

[Aase Olesen]

afgift, hvis man bruger eller har brugt geodætisk instituts kort. Det er én ting.

Så kommer spørgsmålet, hvem der skal afgøre det, og det er en vanskelig sag. Det må være rigtigt forstået, som man læser bemærkningerne, at dette alene skal overlades til geodætisk instituts embedsmænd, og man kan ikke klage, end ikke til ministeren. Er det også korrekt forstået?

**Forsvarsministeren (Engell):**

Det, der er tale om, fru Aase Olesen, er, som det også er fremgået, at der kommer mange ansøgninger om fritagelse, og det er afgørelsen af disse sager, der foreslås uddelegeret til geodætisk institut. Det er korrekt.

(Kort bemærkning).

**Arentoft (KF):**

Hvis jeg har fulgt rigtigt med, skulle der være et pænt flertal for forslaget, idet hr. Thoft sagde, at man kunne gå ind for forslaget, såfremt større afgifter til geodætisk institut ikke også betød flere penge til forsvaret.

Jeg tror faktisk, jeg kan sige helt klart, at det er der ikke tale om. Geodætisk institut står på finansloven, og de indtægter, forsvaret får, går desværre ikke til forsvaret. De går i statskassen. For at tage et helt konkret eksempel: de militære lufthavne, som også bruges til landing af civile fly, Tirstrup, Ålborg, Karup osv., får landingsafgifter m.v., men de går ikke til drift af flyestationen. Det går i den store statskasse.

Hermed sluttede forhandlingene.

### *Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Povl Brøndsted):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til forsvarsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### **6) Første behandling af lovforslag nr. L 32:**

*Forslag til lov om garantier for lån til skibsfinansiering.*

(Fremsat 9/10 85).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Svend Andersen (S):**

Efter at de danske værfter i praktisk talt hele 1985 har stået uden ordretilgang, og efter at skibsindustrien og CO Metal både direkte og gennem pressen over for ministeren har presset på, for at der bliver taget et initiativ, får vi altså nu omsider regeringens såkaldte værftspakke. Men bedre sent end aldrig, og lidt har jo også ret.

Jeg kan sige om det konkrete lovforslag, at vi kan støtte de principper, der ligger i det, at man letter danske redere ved garantier for lån, som ikke kan dækkes af skibets værdi. Vi vil selvfølgelig sikre os, at ordningen kommer til at virke, og derfor har jeg et par afklarende spørgsmål.

Ifølge § 2 skal låntager betale en risikopræmie, og det er jo også tilfældet ved eksportkredit, men er der tale om en præmie i tilsvarende størrelse? Man kan blive betænkelig, når man læser bemærkningerne til § 2, for her står, at den almindelige risikopræmie ville kunne dække tabene, såfremt ordningen bestod i en længere årrække. Nu er det jo sådan, at ordningen kun gælder i to år. Er det sådan, at den risiko for tab, der ikke er dækket af den almindelige præmie, bliver dækket af staten, eller skal bemærkningerne forstås således, at det er ministerens agt at opkræve en ekstraordinært høj præmie for disse garantier? Hvis det sidste er tilfældet, vil vi godt sætte et spørgsmålstejn – også et stort spørgsmålstejn – ved, om denne ordning i det hele taget har nogen effekt.

Vi har bemærket, at loven udløber 31. december 1986. Det hænger vel sammen med, at EF-direktivet om værftsstøtte udløber på samme tidspunkt. Det må få os til at tro og forvente, at regeringen vil bruge den mellem-liggende tid til over for EF at presse på for at sikre, at et eventuelt kommende direktiv ikke kommer til at indeholde muligheder for tilsvarende statsstøtte som i det eksisterende direktiv, således at værfterne alene kommer til at konkurrere på pris og på kvalitet. Det

[Svend Andersen]

er dér, de danske værfter i så fald vil kunne være med.

De øvrige ting i pakken skal jeg ikke sige meget om. Dem er vi enige i. Det er ikke ting, der kræver lovgivning, heller ikke vores stillingtagen. Det er op til ministeren at gennemføre disse ting, og det kunne ministeren have gjort for længst, således at den hjælp, disse ordninger kunne være, kunne vi have haft for de ordrer, vi ikke har opnået at få.

Vi mener altså, at der mangler nogle ting i værftspakken. Finansierungsordningen for bygning af nye skibe bør efter vores opfattelse ændres til også at omfatte større ombygninger og f.eks. forlængelse af skibe. Det vil efter vores opfattelse medføre betydelig beskæftigelse, hvis en sådan ordning bliver gennemført.

Vi har også bemærket, at ministeren har bedt om en fremrykning af statslige nybygninger. Jeg vil godt spørge, hvor langt man er nået hermed, og om der er en reel tanke bagved, eller det blot er tom snak. Vil en sådan fremrykning af nybygninger blive fulgt op af ændringsforslag om tilsvarende forhøjede beløb på finansloven, eller er det ting, der skal affoldes inden for de gældende rammer? Hvis det er meningen, vil en sådan fremrykning næppe have nogen værdi.

Det er et spørgsmål, om der i det hele taget vil ske en sådan fremrykning, men det er helt klart, at der er aktuelle og seriøse behov for nybygninger. Jeg skal blot nævne behovet for en ny færge til Bornholmstrafikken, ombygning af færger inden for DSB. Der er tidligere her i folketinget truffet beslutning om bygning af fiskeriinspektionsskibe. Der er behov for hjemmевærns-skuttere, og der er konstateret behov for nybygning af sandpumpere til havne ved vestkysten.

Men alle disse ting, garantier for lån og lempelse og forlængelse af lovgivningen, er i sig selv ikke nok. Der bør efter vores opfattelse sættes mere på den side, der har med eksport at gøre. Vi vil godt stille det spørgsmål, om det er rimeligt fortsat at stille krav om så høje garantier for skibe kontraheret af udenlandske redere. En af de ting, som kunne have givet en øget eksport, var måske, at man så lidt mere lempeligt på kravet om sidegarantier. Det vil vi godt være med til.

En ting, der helt klart mangler i forslaget, er øget mulighed for at matche. Det er vores opfattelse, at de muligheder, der er for mat-

ching i den eksisterende lovgivning, bør udnyttes fuldt ud, og det er klart, at det koster øgede midler. Det er vi også parat til at se på.

Nu får jeg at vide, at min taletid er udløbet. Jeg skal så i anden omgang pege på de muligheder for at skaffe øgede midler, der er.

**Flemming Hansen (KF):**

Skibsværftsindustrien i Danmark er en af vore betydelige industrier, idet den i kraft af stor know-how og høj teknologisk udvikling repræsenterer megen nytænkning i dansk erhvervsliv. Imidlertid er forholdene på verdensmarkedet for øjeblikket således, at det er meget vanskeligt for den danske værftsindustri at få nye ordrer, og situationen er den, at mange danske værfter står uden nybygningsordrer inden for en meget overskuelig fremtid.

Når vi tager i betragtning, at værftsindustrien med de talrige danske underleverandører beskæftiger omkring 30.000 mennesker, er vi glade for, at industriministeren har taget initiativ til en række foranstaltninger, der forhåbentlig kan medvirke til at hjælpe denne del af vor industri.

Som bekendt indeholder industriministerens værftspakke en forbedret hjemmemarkedsordning, en forbedring af forhåndslåneordningen og en opfordring til alle ministerier om at overveje at fremskyde kontrahering af ny- eller ombygninger, og jeg synes, at hr. Svend Andersen gav industriministeren mange gode forslag med på vejen. Endvidere er der tale om det forslag til lov om garantier for lån til skibsfinansiering, vi behandler her. Kun den sidste del af værftspakken kræver vedtagelse her i folketinget, og det konservative folkeparti kan støtte ministerens forslag.

Det har fra socialdemokratisk side været kritiseret, at industriministeren ikke også er gået ind for det, der med et nyt dansk ord betegnes som matching, til imødegåelse af bedre finansielle ordninger for udenlandske værfter. Det ville reelt betyde, at man forlanger direkte statsstøtte til danske værfter, og det finder vi ikke rimeligt.

