

danske værfter for de ulige konkurrenceforhold, som ville blive en følge af, at EF-Kommissionen havde fastsat støtteloftet for 1991 til 13 pct.

Beslutningen er senest blevet bekræftet i finansloven for 1992, § 26.34.21 (tekstanmærkning nr. 63), hvor industriministeren bemyndiges til at udstede en inflationsgaranti i forbindelse med ordningen.

Ordningen betyder, at ny- og ombygninger af skibe kan finansieres af obligationer udstedt af Danmarks Skibskreditfond i en kombination af indekslån og lån på OECD-lignende vilkår, hvor anvendelsen af indekslån gradvis reduceres. Pr. 1. januar 1993 vil skibsfinansieringen således med den nuværende aftrapning alene bestå af nominelrentelån på 80 pct. af kontraktsummen.

Indeksfinansieringsordningens aftrapning er vist i tabel 1.

5.

Den danske støtteordning adskiller sig generelt fra EF's støtteleftsregler ved at ligge på et betydeligt lavere niveau og ved kun at omfatte skibe leveret indtil 2 år efter kontraktunderskrivelsen – mod EF-reglernes 3 år.

EF-Kommissionen har den 5. juni 1991 opgjort, at støtteelementet i den danske indeksordning (4 pct.-obligationer) andrager 5,0 pct. for skibe beordret i 1991 og leveret senest i 1993 (45 pct. indeksfinansiering). For levering i 1994 er støtteelementet 3,3 pct. (30 pct. indeksfinansiering).

*Tabel 1: Indeksfinansieringsordningens nuværende aftrapning.*

Skibe beordret senest	Skibe leveret senest	Indeks-lån i pct. af kontraktsum	OECD-lån i pct. af kontraktsum
1988 . . . .	1990	80	–
1989 . . . .	1991	60	20
1990 . . . .	1992	45	35
1991 . . . .	1993	45	35
1992 . . . .	1994	30	50
1993 . . . .	–	0	80

Ved indeksfinansiering med 2,5 pct.-obligationer har EF-Kommissionen opgjort støtteelementet til henholdsvis 3,5 pct. og 2,3 pct.

EF-Kommissionen har samtidig meddelt, at den opfatter den danske anpartsordning som støtte til skibsbygningsindustrien, og den har opgjort støtteelementet heri til 4,3 pct.

Danmark anerkender ikke EF-Kommissionens syn på den danske anpartsordning. Den danske re-

gering har imidlertid taget EF-Kommissionens holdning til efterretning i forbindelse med EF-Kommissionens godkendelse af den forlængede aftrapningsordning, og regeringen har anmeldt anpartsordningen under EF's skibsstøtteregele.

Folketinget har den 13. december 1991 besluttet at forlænge den danske anpartsordning til og med udgangen af 1993.

Støtteelementet i den danske indeksfinansieringsordning og den danske anpartsordning er gengivet i tabel 2.

*Tabel 2: Støtteelementet i den danske indeksfinansieringsordning og den danske anpartsordning (pct.).*

	Indeks-ordning	Anparts-ordning	DK(i alt)
Skibe beordret i 1992 og leveret senest i 1994			
– 4 pct.-obligationer	3,3	4,3	7,6
– 2,5 pct.-obligationer	2,3	4,3	6,6
Skibe leveret senest i 1995 . . . . .	–	4,3	4,3

De fleste EF-lande udnytter EF-støtteleftsreglerne fuldt ud. Tabel 2 viser derfor, at de danske værfter – med den nuværende aftrapningsordning – vil være i en meget ulige konkurrencesituation, såfremt der kun bliver tale om en mindre reduktion af støtteleftsreglerne i EF fra de nuværende 13 pct. Det vil især tilfældet for projekter, som af den ene eller anden grund ikke kan udnytte anpartsordningen, og for leverancer i 1995.

6.

Skibsværfterne i Europa søger sædvanligvis i december måned at forhandle sig til nye kontrakter om fremtidig levering af skibe. Årets første 11 måneder er anvendt til projektering, forhandling af underleverandøraftaler og andre forhold, som indgår i en nybygningskontrakt.

Rederne er næsten umulige at få i tale før sidst på året, fordi de venter på EF-Kommissionens afgørende beslutninger om støtteleftsregler for det kommende år.

De kontrakter, som de europæiske værfter indgår for øjeblikket, indebærer aflevering af skibene i 1994 og 1995. Dette er normal leveringstid for større skibsværfter.

Tyske, franske, spanske, italienske, hollandske og britiske værfter, som søger at afsætte de samme skibstyper som de danske værfter, har en meget gun-