

**[Industriministeren]**

det danske Folketing, på helt samme vilkår. Men rammen for at handle med disse lande skulle være i orden ved hjælp af dette lovfor-slag.

**Bjørn Westh (S):**

Jeg vil gerne takke ministeren for tilsagnet om – sådan forstod jeg det – at der ikke vil komme til at mangle penge på den ordinære eks-portkreditordning.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**10) Første behandling af lovforslag nr. L 32:**

*Forslag til lov om ændring af lov om ændring af forskellige skattelove. (Forlængelse af dele af skibsværftsaftalen).*

Af Nyrup Rasmussen (S) m.fl.  
(Fremsat 28/12 90).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):**

I 1990 var der forhandlinger i EF om et nyt direktiv om støtte til skibsbygningssektoren. Vi havde alle sammen håbet på, at det 6. direktiv skulle være det sidste direktiv, men kort før nytår blev der vedtaget et nyt direktiv, det såkaldte 7. direktiv.

Der var tale om meget vanskelige forhandlinger, idet nogle af EF's medlemslande søgte at sikre deres skibsværfter betydelig større støtemuligheder, end Danmark og enkelte andre lande fandt rimeligt.

Resultatet af forhandlingerne om det 7. direktiv må derfor betegnes som tilfredsstillende.

Det blev fastslået, at loftet for produktionsstøtte, der skal fastsættes mindst en gang årligt, skal fastsættes på objektivi grundlag som forskellen mellem omkostningerne i de mest effektive europæiske værfter og priserne hos konkurrenterne. Her skal jeg lige indskyde, at det har betydet, at to danske værfter er parter i denne fastsættelse af støtteloft, et ganske flot resultat set fra dansk side.

Det blev ligeledes fastslået, at investeringsstøtte kun l gaves i forbindelse med omstruktureringer, hvor det tillige er en forudsætning, at der ikke fremkommer kapacitetsforøgelse.

Endelig blev det fastslået, at eventuel støtte til værfterne i det tidligere Østtyskland kun er til omstruktureringer og i øvrigt skal særskilt godkendes, og at det ikke må ændre konkurrenceforholdene i resten af EF, og at det ikke må kunne tilflyde de vesttyske værfter.

Disse forbehold har vi fået ind ved i midten af 1990 at have set nogle grimme eksempler på forsøg på aftaler, som kunne undergrave også de danske værfters konkurrenceevne ved de ting, der foregik i Vesttyskland og Østtyskland i det nuværende samlede Tyskland.

De her nævnte opstramninger af direktivet var alle danske forslag, og det lykkedes at få opslutning bag dem. Denne danske påvirkning af direktivet skyldes i høj grad, at der herhjemme var fuld enighed om, hvilken holdning Danmark skulle indtage under disse forhandlinger. Såvel fra politisk side som fra værfter og fagbevægelse var der enighed om, at statsstøtten til skibsværfterne burde begrænses mest muligt og helst fuldstændig afskaffes, da dette ville være en ubetinget fordel for de danske værfter.

Jeg er meget tilfreds med denne enighed, som gav os en yderst stærk forhandlingsposition.

Sammen med andre lande, der har samme principielle holdninger til statsstøtten til værftssektoren, lykkedes det at begrænse støtten i forhold til det forrige direktiv.

Jeg skal for fuldstændighedens skyld også nævne forhandlingerne i OECD om afskaffelse af al støtte til værfterne. Disse forhandlinger er endnu ikke så vidt fremskredne, men vi håber meget på at få et positivt resultat også her.

Vi har hele tiden været forberedt på, at hvis det ikke lykkedes at slippe af med statsstøtten i EF, eller hvis det ikke lykkedes at få en tilstrækkelig reduktion af støtteloftet i EF, måtte vi