Vi tror og håber, at det initiativ, ministeren her har taget, giver mulighed for at redde en meget betydelig del af den danske værftsindustri. Vi vil medvirke til et hurtigt arbejde i erhvervsudvalget, hvis forslaget kommer

[Flemming Hansen]

dér, og er glade for, at der allerede er indkaldt til møde i løbet af eftermiddagen.

### Svend Heiselberg (V):

En verdensomspændende værftskrise er nu for alvor ved at holde sit indtog i Danmark. Danske skibsværfters ordrebøger er ved at være tomme, beskæftigelsen såvel direkte som indirekte inden for skibsværftindustrien er truet, og milliarder af kroner i valutaindtjening er ved at være tabt. Århundreders tradition i Danmark med at bygge skibe, at beherske de syv verdenshave i forhold til vores lands størrelse, er brudt.

Regeringen kunne have valgt, hvad der ofte er det rigtigste, at lade falde, hvad ikke kan stå, men her befinder vi os i en situation, hvor nationer med nationale værftstilskud og bedre skibsfinansiering skader de danske skibsværfter. Også konkurrencen fra stats-handelsflåderne er et alvorligt problem, og det er nødvendigt, at skibsfartspolitiske drøftelser inden for EF får et mere betydningsfuldt indhold, at der iværksættes modforanstaltninger over for statshandelsflåderne.

Jeg nævner det blot, for skal vi i længden klare os i konkurrencen, er det nødvendigt at tilstræbe at få alle perspektiver frem i erkendelse af, at vi ikke med kunstige støtteordninger kan holde liv i dansk skibsværftindustri, hvad værfterne ej heller ønsker.

Vi kan naturligvis ikke holde liv i værfterne på længere sigt blot ved fremskyndelse af statslige ordrer, og staten skal selvfølgelig heller ikke bygge skibe, hvis vi ikke har brug for dem og heller ikke har råd hertil.

Hvorvidt regeringens lovforslag kan holde liv i alle skibsværfter, tør jeg ikke sige, men det er klart, at de forbedrede finansieringsordninger og garantiordninger m.v. er en væsentlig hjælp. Hvis vi også i folketinget var parat til at erkende, at det er nødvendigt at ophæve indgrebet fra december 1984 for at begrænse antallet af skibsanpartshavere, hvilket efter min mening var en uovervejede beslutning, ville meget være nået. Der har i Danmark været tradition for, at alle, der ønsker at investere i skibe, skal have adgang dertil. Det er en mulighed, der bør være for alle. Jeg vil betegne det som en samfundsmæssig skandale at lægge hindringer i vejen for folk, der vil investere i dansk erhvervs-liv.

Jeg hæftede mig ved nogle kritiske ord fra hr. Svend Andersen om, at regeringen for længst kunne have gjort noget. Det kan undre, at man både her i folketingssalen og andre steder hører fremtrædende socialdemokrater og også medlemmer af SF bebrejde regeringen og ikke mindst industriministeren, at de ikke vil gøre noget for de danske skibsværfter.

Hvem var det, der i december 1983 og igen i december 1984 kom med et forslag om ændring af eller tilføjelser til ligningslovens § 4, hvor man foreslog, at kursgevinster kunne beskattes, når den skattepligtige sammen med andre havde anbragt midler i værdipapirer? Det fik regeringen til at advare oppositionen med den begrundelse, at det ville ødelægge dansk skibsværftindustri. Socialdemokraten Steffen Møller gik endog så vidt, at han i Jyllands-Posten 11. december 1984 kaldte det for et uoverlagt mord på skibsværfterne. Det var langt, langt videre og bredere, end hr. Lykketoft havde forestillet sig, og hele problemstillingen, som vi står med i dag, blev påpeget.

Også første behandling af forslag til lov om ændring af afskrivningsloven af 7. december 1984 fik socialdemokratiet til at juble over, at regeringen havde fremsat et tilsvarende lovforslag som socialdemokratiet om begrænsning af skatteleasing af skibe. Hr. Lykketoft sagde således ved lovforslagets behandling – folketingets forhandlinger 1984-85, sp. 3557:

»Det må hilses med tilfredshed, at regeringen hermed fremsætter et forslag, der betyder en væsentlig begrænsning af skatteleasing af skibe.«

Og hr. Lykketoft fortsatte:

»Det er nærliggende at sige: hvad sagde vi for et år siden? For i december sidste år fremsatte socialdemokratiet nogle ganske tilsvarende forslag, men blev afvist fra borgerlig side med den begrundelse, at det ville skade beskæftigelsen på de danske værfter.«

Nu står vi sammen med hr. Lykketoft med skægget i postkassen. Der er ingen ordrer på nye skibe.

Som allerede nævnt kan venstre støtte det fremsatte forslag, og jeg håber, at vi efter en grundig, men hurtig udvalgsbehandling kan få vedtaget et lovforslag, der igen vil fylde skibsværfternes ordrebøger.

(Kort bemærkning).

**Stavad (S):**

Jeg er ked af at sige til hr. Svend Heiselberg, at jeg mener, det er nogle ret irrelevante betragtninger, han fremfører. Hr. Svend Heiselberg er bekendt med, at de ændringer af ligningslovens § 4, der henvises til, ikke er vedtaget i dette høje ting og derfor ikke har nogen som helst forbindelse med de problemer, værfterne har.

Endelig vil jeg spørge hr. Svend Heiselberg, om han er bekendt med, at der findes ganske mange usolgte skibsanparter og anparter i boreplatforme efter de gamle regler, altså uden begrænsninger i afskrivningsrettighederne.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Ja, nu henvendte jeg mig jo til fremtrædende medlemmer af socialdemokratiet. Jeg forstår, at hr. Stavad betegner sig som sådan.

Det er rigtigt, at der er nogle leasinganparter, der ikke er solgt, men det skal også siges, at det skyldes den forvirring, der bl.a. blev skabt på grund af de forskellige socialdemokratiske forslag. Det er derfor, vi befinder os i den ulykkelige situation i dag.

(Kort bemærkning).

**Kaj Poulsen (S):**

Først vil jeg sige, at det var en utrolig negativ tale i forhold til den værftsindustri, vi har i Danmark. Hvis hr. Svend Heiselberg ville have sat sig ind i værftsindustriens konkurrencemuligheder, så er jeg sikker på, at han ikke kunne have holdt den tale.

Det, der er problemet for danske værfter, er ikke, at de ikke er konkurrencedygtige, og at de ikke er verdens bedste. Det forholder sig faktisk sådan. Men det er klart, at det, når udlandet subsidierer op til næsten 40 pct., bliver vanskeligt for de danske værfter.

Hr. Svend Heiselberg henviser til, hvad der er sket i 1983 og 1984, og siger, at alle ulykker er regnet ned over værfterne på grund af socialdemokratiet.

For det første var det regeringens forslag, der gik igennem med hr. Svend Heiselbergs stemme, jublende glad osv.

For det andet skete der det med de anparter, der ikke er blevet solgt, at det først stoppede, efter at renten var faldet i Danmark, og denne lovlige skattefidus for folk, der havde ondt i skatten, kunne de ikke mere se en fordel ved. Men det kan man selvfølgelig vælge at se bort fra.

For det tredje sagde det flertal, der hjalp regeringen igennem med det leasingindgreb, at regeringen måtte komme med noget til afløsning for værfterne. Hvad er der kommet fra regeringens side? 15. maj og 22. maj stillede jeg spørgsmål her i salen til ministeren om, hvad han agtede at foretage sig. Svaret var klart og tydeligt: ministeren agtede ikke at foretage sig noget som helst før nu, hvor det faktisk er ved at være for sent.

Det, det drejer sig om, er, at regeringen og regeringspartierne har snorksovet i denne sag.

(Kort bemærkning).

