

F. t. l. vedr. driftsstøtte til skibsbygning

Vurdering af konsekvenser af lovforslag

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	I 1998 forventes statsudgifterne at beløbe sig til ca. 920 mio. kr. For 1999 og frem til år 2004 forventes statsudgifterne at beløbe sig til ca. 740 mio. kr. årligt, fra år 2004 bortfalder udbetalingen af støtten med en årlig besparelse på ca. 740 mio. kr. Erhvervsministeren kan nedsætte procentsatsen fra 9%, såfremt konkurrence forholdene i andre skibsproducerende EU-lande til siger det. Staten vil i givet fald spare et beløb svarende til nedsættelsen af støtten.	-
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Administrationen af udbetalingen af kontraktbetinget driftsstøtte får hjemmel i lov. Administrationen af loven henlægges til Erhvervsfremme Styrelsen, hvilket er en fortsættelse af den hidtidige praksis på området. Styrelsens afgørelser får tillagt endelighed.	-
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	-	I 1999 og 2000 fastsættes støttesatsen til 9% af kontraktværdien, hvilket er det samme niveau som hidtil. For år 2001 og fremover vil den direkte støtte på 9% bortfalde. Ministeren kan for år 2000 nedsætte procentsatsen såfremt konkurrence forholdene til siger det i de andre skibsproducerende EU-lande.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Driftsstøtten knyttes til værftet til nedbringelse af produktionsomkostningerne til skibsbygning og udbetales direkte til værftet ved skibets aflevering, og ikke som tidligere ratevis i forbindelse med de faktiske eller estimerede rentebetalinger eller samlet ved rederens overtagelse af skibet.	Klageadgangen til ministeren afskæres.
Miljømæssige konsekvenser	Skibsbygningsindustrien ligestilles med den øvrige industri. Skibsbygningsindustrien kan nu søge tilskud på lige vilkår med den øvrige industri inden for den bevillingsmæssige ramme.	-