

F. t. l. vedr. driftsstøtte til bygning af visse skibstyper  
Til lovforslag nr. L 165. Skriftlig fremsættelse (26. februar 2003)

### Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om midlertidig kontraktbeti-  
get driftsstøtte til bygning af visse skibstyper*  
(Lovforslag nr. L 165).

Gennem de sidste 25 år er støtten til skibsbygning gradvis nedsat fra en støttesats på 28 % i 1987 til 9 % i perioden 1992 – 2000. Muligheden for støtte ophørte helt pr. 31. december 2000, men blev trods ihærdig dansk modstand genindført med vedtagelsen af EF-forordning nr. 1177/2002 af 27. juni 2002 (EF-Tidende L 172/1 af 2.7. 2002) om midlertidig støtte til skibsbygning.

Med forslaget søges tilvejebragt specifik lov-hjemmel og grundlaget for administration af mulighederne i EF-forordningen.

Efter lovforslaget kan der ydes støtte til skibsbygning på højst 6 % til skibe, der er i konkurrence med koreanske værfter. Det drejer sig om container- og produkt- og kemikalietankskibe. 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. Dette er en begrænsning i forhold til den ophørte ordning, hvorefter der kunne ydes støtte på op til 9 % til samtlige skibstyper, når kontrakten var på over 10 mio. Euro. Derimod er der i forslaget ingen nedre beløbsgrænse for kontraktværdien før støtte, og tilsagn om støtte gives efter først-til-mølle-princippet, når det er bevist, at kontrakten er indgået i konkurrence med Korea.

Støtteperioden begrænses til kontrakter indgået i perioden fra den 1. januar 2003 til og med 31. marts 2004. Støtten ophører, hvis Kommissionen inden udløbet af denne periode indgår en aftale med Korea, eller hvis den sag, som EU har

anlagt mod Korea den 24. oktober 2002 i World Trade Organisation (WTO), er blevet afgjort. Dette er en begrænsning i forhold til forordningens muligheder, idet der efter forordningen er mulighed for støtte fra den 24. oktober 2002. I forbindelse med forhandlingerne om finansloven har regeringen indgået forlig om først at yde støtte fra 1. januar 2003.

Udgiftsniveauet 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 kendt, men afhæng af markedssituationen og var afhængige af ordretilgangen og produktionskapaciteten på de enkelte værfter. Med lovforslaget lægges der op til at fastlægge en fast ramme for støtten.

Det foreslås, at der på finansloven for årene 2003 - 2004 afsættes en støtteramme på 575 mio. kr., således at statens andel udgør 325 mio. kr. Beløbet modsvares af uforbrugte tilsagn på den tidligere driftsstøtteordning til skibsbygning. Herudover tilvejebringes 250 mio. kr. via indtægter fra Danmarks Skibskreditfond. Dette er et resultat af det finanslovforlig, som regeringen indgik i efteråret med samtlige Folketingets partier om støtte til dansk skibsbygning. Aftalen med Skibskreditfonden er tiltrådt af forligspartierne.

Forslaget skønnes at medvirke til at forbedre dansk skibsværftsindustriens konkurrenceevne i forhold til de nærmeste EU-konkurrenter og sikre bygning af et mindre antal skibe i Danmark.

Forslaget skal notificeres hos Kommissionen. Kommissionens sagsbehandling forventes at tage mindst 6 uger. Det foreslås, at loven sættes i kraft snarest herefter.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de bemærkninger, der ledsager det, skal jeg anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.