**Dohrmann (FP):**

Jeg lagde også mærke til, at venstres ordfører, hr. Svend Heiselberg, sagde, at det var en meget uheldig lov, der blev gennemført før jul 1984. Husker jeg forkert, når hele venstre, deriblandt hr. Svend Heiselberg, stemte for dette lovforslag? Må jeg drage den slutning, at hr. Svend Heiselberg nu taler på hele venstres folketingsgruppes vegne, således at man er enig med fremskridtspartiet i – vi var som bekendt de eneste, der stemte imod den gang – at det er en skadelig lov, og at vi af al magt skal forsøge at få det ført tilbage til de gamle tilstande?

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg er i den heldige og glædelige situation, at jeg kan sige, at jeg undlod at stemme for den lov, fordi jeg havde indset, hvilke problemer det ville give.

Men det kan ikke hjælpe, at hr. Kaj Poulsen og andre vil snakke udenom. Regeringen blev hele tiden presset til at lave nogle indgreb, vi var helt klar over – hvilket partifælen hr. Steffen Møller klart præciserede – ville få skadelige virkninger for dansk skibsværftsindustri. Det var det, der skete. Vi fulgte det socialdemokratiske råd, og vi høster nu frugten heraf.

(Kort bemærkning).

**Kaj Poulsen (S):**

Regeringen lod sig presse af socialdemokratiet til at lægge et forslag frem! Er hr. Svend Heiselberg ikke klar over, at regeringen havde stemt socialdemokratiets forslag ned i 1983? Den fik først et flertal her i salen, da man fremsatte sit eget forslag. Det flertal havde ikke været til stede, hvis hr. Svend Heiselberg og regeringen havde haft den opfattelse, den havde tidligere. Regeringen havde altså en anden opfattelse, og dér er ingen undskyldning. Det skal der i øvrigt heller ikke være.

**Rahbæk Møller (SF):**

Om det foreliggende lovforslag skal jeg sige, at vi kan støtte hensigten. Vi har nogle spørgsmål til den konkrete udformning.

For det første: hvorfor bruger man ikke milliardformuen i Danmarks skibskreditfond? I forbindelse med eksportgarantierne virker Danmarks erhvervsfond som buffer; det vil sige, at de tager tabene, og at de får forsikringspræmierne. Det er helt naturligt at bruge den samme form i forbindelse med skibskreditfonden. Det er absurd at fastholde illusionen om, at der er tale om en helt privat fond.

For det andet stiller vi os lidt tvivlende over for summen, de 500 millioner. Er det tilstrækkeligt? Det virker beskedent i forhold til det samlede skibsbyggeri og i øvrigt i forhold til garantisummen for eksportgarantiordningen.

For det tredje har vi lidt svært ved at vurdere, hvad det egentlig er, staten påtager sig. Det er meget upræcist. Vi kan se, at statens risiko højst må andrage 50 pct. af lånet, men hvor stor er f.eks. rederens forpligtelse? Hvor stor er værfternes? Det overlades åbenbart til administrationen. Jeg synes godt, man i hvert fald i bemærkningerne kunne have skrevet, hvad man har i sinde. I øvrigt synes vi, at man for en ordning, der kun skal løbe i 1986, simpelt hen kunne have skrevet procenttallene.

Men som sagt, vi er positive over for intentionerne i dette forslag, og vi er i øvrigt også positive over for de øvrige ting, der ligger i regeringens pakke; dog vil jeg lige om skattereglerne sige, at vi er enige i, at det vig-

tigste er at få fjernet alle mulige former for skattetænkning.

Derimod står vi uforstående over for forslaget om at hæve antallet af parthavere til 50. Vi kan simpelt hen ikke forstå, hvorfor det skal være tilladt 50 mennesker at unddrage sig skat, men ikke 51. Det vigtigste må være at få skattereglerne i orden, og så kan man for vores skyld godt droppe enhver form for begrænsning i antallet af parthavere.

Som en overgangsløsning, indtil skattereformen er gennemført, vil vi foreslå, at man indfører en begrænsning i udlejningsperioden på 2 år; så er vi fri for de mest spekulative arrangementer.

Men problemet med regeringens pakke ligger jo desværre i, at den ikke er tilstrækkelig. Det fremgår også tydeligt af henvendelser fra værfterne, idet der nemlig også indgår matching. Det, regeringen har gjort, er, at den har pillet alle de billige ting ud.

Vi er enige med regeringen i, at vi kan ikke ændre matchingreglerne, for det ville betyde, at hvis Italien giver f.eks. 50 pct. tilskud til værfterne, skulle vi også gøre det. Det er direkte konkurrence mellem statskasserne; det er som et bundløst kar. Det kan vi ikke være med i, og vi er lidt overraskede over, at socialdemokratiet støtter kravet. Socialdemokratiet plejer at skælde SF ud for at bruge nationalproduktet to gange, men vi må konstatere, at socialdemokratiet efter den målestok åbenbart er villig til at bruge bruttonationalproduktet både tre og fire gange.

Med disse betragtninger skal jeg ikke skjule, at der er behov for en stærkere indsats end den, regeringen foreslår. Når andre europæiske lande giver tilskud på 20, 30 og 50 pct., kan de danske værfter ikke konkurrere, selv om de er effektive. Derfor foreslår vi, at der gives et 20 pct.s tilskud i 1986 – det er i underkanten af de øvrige – og derefter skal det nedtrappes til 0 i 1990, hvor man må formode at den nuværende akutte krise er overstået. Det vil langtfra være gratis, men jeg er bange for, at det store problem for de øvrige partier ikke så meget er selve omkostningerne som det, at det lige pludselig dukker op på statsbudgettet. Der er jo desværre en kedelig tradition for i dette ting, at store erhvervstilskud skal smugles ind via skatteordninger, rentetilskud eller på anden vis. Vi foretrækker egentlig en direkte støtte, men

[Rahbæk Møller]

under alle omstændigheder er vores oplæg et forhandlingsoplæg.

Ud over dette vil vi gerne koble et par ting på, nemlig for det første en støtte til produktudvikling, til modernisering og til teknologisk fornyelse. Men desuden mener vi, der bør afsættes midler til en Landskronaløsning i de områder, hvor værfterne må lukke.

Vi har været så heldige kun at miste ét værft, mens værfterne er lukket i landene omkring os. Vi kan ikke regne med, det bliver ved, og hvis for eksempel Nakskov Værft skulle lukke, ville det være en katastrofe for Vestlolland. Derfor bør der forberedes noget.

Jeg var meget glad for at høre i Radiotinget i lørdags, at de radikale var enige i disse synspunkter. Jeg håber, vi kan blive enige om en løsning på dette punkt.

Til slut skal jeg sige, at det er vores fælles ansvar at finde en løsning, så vores levedygtige værfter overlever, uden at det kommer til at virke som en sovepude. Regeringens oplæg er for svagt. Socialdemokratiet, som vi kender det, er i grotesk overbud. Jeg håber, vi kan nå frem til en realistisk mellemløsning.

#### Aase Olesen (RV):

Det radikale venstre kan tilslutte sig det foreliggende forslag til lov om garantier for lån til skibsfinansiering som et led i den pakke, industriministeren har bebudet. Men vi må samtidig sige, som det allerede er sagt her af andre, at denne pakke jo ikke løser problemet for værftsindustrien som helhed, hvis man med en løsning mener, at man skal bevare værftsindustrien i det omfang, den har i dag. Men det tror vi heller ikke vi skal. Der er en stor overkapacitet verden over, og der er ingen grund til at tro, at vi kan holde os uden for denne helt generelle kendsgerning. Men det er på den anden side meget smerteligt, at man skal ændre en industrigren, som på mange områder virker effektivt og er på et højt teknologisk stade.

Derfor mener vi, at der selvfølgelig skal bevares værfter i Danmark – vi skal fortsat bygge skibe – men vi kan ikke regne med i fremtiden at bygge dem i det omfang, som vi hidtil har gjort. En af forudsætningerne er jo bl.a., at ejerne selv ønsker at opretholde disse værfter, og det kan man måske nok tvivle på,

når man ser på deres handlinger i den senere tid.

Vi må afvise forslag om direkte subsidier, hvad enten man kalder dem matching – vi kan slet ikke være med, når de øvrige lande går ind i at subsidiere, lande, som har langt større statskasser, end vi har – eller direkte tilskud som dem, SF foreslår. Det kan undre lidt, at man, selv om det er begrænset til en 2 års periode, er parat til at putte 200 mill. kr. i redernes lommer – som man ville have sagt, hvis det nu var nogle andre, der havde foreslået det – uden videre.

