

som følge af den kraftige ubalance mellem udbud og efterspørgsel samt den unfair og manglende gennemsigtige priskonkurrence fra især den koreanske skibsbygningsindustri.

b) Rådets forordning nr. 1177/2002 af 27. juni 2002 om en midlertidig defensiv ordning for skibsbygningsindustrien og Rådets forordning nr. 1540/98 af 29. juni 1998 om støtte til skibsbygning

EF-forordning nr. 1177/2002 af 27. juni 2002 fastsætter, at driftsstøtten på maksimal 6 % til visse skibstyper kan bevilges frem til og med 31. marts 2004, dog først når EU har iværksat WTO's tvistbilæggelsesprocedure mod Korea for unfair konkurrence, hvilket er sket den 24. oktober 2002. 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.

I EF-forordning nr. 1540/98 af 29. juni 1998, der er grundlaget for den driftsstøtteordning, der udløb den 31. december 2000, er det også fastsat, at der frem til 31. december 2004 kan ydes støtte til investering, forskning og udvikling, miljøforbedrende investeringer og regional investeringsstøtte til bestående værfter. Denne forordning finder fortsat anvendelse. Efter drøftelse med skibsværftsbranchen besluttede regeringen i forbindelse med vedtagelsen af lov nr. 1009 af 23. december 1998 om kontraktbetinget driftsstøtte til skibsbygning ikke at anvende de ovennævnte beskrevne støttemuligheder. I stedet valgtes at yde fuld driftsstøtte på 9 % ved nybygning af skibe til udgangen af 2000.

2. Lovforslagets formål og midler

a) Formål

På baggrund af den globale konkurrencesituation, der er beskrevet under pkt. 1a, forventes det, at flere af de skibsproducerende EU-lande vil genindføre statsstøtte til skibsværftsindustrien, når de respektive landes interne procedurer hertil er gennemført. Det foreslås derfor at indføre den midlertidige kontraktbetingede driftsstøtte til bygning af visse skibstyper fra den 1. januar 2003 til og med den 31. marts 2004 for at hindre at dansk skibsbygningsindustri udsættes for konkurrenceforvridning fra skibsbygningsindustrien hos de nærmeste EU-konkurrenter.

Udgiftsniveaet i den tidligere driftsstøtteordning var alene styret af ordretilgangen på de danske værfter. Det betød, at de årlige bevillinger til driftsstøtte ikke på forhånd var kendte, men afhang af markedssi-

tuationen og har været afhængig af ordretilgangen og produktionskapaciteten på de enkelte værfter.

Det foreslås, at der afsættes en maksimal bevilningsramme for finansårene 2003 og 2004. Driftsstøtteordningen vil dermed blive rammestyrket, hvilket sikrer et samlet maksimalt statsligt udgiftsniveau, under hensyntagen til at den samlede danske støttesats højest kan udgøre 6 % af skibets kontraktværdi.

Derudover skal ansøger kunne påvise konkurrence om kontrakten fra Korea for at opnå støtte i det konkrete tilfælde, idet driftsstøttens genindførelse har sit udgangspunkt i konkurrencesituationen i forhold til Korea. EF-forordning nr. 1177/2002 er ikke tilstrækkelig detaljeret til en konkret udmøntning af, hvorledes konkurrencen konkret skal påvises, og Kommissionen forventes ikke umiddelbart at give en udfyldende fortolkning af forordningen på dette punkt. Udmøntningen af kravet om påvisningen af konkurrence fra Korea vil således skulle ske gennem praksis i de enkelte EU-lande. For at undgå konkurrenceforvridning mellem EU-landene må bevisførelsen herom fastlægges i administrationsbekendtgørelsen med mulighed for tilpasning, hvis praksis i de øvrige EU-lande tilsiger dette.

b) Driftsstøttens udfasning

Hovedelementet i EU's skibsbygningspolitik har været driftsstøtten, der blev indført som en midlertidig ordning. Gennem de sidste 25 år er støttesatsen gradvist nedsat fra 28 % i 1987 til 9 % i 1992 (4,5 % for mindre skibe og ombygninger). Muligheden for at yde tilsagn om støtte på op til 9 pct. af kontraktprisen opførte pr. 31. december 2000.

Efter EF-forordningen kan der ydes op til 6 % støtte alene til nybygning af skibstyper, som bygges i konkurrence med Korea, dvs. containerskibe samt produkt- og kemikalietankere. Dertil kommer gastankskibe (Liquid Natural Gas Tankere (LNG-tankskibe)), hvis Kommissionens yderligere undersøgelser for 2002 bekræfter, at også LNG-tankskibe bygges i unfair konkurrence med Korea. Lovforslaget indeholder samme begrænsning.

c) Indhold

Det foreslås, at der for årene 2003 og 2004 afsættes en støtteramme med mulighed for at meddele tilsagn om støtte på op til 6 % af værdien af en endelig skibskontrakt. Det foreslås videre, at der gives mulighed for videreførselsadgang af uforbrugte midler indtil ordningens udløb den 31. marts 2004. Aktstykke herom vil blive forelagt Folketingets Finansudvalg.

Det har været en forudsætning for statens medvirken i ordningen, at der mellem staten og Danmarks