

[Pia Larsen]

Dog er der et afsnit i bemærkningerne til lovforslaget under overskriften »Økonomiske og administrative konsekvenser«, som jeg vil bede industriministeren om at forklare. Ifølge disse bemærkninger vil der være en administrationsudgift ved ordningen, som for den statslige garantiandel skønnes at være 1,5 mio. kr. i 1993 stigende til 2,5 mio. kr. i efterfølgende år. Disse beløb vil ifølge bemærkningerne blive afholdt inden for Industriministeriets total- og lønsramme.

Jeg mener, at vi aftalte den 3. februar, at garantiordningen skulle være fuldt selvfinansierende, således at garantipræmien dækker såvel risiko som administrationsomkostninger. Det er nødvendigt, for at EF-Kommissionen ikke skal kunne afvise garantiordningen som værende støtteordning.

Desuden vil jeg bede ministeren bekræfte, at vi ifølge aftalen skal drøfte erfaringerne med garantiordningens anvendelse i praksis, herunder som mulig afløser for anpartsordningen inden udgangen af 1993.

Med hensyn til forlængelse af indeksfinansieringsordningen med et år til 1996 kan Venstre også støtte det, fordi vi hermed sikrer de danske værfter en konkurrencemæssig ligestilling i forhold til andre EF-landes værfter.

Rahbæk Møller (SF):

Som det allerede er sagt, er dette lovforslag udtryk for et bredt forlig, som vi altså er med i, og derfor støtter vi også lovforslaget. Jeg skal føje til, at jeg håber, at vi kan få en hurtig behandling her i Tinget, og jeg håber også, at EF-Kommissionens godkendelse af lovforslaget vil ske ret hurtigt, idet der er adskillige store ordrer, der afhænger af, at denne ordning kommer på plads hurtigt.

Jeg vil dog stille et enkelt spørgsmål til industriministeren i forbindelse med den såkaldte Helsingørordning, nemlig den type, hvor der etableres et dansk selskab, som umiddelbart køber skibet, som derefter sælges videre til den endelige køber. Jeg håber og har forstået det sådan, at denne ordning også kan bruges i forbindelse med den slags transaktioner.

Kim Behnke (FP):

Igennem de seneste mange år, hvor der er blevet indgået skibsværftspakker og andre skibsværftforlig, har Fremskridtspartiet været

aktiv deltager, og det er vi også denne gang. Efter Fremskridtspartiets opfattelse er de danske skibsværfter nogle af de industrier, som vi i disse år må gøre en indsats for at bevare. Der tales så meget om, hvad man skal gøre for at oprette nye arbejdspladser. I det her tilfælde drejer det sig om at forhindre eksisterende arbejdspladser i at blive lukket, og jeg skulle hilse og sige som beboer i Århus, at der ikke bare er brug for, at det her forslag meget hurtigt bliver vedtaget i Folketinget, men også for, at man i Industriministeriet gør sig de yderste anstrengelser for at få tingene ratificeret og notificeret i EF, så vi meget hurtigt kan komme i gang med at få det her til at virke i praksis.

Det, som jeg dog savner også fra andre ordførere, er, at der er én, der er så tilpas frimodig at stille spørgsmålet: Hvorfor er der overhovedet brug for det her lovforslag? Der synes jeg, den finansielle sektor i Danmark har et kolossal forklaringsproblem i øjeblikket.

Da man i sin tid lavede de store bankfusioner, og da forsikringselskaberne lavede deres store fusioner, var den forklaring, vi alle sammen fik på, hvorfor de fusioner var nødvendige, at på den måde var de danske finansieringsinstitutter i stand til at løfte selv de største opgaver, og så behøvede danske virksomheder ikke længere gå udenlands, når man f.eks. skulle bygge skibe.

Men sandheden er jo den, at lige siden de store banker er blevet en realitet, har man ikke været i stand til at løfte ret mange opgaver, og derfor mener jeg, at man i den finansielle sektor bør kigge sig i spejlet og ganske grundigt overveje, hvordan man bliver i stand til at indfri det løfte, man gav dansk industri, nemlig at man ville kunne løfte selv de største opgaver.

Realiteten i dag er, at det er de finansielle institutioner ikke i stand til. De finansielle institutioner har takket nej på spørgsmålet, om de ville stå for en præmiebaseret garantiordning til andenspørgsmålsfinansiering af skibene, og dér mener jeg, at i den situation har vi i Folketinget ingen andre muligheder, end at vi går ind og lader staten deltage med Skibskreditfonden, ikke fordi vi er tilhængere af statsligt engagement, men den verden, vi lever i, er jo en verden, hvor der på skibsområdet er en tendens til, at der konkurreres på statskasserne.