

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Baggrunden for loven

EU har med forordning nr. 1177/2002 af 27. juni 2002 (EF-Tidende L 172/1 af 2.7 2002) vedtaget nye regler for midlertidig statsstøtte til nybygning af visse typer skibe. Forordningen åbner mulighed for en midlertidig genindførelse af dele af den tidligere skibsstøtteordning, der udløb med udgangen af 2000, jf. Rådets forordning nr. 1540/98 af 29. juni 1998 (EF-Tidende L 202/1 af 28.7 1998, dog begrænset til visse skibstyper.

Da det ikke lykkedes Europa-Kommissionen at opnå en frivillig aftale med Korea om fair og gennemsigtige konkurrencevilkår på det globale skibsbygningsmarked, besluttede Rådet, som modtræk mod den koreanske konkurrence, midlertidigt at genindføre muligheden for statsstøtte til nybygning af skibe, hvor kontrakten indgås frem til og med den 31. marts 2004. Tilsagnsgivningen skal dog ophøre, hvis Europa-Kommissionen inden denne dato indgår en aftale med Korea, eller hvis den sag, som EU har anlagt mod Korea i World Trade Organisation (WTO), er blevet afgjort.

Regeringen lægger fortsat afgørende vægt på, at den særlige støtte til skibsbygning globalt set afvikles, og har i forbindelse med forhandlingerne om den midlertidige støtte med opbakning fra et enigt Folketing gjort betydelige anstrengelser for at fastholde afviklingen af særstøtten til skibsbygning. Regeringen finder ikke, at støtte er et egnet middel til at sikre opretholdelse af en skibsbygningsindustri i Danmark. Dette må ske på grundlag af fair og gennemsigtige markedsvilkår. Regeringen vil derfor fortsat arbejde for, at der globalt set indgås aftaler om forbud mod støtte af skibsbygning og om fair og gennemsigtig konkurrence.

Da det imidlertid nu efter vedtagelse i EU af genindførelsen af den midlertidige støtte må forudses, at de EU-lande, som Danmark konkurrerer med, vil benytte sig af muligheden for midlertidigt at genindføre

driftsstøtten, finder regeringen, at der af konkurrencehensyn bør ydes støtte til den danske skibsbygningsindustri.

Lovforslaget skal give grundlaget for administrationen af mulighederne i EF-forordningen gennem tilvejebringelse af hjemmel til midlertidig kontraktbetinget driftsstøtte til nybygning af visse typer skibe på værfter i Danmark.

#### a) Den globale markedssituation

Europa-Kommissionen har efter indgående undersøgelser af skibsbygningsmarkedet konkluderet, at den globale markedssituation for skibsbygningsindustrien fortsat er præget af en stor overkapacitet på nybygning af skibe og faldende efterspørgsel. Dette har medført, at der kontraheres skibe til priser under omkostningerne ved skibets bygning. Undersøgelserne har endvidere påvist, at skibe produceret i Korea kontraheres op til 40 % under de reelle omkostninger ved skibets bygning.

De koreanske skibsværfter konkurrerer hårdt med især Japan om at blive verdens førende skibsbygningsnation. Således har skibsværftsindustrien i Korea inden for de seneste 5 år øget produktionen med over 50 %, mens skibsværftsindustrien i Japan har fastholdt markedsandelen, dog tenderende mod at miste markedsandele til Korea. De to lande stod i 2001 for henholdsvis 30 % og 32 % af den samlede verdensproduktion. Til sammenligning har et nyere skibsproducerende land – Kina – inden for de seneste 5 år øget markedsandelen fra 5 % til 7 %. Danmark har i samme periode fastholdt sin verdensmarkedsandel på ca. 1 %. EU har mistet markedsandele især til de koreanske værfter. Op mod 70 % af verdensproduktionen er således i dag placeret i Sydøstasien, hvor konkurrencen fra de koreanske værfter, som påvist af Europa-Kommissionen, er baseret på unfair og uigenomsigtig priskonkurrence.

På baggrund af disse indgående undersøgelser, vurderer Europa-Kommissionen, at verdens skibsbygningsindustri fortsat står over for alvorlige problemer