Jeg mener heller ikke, der er nogen som helst idé i at gøre det. Det udsætter jo egentlig blot løsningen. Man kan gøre mange ting, men hvis man ikke har en løsning at sigte imod – og det har SF jo altså ikke – er der ingen mening i at putte penge i værfter.

Derfor må det være helt afgørende, at man har en langsigtet plan – det var hr. Rahbæk Møller også inde på. Resultaterne af blot at give direkte subsidier ser vi jo i Sverige og Vesttyskland, hvor skibsværftsindustrien netop på grund af subsidier nærmest er blevet konkurrencedygtig.

Argumentet om, at der er så mange subsidier i de udenlandske værfter, kan ikke have gyldighed i sig selv – vi kender jo udenlandske subsidier på andre områder – og derfor er der ikke andet at gøre for Danmark med den størrelse, vi har, og det omfang, vores handel har, end at klø på og leve under disse forudsætninger. At vi så selvfølgelig skal arbejde på at få dem fjernet, er noget andet, men det kan ikke være det, vi tager som udgangspunkt.

Vi bryder os heller ikke om meget store indirekte subsidier til en branche, som vi ved skal ind i en omstilling. Vi var i december indstillet på at hæve antallet af anpartshavere i anpartsrederierne til op til 50, og for min skyld kunne det såmænd godt være mere, da det ikke er mere end 50, man har brug for i langt de fleste rederier, men da var regeringen jo ikke hjemme, og det løser heller ikke problemet. Troen på, at man kan løse noget som helst ved at tillade leasing igen, er jo helt forfejlet. Det problem har rentepolitikken for længst klaret; det kan ikke mere betale sig at spekulere i skibsleasing.

Det afgørende for os er, at vi ikke ønsker at medvirke til at gøre paradoksproblemet i jern- og metalindustrien større, end det ser

[Aase Olesen]

ud til at blive. Der er behov for arbejdskraft netop på dette område, og så er det ikke særlig logisk at prøve ad kunstig vej at bevare arbejderne på virksomheder, som vi ved på en eller anden måde skal omstille sig. Vi erkender, at der er særlige problemer, når vi taler om omstilling, for områder som Nakskov Skibsværft og for skibsværfterne i Nordjylland, og det er ikke løst med hverken den ene eller den anden form for direkte subsidier.

Vi vil derfor opfordre den borgerlige regering til at udarbejde en langsigtet omstillingsplan, der sigter på at bevare den viden, den teknologi og den specialproduktion, som vi lige så godt som andre og i visse tilfælde bedre er i stand til at klare, men hvor man satser på en realistisk kapacitet. I den plan bør der naturligvis indgå forslag om særlige tiltag over for værfterne i yderområderne.

#### Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Det er lykkedes store, velkonsoliderede kapitalgrupper inden for værftsindustrien ved dygtig lobbyvirksomhed at fremstille sig selv som yderst tørkeramte: som den tørstende i Sahara desperat kræver vand, kræver de penge fra staten. Det er ikke første gang, og det bliver heller ikke sidste; rejsen gennem de tørkeramte områder er en evigt tilbagevendende begivenhed. Lige så sikkert som, at vi går imod vinter nu, vil kravet om statsstøtte rejse sig igen og igen.

Hvad drejer det hele sig så om? Fra 1980 til 1984 steg værfternes indtjening fra et underskud på 165 mill. kr. til et overskud på 357 mill. kr. Samtidig blev egenkapitalen fordoblet til 103 mia kr. Men nu er ordrebøgerne ved at være indskrumpne, og skubbende arbejderne foran sig som gidsler med truslen om massearbejdsløshed kræver værfterne endnu en gang støtte.

Værfterne er et bundløst kar, fragtmarkedet er helt i bund, og overkapaciteten i handelsflåden er voksende. Værfterne underbyder hinanden globalt set i en indbyrdes fortvivlet konkurrence om kunderne. I udlandet oprappes den i forvejen meget store direkte og indirekte støtte såvel til driften som til redernes finansiering; i Storbritannien f.eks. ydes støtte på op til 27 pct. af skibenes pris.

Men er Danmark så ikke bare nødt til at følge i støttens fodspor? Jo, siger socialde-

mokratiet og til dels også SF. VS siger, det er skruen uden ende. Vi vil under ingen omstændigheder være med til at blive ved med at pumpe penge i værfterne bevidstløst uden krav om, hvad der skal produceres, uden krav om, at det er nytigt, og uden krav om f.eks. offentliggørelse af produktionsplanerne. Vi ønsker selvfølgelig ikke værftsarbejderne kastet ud i en massearbejdsløshed, vi erkender, at en lukning af værfterne i visse områder som f.eks. Lolland-Falster vil være noget, der ligner en katastrofe for området, men det betyder ikke, at vi betingelsesløst siger ja til at støtte. Der må en omstillingsproces i gang på værfterne, så de producerer andet og mere end skibe. VS erkender, at en sådan omstillingsproces ikke kan foretages med et snuptag, og at tilpasningen selvfølgelig vil tage flere år, men der ville unægtelig være mere perspektiv i at støtte en sådan omstillingsproces fremfor gang på gang at løse værfternes her-og-nu-problemer.

Vi har ikke hermed sagt, at værfterne ikke også skal bygge skibe. Vi synes bl.a., det ville være en god idé at yde støtte til, at Grønland fik en ordentlig fiskerflåde, så man kunne bruge sin fiskekvote. Men der skal andre boller på suppen, og der er mange gode og fornuftige ting, som værfterne kunne producere. Værfterne kunne producere forskellige ting til miljøbeskyttelse, til energibesparelsesforanstaltninger, til marineteknologi, rådgivning osv. osv. Det skal selvfølgelig ikke stå, som jeg har sagt før, i modsætning til skibsbygning som sådan. Der er en lang række forhold i forbindelse med søfart og miljøbeskyttelse, som også burde forbedres: man burde have adskille ballast- og lastetanke, man burde begrænse den maksimale størrelse for tankskibe til 150.000 BRT, man burde have et maksimalt rumindhold pr. tank på 10.000 m<sup>3</sup>, osv. Hvis sådanne krav blev vedtaget, ville sikkerheden for det første blive kraftigt forbedret, og der ville altså blive arbejde at få.

Nu kan VS jo stå her og have nok så mange rigtige betragtninger, men det ændres der ikke ret meget ved i dette samfund, for der er ikke parlamentarisk flertal for det, jeg siger. De ting, jeg siger her og nu, kan kun blive til virkelighed, hvis der bygges en magt op uden for folketinget, som lægger et afgørende pres på både folketinget og på værfterne. Indtil nu har situationen faktisk været den, at værft-

[Elisabeth Bruun Olesen]

ternes fællesklubber alt for ofte har bøjet nakken for massefyringerne og for ledelsens angreb på faglige rettigheder og kutymmer. Svaret har altså været et øget klassesamarbejde lokalt. På B&W accepterede fællesklubben f.eks. i sin tid en strækning af byggeprogrammet, hvilket betød fyring af 450 arbejdere. I stedet burde man have rejst en kamp mod fyringerne, fordi B&W havde oparbejdet et stort overskud og igennem kamp kunne tvinges til at producere til lavere profit.

Vi mener, at man bør gøre op med den klassesamarbejdslinje. I Hamburg f.eks. forsøgte arbejderne på HDW-værftet og i Bremen på AG Weser at rejse en kamp mod fyringerne og lukning af deres arbejdsplads ved at opstille et modsvar med en plan til en alternativ produktion, og de besatte værftet.

Konkluderende vil jeg sige: hvis værfterne ikke vil en omstilling, må de klare sig selv. Vi har for øvrigt en anbefaling til dem: de kunne tegne deres egen forsikring til en bevarelse af værftet. I gode tider oparbejder de kæmpeoverskud, dem kunne de sætte ind i et fond til overlevelse af værfterne i dårligere tider.

