

den tyske regering erklæret sig villig til kun at foretage reduktioner af renten for ordrer fra tredjelande; men det er efter det foreliggende Kommissionens opfattelse, at også en sådan støtte til tredjelandseksporten ud fra en generel økonomisk vurdering ændrer konkurrencevilkårene inden for fællesmarkedet.

For så vidt angår de franske skibsbygningsubsidier, overvejer Kommissionen at anbefale Frankrig at gennemføre en gradvis afvikling af subsidierne, formentlig i takt med den interne toldafvikling.

På fransk forslag har Kommissionen besluttet at nedsætte en arbejdsgruppe, der skal undersøge de generelle økonomiske vilkår for skibsbygningsindustrien, herunder konjunkturudviklingen, med henblik på at foreslå passende fremtidige former for statsstøtte.

Endelig har Kommissionen drøftet spørgsmålet om statsstøtte til skibsbygningsindustriens underleverandører. Da alle materialer til brug for skibsbygning kan indføres toldfrit, nyder de pågældende underleverandører ikke godt af den toldbeskyttelse, som findes i andre industrisektorer. I visse af medlemslandene ydes der statsstøtte til nationale underleverandører. Da de pågældende støtteordninger synes at være mere vidtgående, end hvad der umiddelbart kan begrundes i hensynet til den manglende toldbeskyttelse, og da dette forhold forrykker konkurrencevilkårene, vil Kommissionen udarbejde et forslag i henhold til Romtraktatens art. 93, som skal tilsikre, at underleverandører i fællesmarkedslandene får samme behandling uanset nationalitet.

Med hensyn til eksportkreditter og eksportkreditgarantier har en arbejdsgruppe over for Rådet afgivet en rapport vedrørende en koordinering af medlemslandenes regler og praksis på dette område, og Rådet har herefter vedtaget en konsultationsprocedure, der skal følges, såfremt der gives længere løbetid for kreditter, end hvad der normalt forudses i henhold til Bernerkonventionen, d. v. s. 5 år. Rapporten foreslår desuden bl. a. gennemført en fælles maksimumsgrænse for garantibeløbet ved eksportkreditforsikringer på 90 pct. af salgsbeløbet. Samtidig hermed vil man forsøge at udarbejde en „model“-ordning for eksportkreditforsikringer. Det er derefter hensigten, at medlems-

landene gradvis skal søge at tilnærme de bestående ordninger hertil. Der er indledt forhandlinger inden for OECD med henblik på at udstrække konsultationsproceduren til samtlige OECD-lande.

Spørgsmål 47:

Hvilke konsekvenser kan støtteforanstaltningerne og subsidieordningerne tænkes at få for dansk skibsfart og værftsindustri?

Svar:

Konsekvenserne af støtteforanstaltninger og subsidieordningerne må forventes at blive meget alvorlige for dansk skibsfart og værftsindustri. Der er allerede en betænkelig udvikling i gang, hvilket bekræftes ved, at den danske andel af verdenstonnagen i de senere år har været faldende. Virkningen af støtteforanstaltninger og subsidieordninger får øget vægt, fordi de danske omkostninger som følge af højt lønnings- og renteniveau i forvejen er ugunstige sammenlignet med landene inden for fællesmarkedet. Når man samtidig tager i betragtning, at den internationale konkurrence såvel på skibsfartens som på værftsindustriens område for tiden er overordentlig skarp, er det derfor uundgåeligt, at støtteforanstaltninger i andre lande vil få meget alvorlige virkninger på konkurrenceforholdene mellem Danmark og de pågældende lande. Ikke mindst under hensyn til rederiernes og værfternes betydning for landets valutaandtægter og under hensyn til betydningen af at opretholde den fremtidige beskæftigelse i de to erhverv må dette give anledning til alvorlige bekymringer.

Til belysning af de senere års udvikling kan det bl. a. oplyses, at den danske handelsflåde, der set i forhold til befolkningstallet er væsentligt større end i fællesmarkedslandene, i de senere år har udgjort en faldende andel af den samlede verdens-tonnage, medens fællesmarkedslandenes andel er steget. Tilbagegangen påvirker også handelsflådens kvalitet. Uanset at det antal år, hvori et skib med økonomisk fordel kan holdes i drift, er faldet stærkt i de senere år, er den danske handelsflådes gennemsnitsalder nu stigende. Fra begyndelsen af 1960 til begyndelsen af 1962 steg den således fra 8,2 til 8,5 år pr. brt.