

Bilag 11.

Udvalgets spørgsmål 45-48 til handelsministeren og dennes besvarelse af disse.

Spørgsmål 45:

Der udbedes oplysninger om, hvilke støtteforanstaltninger og subsidieordninger der findes inden for fællesmarkedslandene vedrørende skibsfarten og skibsværftsindustrien.

Svar:

Støtteforanstaltninger fra det offentlige side til såvel rederierne som skibsværfterne har et betydeligt omfang i de fleste af fællesmarkedslandene. Det er ikke i alle tilfælde muligt at sondre skarpt mellem den støtte, der ydes til rederierne, og den, som skibsbygningsindustrien modtager; nedenfor er i hovedtræk omtalt de vigtigste former for støtteforanstaltninger, som benyttes.

Ud over at værfterne i fællesmarkedslandene kan forsikre sig mod den risiko, de løber i forbindelse med ydelsen af eksportkredit, har de desuden adgang til at opnå egentlige kreditter til finansiering af eksporten, i visse tilfælde til en rente, der ligger under den almindelige markedsrente, som i forvejen er lavere end markedsrenten her i landet. Den yderligere rentefordel i forhold til markedsrenten, som kan opnås på denne måde, er således i Frankrig $\frac{1}{2}$ -1 pct., i Italien $1\frac{1}{4}$ pct. og i Vesttyskland indtil $2\frac{1}{2}$ pct.

Der ydes endvidere på forskellig måde direkte støtte fra det offentlige til skibsbygningsindustrien og til opbygning af handelsflåderne, dels i form af billige lån til værfterne eller rederierne eventuelt på den måde, at der ydes særlige subsidier til nedbringelse af rentebyrden ved finansieringen af nybygninger, dels i form af egentlige tilskud til værfter eller redere.

En særlig form for direkte støtte er ophugnings- og nybygningspræmierne. I Vesttyskland ydes en ren ophugningspræmie, medens det i Italien er en betingelse for at opnå ophugningspræmie, at der i forbindelse hermed finder et vist nybyggeri sted.

Lån til nybygning til reduceret rente ydes i Vesttyskland, Frankrig, Italien og Belgien, medens direkte driftssubsidier til rederierne uden forbindelse med nybygninger ydes i Frankrig, Italien og Belgien. Direkte subsidier til skibsværfterne ydes i Frankrig og Italien.

De samlede beløb, der i de enkelte fællesmarkedslande anvendes til støtteforanstaltninger for skibsfarten og skibsværfterne, er ikke kendt og er ofte vanskelige at udskille fra de beløb, der ydes som generelle støtteforanstaltninger. Visse oplysninger foreligger dog; men de er ikke komplette, og beløbene er ikke sammenlignelige, bl. a. fordi støtteforanstaltningerne er af højst forskellig karakter fra land til land.

I Vesttyskland er der efter de foreliggende oplysninger for 1962 stillet 80 mill. DM (ca. 139 mill. kr.) til rådighed til skibsbygnings-subsidier fordelt med 25 mill. DM (ca. 43 mill. kr.) til rentesubsidier, 10 mill. DM (ca. 17 mill. kr.) til ophugningspræmier og 45 mill. DM (ca. 78 mill. kr.) til nybygningskreditter til nedsat rente, og regeringen har stillet en tilsvarende støtte i udsigt for 1963. Herudover foreligger der meddelelser om, at den tyske forbundsregering er gået med til over en periode på 8 år at stille 400 mill. DM (ca. 694 mill. kr.) til rådighed til finansiering af skibsbygning for udenlandsk regning til reduceret rente. I 1960 og 1961 er der som rentelettelser til genopbygning af den tyske handelsflåde ydet henholdsvis 9,8 og 8,0 mill. DM (henholdsvis ca. 17 og 14 mill. kr.). Som direkte driftssubsidier til tysk skibsfart — herunder såvel udenrigsfart som kyst- og kanalskibsfart — er der i årene 1959-1961 ydet mellem 15 og 18 mill. DM (ca. 26-31 mill. kr.) pr. år. Endelig er der ydet forskellige former for skattelettelser, dels til handelsskibe i international fart henholdsvis 75, 30 og 10 mill. DM i årene