleiding geven tot grote onzekerheid met betrekking tot de ontwikkeling van deze conjunctuur - dat de voorschriften van deze richtlijn dus snel aan deze ontwikkeling moeten kunnen worden aangepast

\* \* \*

Overwegende dat de steun aan de scheepsbouw de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaats vindt niet zodanig mag doen veranderen dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad

heeft de volgende richtlijn vastgesteld :

#### Artikel 1.

Onder de in de artikelen 2 en 3 genoemde voorwaarden kunnen steunmaatregelen ten behoeve van de scheepsbouw, zowel specifieke maatregelen als toepassingen van algemene maatregelen als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd.

#### Artikel 2.

Steun kan worden verleend voor de bouw van zeeschepen met metalen casco waarvan de uitvoering geschiedt op een scheepswerf van de Gemeenschap en die de volgende kenmerken vertonen :

- koopvaardijschepen voor het vervoer van passagiers en/of goederen, van 150 bruto registerton of meer;
- vissersschepen van 150 bruto registerton of meer;
- baggermolens van 150 bruto registerton of meer;
- sleepboten van 500 pk of meer.

.../...

### Artikel 3

- 1) Voor elke in artikel 2 bedoelde bouw mogen de verleende steunmaatregelen bestaan uit :
  - a) exportkredietfaciliteiten om de kredietvoorwaarden voor schepen te verbeteren door de duur hiervan te brengen op 8 jaar, het door dit krediet gedekte percentage van de in het contract vastgestelde prijs op 80 % en het rentetarief, zonder alle lasten, op 7,5 % ;
  - b) iedere andere vorm van steun dan genoemd sub a), waarvan de invloed niet hoger is dan 5 % van de in 1972 bij contract vastgestelde prijs en, behoudens andersluidend besluit van de Raad, op voorstel van de Commissie, 4 % in 1973 en 3 % in 1974.
- 2) De in het contract vastgestelde prijs is de contractueel vastgestelde verkoopprijs, rekening houdend met eventuele herzieningsclausules.
- 3) Bij besluit van de Raad, genomen met gekwalificeerde meerderheid van stemmen, kunnen op voorstel van de Commissie te gelegener tijd en voor zover nodig de bepalingen van dit artikel worden gewijzigd.

### Artikel 4

De lid-staten stellen de Commissie voor zover nodig in kennis van de voorschriften en de uitvoeringsbepalingen van de steunregelingen ten behoeve van de scheepsbouw.

Uit deze voorschriften en uitvoeringsbepalingen moet duidelijk blijken of aan de in de artikelen 2 tot en met 4. gestelde voorwaarden is voldaan.

### Artikel 5

De lid-staten onthouden zich van elke maatregel die als voorwaarde stelt dat het bouwen van schepen of de vervaardiging van de aan deze schepen overgebrachte produkten binnen hun nationaal grondgebied verricht wordt.

.../...

Artikel 6.

- 1) Deze richtlijn is van toepassing tot en met 31 december 1974.
- 2) Voor het einde van 1974 en onverminderd het in artikel 93, lid 1, van het EEG-verdrag bedoelde voortdurend onderzoek gaat de Commissie de toestand op de internationale markt na en legt aan de Raad een verslag voor, zo nodig vergezeld van voorstellen betreffende daarna te nemen maatregelen.  
De Raad moet binnen zes maanden over deze voorstellen beslissen.  
Wanneer deze voorstellen bij de Raad worden ingediend wordt de geldigheidsduur van deze richtlijn na 31 december 1974 verlengd tot en met de dag waarop de beschikking van de Raad van kracht wordt en uiterlijk tot en met 30 juni 1975.

Artikel 7.

Deze richtlijn is gericht tot de lid-staten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad,

De Voorzitter