

gen, når den til sin tid udløber med udgangen af 2004, vil vi arbejde imod en sådan forlængelse.

Venstre er principielt imod den slags statsstøtteordninger, for vi går ind for retfærdige og gennemsigtige markedsvilkår, også i skibsindustrien. Men da EU med forordningen af 27. juni 2002 har vedtaget nye regler for midlertidig statsstøtte til nybygning af visse typer af skibe, ser vi os nødsaget til at implementere de nye regler i dansk lovgivning. På den måde undgår vi, at den danske skibsindustri bliver dårligere stillet end andre EU-landes, som Danmark konkurrerer med.

EF-forordningen er begrundet med en unfair konkurrence fra koreanske skibsværfters side og er dermed et forsøg på at styrke europæiske værfter i konkurrencen. Det forventes, at flere af EU-landene vil indføre den midlertidige statsstøtte, hvorfor lovforslaget lægger op til, at der også i Danmark indføres en midlertidig kontraktbetinget driftsstøtteordning til bygning af visse skibstyper i perioden fra 1. januar 2003 til 31. marts 2004. Støtten er rettet mod de producenter, der er i konkurrence med Korea om kontrakter, og derfor kommer støtten kun til at gælde for containere, produkt-, kemikalie- og kemikalietankskibe.

Producenten skal kunne påvise en reel konkurrence fra et koreansk værft for at komme i betragtning som ansøger til en støtte på op til 6 pct. De 6 pct., der kan opnås i støtte, er fastsat i EF-forordningen og er således anderledes end den tidligere støtte, der er ydet fra dansk side. Den tidligere driftsstøtte var baseret på ordretillgangen til de danske værfter, og det gjorde, at staten ikke på forhånd kendte størrelsen af de årlige bevillinger.

Kl. 15.20

Efter forslaget er der tale om en fast støtte-ramme på 575 mio. kr., hvoraf statens andel udgør 325 mio. kr., og de resterende 250 mio. kr. finansieres via Danmarks Skibskreditfond. Tilsagn om støtte gives efter først til mølle-princippet, og beslutningskompetencen om tilsagn kommer til at ligge hos Erhvervs- og Boligstyrelsen.

Selv om lovforslaget vil betyde øgede omkostninger og øget administrativt arbejde, ser vi os i Venstre nødsaget til at tilslutte os forslaget. Et afslag ville betyde en forringet konkurrenceevne for de danske værfter, både i relation til de koreanske værfter og over for konkurrenterne inden for EU. Vi må fokusere på fordelene ved lovforslaget, som kan komme til at betyde en

styrkelse af danske værfters position i den internationale konkurrence, og vi forventer, at en vedtagelse af forslaget vil medføre, at der vil blive produceret et vist antal skibe i Danmark. Med sin støtte til lovforslaget søger Venstre altså at sikre den danske skibsværftsindustri en produktion, frem for at den glider af hænde til konkurrenter på det internationale marked.

**Niels Sindal (S):**

Lovforslaget er som nævnt en udløber af den syvende skibsværftspakke fra EU, hvorefter det var muligt at forlænge den gældende støtteordning, der udløb med år 2000.

Baggrunden for lovforslaget er, som der er beskrevet i bemærkningerne, den årelange tvist med Korea om konkurrenceforvriddning af det globale skibsbygningsmarked. EU har anlagt sag gennem WTO og samtidig vedtaget at tillade støtte til skibsbygning frem til marts 2004. Der er bred enighed om lovforslaget blandt Folketingets partier, og også Socialdemokraterne er enige i, at dansk skibsbygning skal have mulighed for at konkurrere på lige og fair vilkår.

EU har arbejdet for at afvikle støtte til skibsbygning. Den tidligere regering og den nuværende regering har aktivt arbejdet for at forhindre statsstøtte, og Socialdemokraterne mener fortsat, at dette er den rette vej frem. Dette lovforslag bør være det sidste i rækken, og regeringen bør fortsat arbejde for at følge denne linje i såvel EU- som WTO-regi.

Jeg vil benytte lejligheden til at gøre Folketinget opmærksom på, at skibsdesign, ny udvikling af maritim teknologi, maritime uddannelser, rederier m.v. – det, vi mere med et romantisk udtryk kalder Det blå Danmark – udgør en ikke ubetydelig del af dansk industri. Hertil kommer efterfølgende rederidrift, og derfor vil jeg gerne under de givne omstændigheder udtrykke tilfredshed med lovforslaget og enigheden bag det, om end det tog lidt tid at få finansieringen på plads. Men jeg forstod, at ministeren har arbejdet hårdt.

**Colette L. Brix (DF):**

Dansk Folkeparti er principielt modstander af særstøtte til skibsbyggeri og støtter regeringens fortsatte anstrengelser for at komme støtteordningerne til livs, for det er af yderste nødvendighed, at markedet for skibsbyggeri præges af en større gennemsigtighed og en fair konkurrence. Men når det er sagt, er Dansk Folkeparti også