#### Glønborg (KrF):

Kristeligt folkepartis erhvervspolitiske ordfører, fru Inger Stilling Pedersen, havde ikke beregnet, at forhandlingerne om kortafgifterne ville tage så lang tid, og måtte derfor desværre tage af sted.

Men jeg kan sige, at kristeligt folkeparti gerne deltager i den del af værftspakken, som kræver, at folkettinget træder ind.

Vi kan naturligvis ikke bevidstløst fortsætte en linje som den, der betrædes her. Der er det hensyn at tage, at vi ikke kommer til at holde liv i noget på en unaturlig og kunstig måde, og der er hensynet til de internationale aftaler, men kristeligt folkeparti mener, at vi med rimelig god samvittighed kan gå så langt, som det er vist i dette forslag.

Vi glæder os over, at det er et led i en hel pakke, for vi mener klart, at der er brug for den pakke.

Nu bemærkede jeg, at den foregående ordfører var helt i Hamburg; det er måske tilladt mig i den anledning uden at træde uden for dagsordenen at tage til Nordjylland, hvor jeg kommer fra. Når industriministeren i den skriftlige fremsættelsestale bl.a.

nævner en fremskyndelse af statslige ordrer på skibe, hvor dette er formålstjenligt, er det mig måske tilladt at sige, at et nyt redningsfartøj i Hirtshals er særdeles formålstjenligt, og jeg håber, at industriministeren kan sejle uden om de problemer og forhindringer, der har været, så vi kan få den sag lykkeligt og hurtigt løst; det ville tjene både det ene og det andet formål godt.

#### Dohrmann (FP):

Det er jo en kendsgerning, at der på verdensplan findes en meget stor overkapacitet af værfter, og det har der faktisk været i mange år. Men her i Danmark har vi oplevet det lykkelige, at danske værfter trods de store omkostninger, de er belemret med, har klaret sig særdeles godt. Det gjorde de danske værfter lige indtil sidste år; så begyndte det for alvor at gå galt. Hvorfor gjorde det det, og hvad gjorde folkettinget for at hjælpe værfterne? Folketinget gjorde lige præcis det modsatte af det, man gjorde alle andre steder, hvor man forsøgte at hjælpe sine værfter. Folketinget foretog som sin sidste handling før jul et leasingindgreb, et indgreb, som der blev advaret imod ikke alene fra værfternes side, men så sandelig også fra de involverede fagforbunds side; de var helt enige. Vi oplevede, at en konservativ skatteminister kom springende med et indgreb i form af et lovforslag, fordi han havde læst i B.T. og Ekstra Bladet, at der blev begået nogle skatteunddragelser, som man så flot kaldte det, og det skulle da stoppes. Hele folkettinget sov, men jeg kan forstå, at hr. Svend Heiselberg har undladt at stemme. Det er da ved nærmere eftertanke i øvrigt rigtigt nok, og hr. Svend Heiselberg skal i øvrigt være meget stolt over, at han mandede sig op til at gå imod sit eget parti i denne sag. Men vi så altså en konservativ skatteminister, der kom med et indgreb, som fratog værfterne en af de sidste muligheder, de havde for at konkurrere på nogenlunde, ikke lige vilkår, men alligevel noget, der snerper derhenad. Og nu ser vi så en anden konservativ minister, industriministeren, komme springende med et forslag, som i realiteten hverken vil gøre fra eller til. For sandheden om det forslag, vi behandler her, er jo, at uanset om det bliver vedtaget eller ej, vil danske værfter fortsat være ude i en meget alvorlig krise. Jeg tror



[Dohrmann]

ikke et øjeblik på, at dette forslag vil betyde nogen som helst form for ændring, og jeg tror ærlig talt heller ikke, at ministeren selv tror på det.

Den måde, vi kan hjælpe danske værfter på, er selvfølgelig, at vi skaber nogle rammer, altså forsøger at få sænket deres omkostningsniveau så meget som muligt. Det er rigtigt, som det er blevet sagt heroppe af næsten samtlige ordførere, at den danske stat ikke kan konkurrere med de store subsidier, der ydes andre steder, og vi skal heller ikke, men vi skal give værfterne nogle vilkår at arbejde under, så de dog i det mindste har en rimelig chance for at kunne køre videre.

Jeg har lagt mærke til, at ministeren i sine bemærkninger skriver, at man skal tilskynde danske rederier til at placere deres ordrer på danske værfter. Jeg ved ikke, hvorfor ministeren skriver den slags ting. Mit indtryk af danske rederier er så absolut, at man, hvis det overhovedet er forsvarligt, placerer ordrerne på danske værfter. Jeg gør lige opmærksom på, at mange danske rederier med fordel for mange år siden kunne være flyttet andre steder hen i verden og have opnået nogle betingelser, som var langt bedre end dem, de lever under herhjemme. Derfor vil jeg bede ministeren uddybe, hvad han mener med den bemærkning, altså om det er således, at danske værfter på en eller anden måde nu skal tvinges til at afgive deres ordrer.

Rederivirksomhed er jo et internationalt foretagende, og hvis man ude omkring, enten det så er i Japan eller andre steder, hvor man måske opnår nogle gode ordrer, lige pludselig bliver så national, at man siger, at man ikke vil placere ordrer dér, kunne det måske også ødelægge noget i anden retning, så det håber jeg ministeren kommer lidt nærmere ind på.

Men den danske valutakasse er tom, og jeg synes også, at man, inden man begynder at kritisere rederierne, bør tænke lidt på, hvor mange milliarder kroner de egentlig slæber hjem til den tomme valutakasse.

Derfor kan vi ikke støtte ministerens forslag. Vi tror ikke et øjeblik på det, og i øvrigt kunne jeg også godt tænke mig at høre ministeren kommentere, hvad han forventer der vil ske i EF-forbindelse, for jeg tror nemlig ikke, man skal forvente, at EF går og giver støtte til nogle urentable værfter. Vi håber naturligvis, at så mange danske værfter som

muligt kan bestå, men dette her er i hvert fald ikke den måde, man kan gøre det på.

#### **Industriministeren (Stetter):**

Jeg kan takke ordførerne minus hr. Dohrmann for en rimelig positiv modtagelse af dette forslag, der som bekendt er et led i regeringens skibsværftspakke.

Hr. Svend Andersen stillede en række spørgsmål. Jeg kan svare, at præmierne for den foreslåede ordning vil blive fastsat på samme måde og efter samme principper, som præmierne fastsættes for eksportkreditgarantierne, der administreres af eksportkreditrådet.

Jeg er mig fuldstændig bevidst, at det bliver vanskeligt at oparbejde en fond meget hurtigt, som kan stå imod de eventuelle tab, der vil komme, men det er der ikke noget at gøre ved. Vi har ikke tænkt os, at der skulle fastsættes usædvanlig høje præmier af den grund, og derfor behøver jeg heller ikke at kommentere spørgsmål nr. 2.

Jeg kan derimod svare vedrørende spørgsmål nr. 3, at det er rigtigt, at forslaget udløber den 31. december 1986, og det skyldes, som hr. Svend Andersen også sagde, at EF-direktivet vedrørende skibsværftsstøtte udløber den samme dato. Derfor finder vi i industriministeriet, at det er rigtigt, at vi så er parat til at tage situationen op igen, idet vi naturligvis håber, at det lykkes at få EF-Kommissionen og de øvrige EF-medlemslande overbevist om, at det er hensigtsmæssigt at nedtrappe den statsstøtte, som gives til de europæiske værfter.

Hvad angår spørgsmålet om at fremskynde statslige ordrer, kan jeg svare, at fiskeriministeren tidligere har oplyst, at ministeriet er i forhandling med et par af vore værfter om nybygning af et fiskeriinspektionsskib. Jeg må sige til hr. Glønborg, at jeg ikke er i stand til at afgøre, hvor dette skib skal arbejde fra, men jeg går ud fra, at Hirtshals har en mulighed.

