

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrunden for loven

EU har med forordning nr. 1540/98 af 29. juni 1998 fastsat nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien. Forordningen træder i kraft den 1. januar 1999.

Den danske støtte til skibsbygning har tidligere været baseret på EU's direktiver om støtte til skibsbygningsindustrien, senest det 7. skibsbygningsdirektiv (90/684 af 21. december 1990), der udløber med udgangen af 1998.

Den hidtidige tildeling af kontraktbetinget driftsstøtte, der i henhold til 7. skibsbygningsdirektiv har kunnet andrage op til 9 %, har været ydet som en rentestøtte til nedbringelse af omkostningerne på købers lån til finansiering af kontrakten.

Derudover har der gennem Garantifonden for Skibsbygning kunnet ydes kontraktbetinget driftsstøtte i form af garantier for lån til ny- og ombygning af skibe.

Rentestøtten har haft hjemmel i aktstykker til Finansloven. Garantifonden er hjemlet i lov nr. 209 af 28. april 1993 om Garantifonden for Skibsbygning (skibsværftsaftalen) med senere ændringer. Europa-Kommissionen har i forbindelse med godkendelse af garantifondsloven fastsat, at garantiordningen har en støtteværdi på 1 %. Ved anvendelse af garantiordningen har rentestøtten således skullet reduceres med 1 %.

Regeringen finder, at skibsbygningsstøtten som helhed bør have hjemmel i lov. Dette synspunkt deles af Rigsrevisionen, der i sin beretning nr. 9/97 til Statsrevisorerne har påpeget, at sådanne støtteordninger bør forankres gennem lovgivning.

Samtidig foreslås, at den kontraktbetingede driftsstøtte til skibsbygning fremtidig knyttes direkte til et værfts ny- eller ombygningsaktivitet. Danmark bringer sig herved på linje med de andre skibsbyggende EU-lande, der yder driftsstøtte.

Lovforslaget definerer således, hvordan regeringen ønsker at udnytte mulighederne i EU forordningen

gennem tilvejebringelse af hjemmel til kontraktbetinget driftsstøtte til værftsindustrien.

a. OECD-aftalen

I 1994 blev der inden for rammerne af OECD indgået en international aftale om overholdelse af normale konkurrencevilkår i den kommercielle skibsbygningsindustri. Aftaleparterne er EU, Norge, Japan, Sydkorea og USA. Aftalen skulle være trådt i kraft den 1. januar 1996, men det er endnu ikke sket på grund af forsinkelser i USA's ratifikation af aftalen. I henhold til OECD-aftalen skulle alle støtteforanstaltninger til skibsbygning generelt forbydes, bortset fra støtte til forskning og udvikling og social støtte i forbindelse med lukninger. Aftalen kan træde i kraft 30 dage efter, at samtlige aftaleparter har ratificeret aftalen.

Regeringen lægger fortsat afgørende vægt på, at den særlige støtte til skibsbygning afskaffes og har såvel i EU som globalt set udfoldet betydelige anstrengelser for at få afviklet særstøtten. Ratifikationen af OECD-aftalen har derfor fortsat højeste prioritet for regeringens strategi på området. EU's ministerråd har senest i maj 1998 bekræftet tilsvarende prioritet af OECD-aftalen.

Usikkerheden omkring USA's ratifikation af OECD-aftalen har imidlertid foranlediget, at der i OECD er indledt sonderinger om mulige løsninger uden USA.

b. Den globale markedssituation

Den globale markedssituation for skibsbygningsindustrien er fortsat utilfredsstillende. Der er overkapacitet på markedet for nybygninger, hvilket indebærer, at der kontraheres skibe til meget lave priser. De koreanske skibsværfter konkurrerer hårdt med Japan om at være verdens største skibsbygningsnation. Inden for de sidste 5 år er værftskapaciteten i Korea blevet fordoblet. Samtidig er især Kina i færd med at udbygge sin kapacitet. Der er således fortsat et betydeligt konkurrencepres fra landene i Asien.

c. Rådets forordning nr. 1540/98 af 29. juni 1998 om