

nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien

Da der fortsat er usikkerhed om OECD-aftalens ikrafttræden, har EU været nødt til at forholde sig til, at statsstøtte fortsat spiller en afgørende rolle for de internationale konkurrencevilkår. På den baggrund vedtog EU's ministerråd den 29. juni 1998 forordning nr. 1540/98 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien.

Forordningen fastsætter, at driftsstøtten fortsat kan bevilges i endnu 2 år til udgangen af år 2000. Det betyder, at der i de sidste 3 år af forordningens gyldighed ikke kan bevilges driftsstøtte. Forordningen tillader samtidig, at der fra 1. januar 1999 til udgangen af 2003 kan anvendes nye støtteformer til fremme af produktivitet og miljø, og der gives mulighed for at yde en begrænset investeringsstøtte for at overvinde strukturelle handicap i ugunstigt stillede regioner. Skibsbygningsindustrien ligestilles på disse områder principielt med andre industrisektorer, og vil således inden for de bestående rammer og ordninger kunne søge støtte. Den nye forordning tillader endvidere fortsat, at der i visse tilfælde og under stramme betingelser kan ydes støtte til omstrukturering og lukning af værfter. Endelig tillades det fortsat at støtte forskning og udvikling.

For at sikre størst mulig gennemsigtighed får Europa-Kommissionen beføjelser til at føre nøje kontrol med den støtte, der gives, og medlemsstaterne er underlagt stramme betingelser for anmeldelse til Kommissionen.

2. Lovforslagets formål og midler

a. Formål

På baggrund af den globale konkurrencesituation, driftsstøttens bortfald om 2 år og fordi mange af de store skibsproducerende EU-lande fortsætter med at støtte på uændret niveau, har regeringen fundet det berettiget og nødvendigt, at også Danmark fortsætter den kontraktbetingede driftsstøtte de næste 2 år. Skulle det i løbet af lovens løbetid vise sig, at støtteniveauet falder i andre vigtige skibsproducerende EU-lande, kan erhvervsministeren nedjustere den danske støttesats. Det er tillige fortsat regeringens mål, at den danske udbetalte støtte ikke må overstige det nuværende niveau.

Hidtil har den danske støtte været ydet som rentestøtte til nedbringelse af købers omkostninger i forbindelse med lånefinansiering af en kontrakt. Med forslaget knyttes støtten direkte til værftet til nedbringelse af omkostningerne til værftets opfyldelse af kontrakten. Derved skabes en enkel, gennemskuelig og let administrerbar lovhjemlet ordning, som svarer til de øvrige EU-landes støtteordninger.

b. Driftsstøttens udfasning

Hovedelementet i EU's nuværende støttepolitik har været driftsstøtten. Støttesatsen er blevet gradvis nedsat fra 28 % i 1987, til 26 % i 1989, 20 % i 1990, 13 % i 1991. Fra 1992 har satsen været på de nuværende 9 %. (4,5 % for mindre skibe og ombygninger). Med den nye EU-forordning om støtte til skibsbygning kan der ikke bevilges kontraktbetinget driftsstøtte efter år 2000. EU lægger fortsat meget stor vægt på, at der inden for en overskuelig fremtid opnås en international aftale om afskaffelse af støtte til denne sektor.

For ikke at forringe de danske værfters vilkår finder regeringen det nødvendigt, at der i overgangsperioden, indtil den kontraktbetingede driftsstøtte ifølge EU-forordningen skal ophøre, fortsat kan ydes driftsstøtte op til 9 % til nybygningskontrakter før støtte på 10 mio. EURO og derover og for så vidt angår ombygningskontrakter og nybygninger på under 10 mio. EURO for støtte kan der ydes driftsstøtte på op til 4,5 %.

Støtteprocenten for 1999 fastsættes til 9%. Erhvervsministeren vil i efteråret 1999 sammen med branchen gennemgå udviklingen i støtteanvendelsen i EU, og såfremt den viser en nedadgående tendens, vil den danske driftsstøtte for år 2000 blive nedjusteret i overensstemmelse her med.

3. Høring

Lovforslaget har været sendt i høring hos Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, CO-industri, Danmarks Rederiforening, Dansk Industri, Danmarks Skibskreditfond, Danmarks Nationalbank, Finansrådet, Rådet for Dansk Forsikring og Pension, Rederiforeningen for mindre skibe, Rederiforeningen af 1895, Skibsværftsforeningen, Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening, Finansministeriet, Forskningsministeriet, Justitsministeriet, Miljøministeriet, Skatteministeriet, Statsministeriet, Udenrigsministeriet og Økonomiministeriet.

4. Administrative og statsfinansielle konsekvenser

Den nuværende administration af den kontraktbetingede driftsstøtte har været varetaget af Erhvervsministeriet, Erhvervsfremme Styrelsen. Hjemlen til denne støtte har eksisteret via aktstykker på finansloven og i lovgivning siden 1993 for så vidt angår garantifondsordningen.

Ved aktstykke nr. 3 af 13. oktober 1993 og senere forlængelser har Finansudvalget bemyndiget erhvervsministeren til inden for rammerne af det 7. EU-direktiv om støtte til skibsbygningsindustrien at bevilge rentestøtte op til EU's støtteloft d.v.s. maksimalt 9 % af skibets kontraktværdi.