Fiskeriministeren forventer at kunne afslutte forhandlingerne i løbet af ca. 14 dage. Desuden læste jeg i dagspressen her til morgen, at et tværministerielt udvalg under forsvarsministeriet i en redegørelse anbefaler, at der bygges ikke 2, men 4 fiskeriinspektionsskibe af Hvidbjørn-klassen til inspektion ved Grønland og Færøerne, og det er et spørgs-

[Industriministeren]

mål, som forligspartierne kommer til at tage stilling til; det vil blive forhandlet i folketingets forsvarsudvalg. Jeg håber, at der vil være andre af mine kolleger, som er i stand til at fremskynde afgivelse af ordrer inden for et økonomisk ansvarligt område.

Hr. Svend Andersen mener, at der skal sættes mere på eksporten, og spørger, om der stilles for høje krav, f.eks. til sidesikkerhed eller til sikkerhed i det hele taget og måske også for høje krav til præmiernes størrelse til udenlandske redere. Jeg kan svare, at eksportkreditrådet er meget fleksibelt i denne henseende, og at man er parat til at forhandle med skibsværfterne og skibsværfternes udenlandske kunder om disse spørgsmål. Det har man gjort i hvert eneste tilfælde, som jeg har haft ansvaret for, og det vil man også gøre i fremtiden. Det er således, at man nøje vurderer de enkelte ansøgninger alt afhængig af, hvor meget beløbet er og hvilken kreditværdighed der er hos den pågældende udenlandske reder.

Endelig var hr. Svend Andersen inde på matching-spørgsmålet, og det er jo det samme som kompensation. Skibsværftsforeningen og CO Dansk Metal bruger dette fremragende ord, som jo dækker over noget helt andet, nemlig direkte statsstøtte for at sige det rent ud. Det er regeringen ikke indstillet på at yde skibsværfterne, for det ville med ét slag fjerne konkurrencepræget, det ville fryse situationen fast, og det ville ikke være nogen som helst opfordring til skibsværfternes ledelse om at finde alternative produktionsveje. Det ville være uoverkommeligt at vurdere, hvor meget staten skal af med, og jeg har da også forstået på hr. Rahbæk Møller under forhandlingen her, at der ikke er flertal her i tinget for en sådan ordning.

Endelig skal jeg sige til hr. Kaj Poulsen, at en minister ikke kender begrebet at snørksøve. Det er muligt, hr. Kaj Poulsen kender det; vi kender det i hvert fald ikke. Jeg kan også henvise hr. Kaj Poulsen til, at jeg på et spørgsmål fra hr. Kaj Poulsen den 15. maj svarede (Folketingstidende 1984-85, sp. 10042):

»Vi har i industriministeriet et kontaktudvalg – industriministeriets kontaktudvalg for de danske skibsværfter – og i dette kontaktudvalg sidder der repræsentanter for både de små og store skibsværfter og for fagbevægelsen. Det er her, man diskuterer de spørgsmål,

som er aktuelle i forbindelse med skibsværfternes situation. Jeg afventer de forslag, man kommer med på dette område, og lige så snart man er færdig med sine overvejelser, vil jeg naturligvis sørge for, at folketinget får en meddelelse om det, ligesom jeg har gjort hele tiden.«

Det er da klar besked. Må jeg samtidig sige, at jeg fik denne henvendelse den 20. september fra Skibsværftsforeningen og CO Dansk Metal, og jeg havde allerede i løbet af begyndelsen af oktober eller slutningen af september forhandlinger med repræsentanter for socialdemokratiet og for det radikale venstre. Jeg mødte altså omgående med denne skibsværftspakke, lige så snart folketinget var blevet kaldt ind.

Jeg kan takke hr. Flemming Hansen, hr. Glønborg og hr. Svend Heiselberg for deres tilslutning. Hr. Svend Heiselberg omtalte indgrebet af december 1984. Jeg skal henvise til, hvad jeg har skrevet i fremsættelsestalen, nemlig, at det er regeringens standpunkt, at regeringen er parat til at ophæve indgrebet af december 1984 for så vidt angår rederier med anparter fordelt på op til 50 deltagere eller for den sags skyld for alle former for rederier uanset deltagerantal. Det afgørende er imidlertid, hvorledes afskrivningerne skal behandles efter den 1. januar 1987, når skattereformen træder i kraft, og dette spørgsmål forhandles i øjeblikket mellem regeringen og dens forligspartnere. Vi er altså indstillet på fra regeringens side at ophæve dette indgreb, naturligvis under forudsætning af, at folketinget kan tilslutte sig dette.

Hr. Rahbæk Møller: formuen i Skibskreditfonden er i dag ca. 2½ mia kr. Skibskreditfonden er en selvejende institution, og derfor kan vi ikke uden videre råde over disse penge, hvortil kommer, at Skibskreditfonden har enorme forpligtelser, fordi der er tonsvis af skibsværftsobligationer i kraft, og hvis nogle af de lån, der ligger bag ved disse obligationer, bliver nødlidende, skal Skibskreditfonden naturligvis være rede til at holde de forskellige obligationsejere skadesløse.

Dernæst vil jeg gerne sige, at summen, de 500 mill. kr., efter vor opfattelse er tilstrækkelig. Det er nøjagtig den sum, som Skibsværftsforeningen og CO Dansk Metal har foreslået, hvortil kommer, at forslaget jo kun løber for 1986. Derfor mener vi, det er et rimeligt og rigtigt beløb. Jeg håber da meget,

[Industriministeren]

at vi får brug for det beløb, altså at indenlandske redere vil anvende de midler, som nu stilles dem til rådighed, for jeg har forstået, at folketingets store brede flertal dækker denne skibsværftspakke fra regeringen.

Må jeg så endelig sige til spørgsmålet om, hvad det egentlig er, vi foreslår: regeringen foreslår, at det er staten, der påtager sig en væsentlig del af den garanti, som danske redere hidtil har skullet udrede, når de bestilte skibe ved danske værfter. Hvor det var således, at det var eksportkreditrådet, der, om jeg så må sige garanterede på statens vegne, når det var en udenlandsk reder, skulle en dansk reder komme med f.eks. 200 mill. kr. i sidesikkerhed, og det er selvfølgelig en likviditetsbelastning; man kunne måske få en bank- eller sparekassegaranti, men det var jo også en belastning. Det er denne belastning, vi foreslår tinget at fritage de danske redere for, fordi de udenlandske hidtil har været fritaget for den. Denne byrde blev afløst af eksportkreditrådet.

Så skal jeg først og fremmest sige tak til hr. Rahbæk Møller, fordi jeg har fået dette skriftlige forslag til en værftsløsning. Det kan ikke komme som en overraskelse, at jeg ikke kan tilslutte mig alt, hvad der står i dette notat. Spørgsmålet om ophævelse af begrænsningen af antal parthavere fra december 1984 har jeg allerede kommenteret.

Hvad angår direkte tilskud til skibsbygning, må regeringen sige nej. Hr. Rahbæk Møller og SF foreslår, at der i 1986 skal ydes et sted mellem 1,3 mia kr.–1,6 mia kr. Jeg indrømmer, det er svært at sige, hvor det ligger, men hr. Rahbæk Møller angiver jo selv beløbet 1,3 mia kr.–1,6 mia kr. Der er 13.000 medarbejdere på vore skibsværfter i øjeblikket, og det vil sige, at hr. Rahbæk Møller foreslår, at vi skal give ca. 100.000 kr. i direkte tilskud til værfterne pr. medarbejder – hvis det er 1,6 mia kr., bliver det altså et sted på 120.000–125.000 kr. – og det kan vi naturligvis ikke gøre; det er et brud på vores industripolitik. Det ville medføre, at de pågældende værfter slet ikke fik et incitament til at gå i gang med at overveje nytænkning og finde nye produktionsveje og meget andet. Jeg kender ikke nogen virksomhed, som ikke ville kunne klare sig uden at bestille ret meget, hvis de fik et tilskud på 120.000 kr. pr. medarbejder. Det er efter vor opfattelse en

helt forkert politik, og den kan vi ikke medvirke til.

