

[Merethe Due Jensen]

være er det i de seneste år blevet mere og mere vanskeligt at fremskaffe finansiering i fornødent omfang på grund af den almindelige stramning i den finansielle sektor. Kristeligt Folkeparti finder det derfor rimeligt, at staten går ind med en garantiordning i en begrænset periode for at medvirke til at give dansk skibsbyggeri tålelige vilkår.

Ordningen har efter industriministerens opfattelse ikke karakter af statsstøtte. Det er vi glade for. Vi er nemlig ikke tilhængere af direkte statsstøtte til virksomheder eller til brancher, det er ødelæggende for reel konkurrence. Denne ordning er imidlertid baseret på et selvfinansierende og kommercielt grundlag og samtidig begrænset til at virke i en 3-årig periode.

Vi håber naturligvis, at denne ordning vil bidrage til, at dansk skibsværftsindustri vil kunne effektuere nogle flere ordrer, og at nye vil komme til – til gavn for beskæftigelsen.

Jeg vil også fremhæve, at vi i Kristeligt Folkeparti anser det for vigtigt, at dansk skibsværftsindustri kan medvirke til at forny – om end i beskedent omfang – den internationale flåde og dermed indirekte medvirke til en forbedring af sikkerheden på verdenshavene.

Jeg skal på Kristeligt Folkepartis vegne give tilsagn om at medvirke til lovforslagets gennemførelse.

#### **Industriministeren (Trøjborg):**

Først tak til ordførerne for de generelt positive bemærkninger.

Hr. Poul Andersen, hr. Kai Dige Bach, hr. Kim Behnke og, tror jeg også, fru Merethe Due Jensen var inde på de internationale forhold i forbindelse med statsstøtte til værfter og opfordrede ministeren til at bruge EF-formandskabsperioden til at sikre, at vi kommer videre for så vidt angår en politik, der går ud på, at vi skal prøve at nedsætte statssubsidierne til skibsbygning internationalt.

Jeg kan sige, at som formand for EF's industriministerråd har jeg haft drøftelser med Kommissionen med henblik på at finde frem til, hvad vi kan gøre. Vi gør to ting helt konkret.

For det første har vi et uformelt ministerrådsmøde her i slutningen af marts måned i Danmark, hvor vi vil drøfte skibsværftsindustriens fremtidige vilkår. Den lejlighed vil jeg

naturligvis bruge til at lægge vægt på, at vi kommer videre med forlængelsen eller fornyelsen af 7. skibsværftsdirektiv med henblik på at aftrappe statsstøtten.

Jeg vil for det andet gøre det, at jeg sammen med Kommissionen vil lægge vægt på, at EF tager de mulige initiativer i OECD-kredsen for at få aftaler om generelt at nedsætte verdens subsidieelement til skibsbygning. Én ting er at nedsætte subsidierne i EF, en anden ting er naturligvis, at EF's skibsbygningsindustri er i konkurrence med tredjelande, primært Japan og Korea. En af mulighederne er at skabe en alliance mellem EF og USA på dette område for at få rejst sagen i OECD; det vil jeg bestræbe mig meget på at gøre.

Så kan jeg oplyse hr. Kai Dige Bach om, at politikken med aftrapning af subsidierne naturligvis vil fortsætte, og at det er ikke regeringens hensigt, at vi blot skal videreføre det 7. skibsbygningsdirektiv efter 1993, således at man fortsætter med uændret støtteniveau. Det er også regeringens hensigt at arbejde hårdt for, at den særlige tyske ordning med støtte til opbygning, modernisering, nedlæggelse eller omstrukturering af skibsbygningsindustrien i de nye Länder ophører med udgangen af 1993.\*

Fru Pia Larsen stillede et par konkrete spørgsmål. For det første om omkostningerne for så vidt angår administrationen af ordningen er noget, som skal tages af Industriministeriets budget, eller om det skal finansieres af denne statsgarantiordning. Der må det være sådan, at industriministeren sørger for – og det vil jeg sørge for – at Industriministeriet får pengene fra fonden, så fonden afholder de udgifter, som bliver afholdt af det mandskab, der administrerer ordningen i Industriministeriet, således at det er en selv bærende ordning. Det vil altså sige, at Industriministeriet ikke medvirker til at finansiere omkostningerne i forbindelse med administrationen af disse garantiordninger.

Dernæst kan jeg bekræfte, at vi vil drøfte erfaringerne med hensyn til anpartsordningen og denne kautionsordning, denne regarantiordning, inden udgangen af 1993.

Hr. Rahbæk Møller stillede spørgsmålet om tredjelandsredere, altså den situation, der opstår, hvis et skibsværft har et datterselskab og dette datterselskab senere sælger skibet videre til en tredjelandsreder. Hvorledes tackler vi