

Administrative konsekvenser for borgerne	Forslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.	-
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget medtager visse bestemmelser fra Rådets forordning nr. 1540/98 af 29. juni 1998 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien. Forordningen gælder umiddelbart i hver medlemsstat.	

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

I lovforslagets § 1 fastlægges de former for skibsbygning, som der kan ydes støtte til. I forhold til de hidtil gældende regler (EU's 7. skibsbygningsdirektiv) er de kategorier, der kan støttes, de samme.

I forhold til den nye EU-forordning begrænses den danske støtte, idet definitionen i § 1, stk. 2, ikke omfatter flydende og mobile skrog, der ikke er færdigbyggede. En udvidelse i forhold til de hidtidige støtteberettigede kategorier vil kunne forøge den samlede støtte, og vil dermed være i strid med regeringens overordnede målsætning om, at den samlede støtte som udgangspunkt ikke må stige. Denne støttemulighed tages derfor ikke i anvendelse.

§ 1, stk. 2, nr. 4 begrænser den tilladte støtte til nybygning af fiskefartøjer på mindst 100 BT til at omfatte eksport uden for Fællesskabet. »Fællesskabet« skal i henhold til EU's internationale forpligtelser vedrørende statsstøtte forstås som EU's medlemslande samt EØS-landene, d.v.s. Norge og Island, jf. EFT C 196 af 26. juni 1997.

Den i stk. 3 nr. 1 nævnte grænse på mindst 1000 BT for opnåelse af støtte til ombygning gælder før ombygning. En ombygning kan vedrøre hele eller delvise ombygninger af skibet.

Som hidtil kan der ikke ydes støtte til reparation eller istandsættelse af skibe. Der kan således ikke ydes støtte til for eksempel arbejder i forbindelse med et serviceeftersyn eller almindelig vedligeholdelse af skibet.

#### Til § 2

For nybygningskontrakter før støtte på 10 mio. EURO og derover fastlægges i § 2, stk. 2, at støttesatsen maksimalt kan andrage 9 %.

For ombygningskontrakter og for nybygningskontrakter på under 10 mio. EURO før støtte fastlægges, at støttesatsen maksimalt kan andrage 4,5 %.

Procentsatsen udmåles på basis af kontraktværdien før støtte. Kontraktværdien skal i overensstemmelse med EU-forordningen forstås som den i kontrakten fastsatte pris plus enhver støtte, der ydes direkte til skibsværftet.

I stk. 1 er det videre præciseret, at kontrakter skal være endelige, d.v.s. juridisk forpligtende for køber og værft til gennemførelse af byggeprojektet. Herved sikres, at bevilling af tilsagn om driftsstøtte faktisk vil ophøre med udgangen af år 2000. Støttesatsen vil for 1999 være 9 %.

Erhvervsministeren kan for år 2000 fastsætte en lavere støttesats end den maksimalt tilladte i henhold til EU-forordningen. Støtten vil kun blive nedsat, hvis den analyse af støtteniveau og konkurrenceforhold, som erhvervsministeren vil foretage sammen med branchen i efteråret 1999, giver baggrund herfor.

Det forudsættes, at ministeren i forbindelse med justeringen af støttesatsen forelægger spørgsmålet for Finansudvalget.

I henhold til forordningen skal værftet aflevere skibet senest 3 år efter den endelige kontrakts indgåelse.

Hvis treårsleveringsfristen imidlertid overskrides, skal støtten beregnes efter den støttesats, der er gældende på 3-års dagen før afleveringen. EU-forordningen tager sit udgangspunkt i en forventning om gradvis faldende maksimumssatser. Parterne i en kontrakt opfordres således til at søge treårsfristen overholdt for at sikre sig beregning af støtte på basis af den højere sats.

Europa-Kommissionen kan imidlertid udvide treårsleveringsfristen, når dette er berettiget på grund af det pågældende skibsbygningsprojekts komplicerede tekniske karakter, eller på grund af forsinkelser som følge af uventede, betydelige og undskyldelige forstyrrelser i et skibsværfts arbejdsprogram, der skyldes ekstraordinære omstændigheder, som værftet ikke har kunnet forudse eller kontrollere.

Dette vil medføre, at beregningen af støtten alligevel foretages på grundlag af den støttesats, der var gældende på datoen for den endelige undertegnelse af kontrakten.

#### Til § 3

Hidtil har den kontraktbetingede driftsstøtte været ydet i form af rentestøtte til nedbringelse af omkostningerne til købers lånefinansiering af kontrakten.

Med den foreslåede tekst fastsættes i § 3, stk. 1, at støtten nu knyttes til et skibsværfts kontrakt om nybygning eller ombygning af et skib. I forhold til den