Hvad angår forslaget om støtte til produktudvikling og teknologisk fornyelse, finder jeg det u hensigtsmæssigt at etablere en selvstændig fond specielt for skibsbygning. Vi har jo en produktudviklingsfond og en teknologistøtte. Hvad angår spørgsmålet om en statslig fond efter Landskronaløsningen, må jeg henvise til, at vi da heldigvis har en egnsudviklingsordning, og de skibsværfter, som er i farezonen, ligger jo i egnsudviklingsområderne, og her må vi så give prioritet. Vi har regionalfondsmidlerne, ca. 100 mill. kr. om året, fra EF, og her må vi også give prioritet, hvis – hvad jeg ikke håber eller ønsker – der skulle være nogen landsdel eller byer, som kommer i vanskeligheder.

Jeg skal endvidere takke fru Aase Olesen. Jeg er glad for den realisme, der udgik fra fru Aase Olesens indlæg. Det er jo rigtigt, at Sverige og Vesttyskland har betrådt mange af de veje, som man foreslår med statsstøtte, og det er skræmmende eksempler, som vi kan lære af.

Fru Aase Olesen og fru Elisabeth Bruun Olesen foreslog, at vi begyndte noget nytænkning og kom med en langsigtet politik på området. Jeg er villig til alle former for nytænkning, men jeg er ikke villig til at gøre det alene; vi kan ikke gøre det, uden det sker i et nøje samarbejde med ejerne af disse værfter. Det kan ikke nytte noget, at de holder sig tilbage, for det er nu engang dem, der må give signalet til, at der skal planlægges og åbnes nye produktionslinjer, og det er meget kostbare ting, vi taler om her.

Jeg advarer stærkt mod, at regeringens og folketingets medlemmer skal begynde at marchere ind ad værfternes porte og lære ledere og medarbejdere noget om deres arbejdsplads og muligheder. Det ved de bedst selv. Vi skal påse, at vor medvirken ikke bliver vejledende, og det må heller aldrig blive således, at vi gennemfører forslag, forordninger og foranstaltninger, som kan siges at være en slags behandlingshjælp. Vi taler om virksomheder, som arbejder på kommerciel basis, og derfor må vi fastholde den industripolitik, som vi har kendt igennem mange år i dette land, nemlig at vi vel giver nogle rammer, som man kan virke inde for – og det gør vi også, når det drejer sig om skibsbygning –

[Industriministeren]

men vi går ikke over til at give direkte statsstøtte.

**Svend Andersen (S):**

Jeg skal takke industriministeren for et forholdsvis beroligende svar, hvad angår risikopræmier, i hvert fald når det gælder principperne for, hvordan de skulle fastsættes. Jeg blev ikke helt klar over, om de skulle fastsættes efter samme størrelse som inden for eksportkredit, men det kan vi jo komme tilbage til i udvalget.

Jeg bemærkede, at industriministeren nævnte den fleksibilitet, der var, når det drejede sig om garantikrav for eksportkredit for udenlandske redere. Jeg er også glad for, at der er denne fleksibilitet, men der er jo alligevel eksempler på, at udenlandske ordrer er gået danske værfter forbi på grund af krav om disse sidegarantier, så jeg vil opfordre ministeren til at være endnu mere fleksibel i kommende tilfælde.

Endvidere bemærkede jeg industriministerens kommentarer til nybygninger, men jeg var mere glad for de bemærkninger, der kom fra den konservative ordfører, hr. Flemming Hansen, der jo gav tilslutning til den oprensning af initiativer, som jeg på socialdemokratiets vegne fremkom med, og det håber vi vi kan få et fornuftigt samarbejde om.

Når vi mener, det er rigtigt at benytte en udvidet matching fremfor at give direkte tilskud, er det, fordi vi mener, at konkurrence-momentet med denne ordning opretholdes i forhold til, at der gives et fast tilskud uanset det enkelte værfts konkurrenceevne eller konkurrencemulighed.

Ministeren nævnte, at der jo var midler i Skibskreditfondens reservefond på 2½ mia kr. Jeg nåede ikke at få sagt i første indlæg, at forslaget gik ud på, at man kunne hente nogle midler herfra. Nu har vi altså fået svaret. Jeg er helt opmærksom på, at det kræver et indgreb, og vi vil også være parat til at se på, om det ikke var rigtigt i en situation, hvor værfterne står med de problemer, de har i øjeblikket, at bruge nogle af de penge, som jo er branchens egne. Det vil vi gerne bruge lidt tid på at finde ud af.

**Rahbæk Møller (SF):**

Jeg har to bemærkninger til ministerens indlæg. Den ene drejer sig om den liste, mi-

nisteren kom med, over statslige nybygninger. Som flere andre ordførere synes jeg, det er en god idé, at staten i denne situation fremskynder sine nybygninger.

Men jeg vil advare mod den tankegang, at staten alene kan holde liv i værfterne i de første 4-5 år, indtil krisen må formodes at lette. Det er ganske enkelt ikke ladsiggørligt, at staten kan bruge så mange skibe.

Jeg vil også føje til, at det ville været uheldigt, hvis staten således blev næsten eneste ordregiver, for vi har før set, når vi taler om statslige ordrer, at prisen måske ikke er helt realistisk, og det kunne netop være noget, der ødelagde værfterne, hvis de kom ind i en situation, hvor de fik ordrer til ikke-realistiske priser.

Ministeren harcelererede en del over, at SF ønskede at give statstilskud på 100.000 kr. pr. skibsværftsarbejder. Nu er tallet lidt mindre, for man skal vel også regne underleverandørerne med, men lad det nu være. Sagen er, at det er et tilskud af en størrelsesorden, som Danmark har givet før – i 1982 via Skibskreditfonden. Da husker jeg ikke, at den nuværende industriminister protesterede voldsomt mod det, for det kom ind indirekte; det stod ikke på finansloven. Det er den ene ting.

Den anden ting er, at det, vi foreslår i modsætning til tidligere, er under planlagt aftrapning, og når ministeren derfor siger, at det bliver en sovepude, at værfterne vil holde op med at interessere sig for at produktudvikle og modernisere og gøre sig dygtigere, må jeg sige, at det dog var en utrolig kortsigtet ledelse, der på grund af et tilskud i ét år og derefter aftrapning skulle ophøre med at holde sig konkurrencedygtig, specielt når tilskuddet er lagt i underkanten af, hvad der gives i andre EF-lande. Vi må huske på, at samtlige de lande, som folketingets flertal i øvrigt er så glad for at vi er i et eller andet forbund sammen med, er gået ind i støtteordninger, der for størstedelens vedkommende er væsentlig mere omfangsrige end det, vi foreslår, og som vel at mærke ikke har en indbygget aftrapning. Derfor er vi ret sikre på, at det, vi foreslår, tværtimod at virke som en sovepude vil virke som et incitament og som en støtte til at komme over krisen.

**Aase Olesen (RV):**

Jeg er ganske enig med ministeren, når han siger, at han er villig til nytænkning,

[Aase Olesen]

men at det ikke kan ske uden om ejerne. Jeg sagde også i mit første indlæg, at vi ikke kan redde værfter, som ejerne selv har opgivet. Vi har jo måttet nedlægge ét værft, som ejerne havde opgivet; ellers er det ikke sikkert, det havde været nedlagt i dag.

Når ministeren i øvrigt hæver stemmen, kan jeg sige, at vi alle sammen er udsat for pression, men at vi i hvert fald gerne vil stå skulder ved skulder med ministeren, når det drejer sig om at modstå den pression, vi fra visse sider oplever, når værftsejere, samtidig med at de kræver støtte, ikke selv sørger for at placere ordrerne de steder, hvor der er behov for det. I spørgsmålet om at stå op imod pressionen fra den side kan vi i hvert fald love ministeren, at han kan regne med det radikale venstre.

I øvrigt hæftede jeg mig ved, at ministeren i sit første svar til ordførerne sagde – og det har han sagt tidligere – at han håbede, at andre ministerkolleger ville være i stand til at afgive ordrer, og så nævnte han ikke nogen eksempler, men jeg har set sådan noget som søværn og andre mindre appetitlige sager, og derfor vil jeg gerne komme med et godt forslag – det er til miljøministeren og trafikministeren. Der er stort behov for, at der sker en fornyelse af færgerne til småøerne i Danmark som led i den øpolitik, regeringen har indledt med den nye færgestøtteordning og de såkaldte § 4-midler. Øsammenslutningen for de små øer har faktisk arbejdet med at udvikle en helt ny type færge, som er specielt egnet til sejlads, om jeg så må sige indenlands, altså inden for småøernes område og altså i fredelige farvande, og jeg synes, at industriministeren skulle interessere sig for dette projekt. Det kunne være, at Danmark her kunne komme til at producere en ny type færge, som også kunne bruges andre steder.

#### **Elisabeth Bruun Olesen (VS):**

VS kan ikke støtte SFs tanker om at give statstilskud på 20 pct. af skibets pris for ordrer i 1985 og 1986 og herefter nedtrappe tilskuddene til 0 i 1990. Som SF selv skriver, vil det koste 1,3 mia kr.–1,6 mia kr. i 1986. Vi er faktisk forbløffede over, at SF stiller et forslag om at give så mange penge ud, uden at man stiller en eneste betingelse op til gengæld.

Jeg vil i den sammenhæng citere Børsens Nyhedsmagasin fra den 23. september 1985, hvor der står:

»Kilder i værfts- og rederibranchen bekræfter, at hovedparten af de danske værfter kan og vil overleve, selv om den internationale skibsfartskrise fortsætter. Når der i snart ét år ikke er blevet bestilt nye skibe, er det, fordi der inden anpartsindgrebet i fjor blev kontraheret med arme og ben. Dertil kommer, at det ville være politisk tåbeligt at afgive nye ordrer, når vi har udsigt til en forbedring af finansieringsvilkårene, siger kilderne. Man køber ikke et jakkesæt, hvis der er chance for, at det ugen efter kommer på ud-salg.«

Vi er mere positive over for SFs tanker om støtte til produktudvikling. Selvfølgelig kommer det an på, hvordan indholdet i det bliver; vi skal nemlig kraftigt betone, at vi ikke vil være med, hvis man med produktudvikling og teknologisk fornyelse kommer i en sådan situation, at teknologien kører ind i den ene ende og arbejderne bliver smidt ud i den anden; teknologien skal komme arbejderne til gode, ikke afskaffe dem. Men vi vil gerne være med til at se på det, fordi vi mener, at der skal en omstillingsproces til. Vi vil også gerne være med til at kigge på og afhjælpe den situation, at nogle regioner skulle stå helt uden arbejdspladser, hvis et værft i en sådan region måtte lukke.

#### **Erling Jensen (S):**

Det er lidt bittert. Vi står med en række skibsværfter, som nu gennem en lang årrække har dokumenteret, at de er konkurrencedygtige med ethvert værft overalt i det øvrige Europa bortset fra på én eneste ting, nemlig på statskasser. Vi befinder os ganske vist i bunden af en værftskrise, men vi har vel en fornemmelse af, at det på lang sigt vil lysne. Vi er på vej til en EF-ordning, som vel skal have til formål at fjerne disse skæve statstilskud, der stadig eksisterer, og vi må være på vej til store nye skibsordrer inden for en begrænset tidshorisont, hvis ikke vi skal have hele vores handelsflåde nedslidt.

Jeg kunne ikke drømme om at anbefale støtteordninger på noget område, heller ikke over for skibsværfter, hvis jeg ikke troede, at man talte om en overgangsordning, der igen ville bringe dem i en selvhjulpent situation.

[Erling Jensen]

Når jeg tænker på, i hvor utrolig mange år vi fandt det nødvendigt at støtte dansk landbrug, fordi vi vidste, at de igen ville komme i en selvhjulpne situation, er det chokerende, hvor mange der er klar til at tabe skibsværfterne på gulvet, efter at de år ud og år ind under overordentlig vanskelige forhold har kunnet dokumentere deres konkurrencedygtighed.

Skiftende socialdemokratiske regeringer har i en årrække og med held medvirket til værfternes opretholdelse i et snævert samarbejde med værfterne og med værfternes medarbejdere, men en modvillig regering – undskyld, jeg siger det – er kommet meget sent med alt for lidt. Jeg tror, det er nødvendigt – bortset fra at sige; at vi fuldt ud støtter alt, hvad ministeren måtte have mulighed for at komme med – at vi også anser det for nødvendigt at skabe en matchingordning. Ministeren taler, som om sådanne ordninger ikke eksisterer, som om de altid er udtryk for statstilskud. Ja men vi kender jo til matching inden for industripolitikken på mindre områder med mindre produkter, men systemet bliver jo ikke rigtigere eller mere forkert, fordi vi taler om store enheder eller om små.

Ministeren har måttet opgive i EF at dæmme op for særlige statstilskudsordninger fra lande, som ellers skulle være underkastet samme spilleregler som os. Derfor må det mindste, vi kan gøre, være at sige, at det dér, hvor spillereglerne er de samme inden for EF og inden for OECD, må være muligt at matche inden for en bestemt fastlagt samlet beløbsramme. Det må også være muligt at anvende hjemmemarkedsordningen eller en dertil svarende ordning ikke bare på nybygninger, men på de helt store ombygninger, der i virkeligheden svarer til en nybygning, og som meget ofte koster det samme, som en nybygning kostede for bare ganske få år siden. Det må være muligt at være mindre nærtagende over for begrebet sidesikkerhed og få oplyst om tilfælde, hvor der var så lidt imellem, hvad man mente at kunne acceptere, og hvad der havde kunnet løse en kæmpeordre, at det næppe bør kunne eksistere i fremtiden.

Endelig bør det være muligt at lave en egentlig skibspakke – ikke et venligt brevkort til ministerens kolleger, om de vil se på, om de har nogle skibe, de kunne tænke sig ved lejlighed at bygge – men en tæt, markant,

håndfast gennemførelse af en kulegravning af disse ministerier med en fremrykkelse af deres skibsbygningstidspunkter og en samlet pakke, der kan være med til at skabe en ny optimisme.

Når jeg har sagt det, erkender jeg, at alt dette ikke er nok. Skibe er blevet så kostbare som produkter, at den enkelte reder kun meget sjældent har mulighed for at dække hele investeringen. Det vil sige, at andre investorer skal med, og derfor er det nødvendigt med investeringsregler, der aktuelt fremmer investeringslysten. Kravet er for mig at se til en værftspolitik en helhjertet indsats, ikke en lunken indsats.

(Kort bemærkning).

**Rahbæk Møller (SF):**

Fru Elisabeth Bruun Olesen kritiserer os for, at vi vil give statsstøtte til værfterne uden at stille nogen som helst modkrav. Ja men det er simpelt hen ikke rigtigt. Som fru Elisabeth Bruun Olesen kan læse i det papir, som hun har fået, forlanges der faktisk en vis medindflydelse fra medarbejdernes side, og jeg skal tilføje, at det pågældende punkt er nøje aftalt med repræsentanter for tillidsfolkene på værfterne.

Fru Elisabeth Bruun Olesen citerer Børsens Nyhedsmagasin for den vurdering, at de totalt manglende ordrer i 1985 udelukkende skyldes, at der kom så mange før leasingindgrebet, og at man nu venter på, at der skal komme bedre ordninger. Det er der selvfølgelig noget om, men det er en meget optimistisk vurdering fra Børsens Nyhedsmagasins og fru Elisabeth Bruun Olesens side, hvis man tror, at dansk rederiindustri kan overleve uden nogen form for støtteordninger, når der findes disse massive støtteordninger i hele resten af Europa. Noget skal gøres, ellers vil størstedelen af dansk værftsindustri lukke.

I øvrigt skal jeg føje til, at jeg synes, det har været en beklagelig debat, for den har jo vist, at der stadig væk er meget at gøre for arbejderne på værfterne, for ledelserne på værfterne og for deres organisationer, for at overbevise et flertal her i folketinget om, at en indsats er nødvendig. Alt for mange af partierne har stillet sig tilfreds med de småting, som ministeren er kommet med.

### Industriministeren (Stetter):

Jeg kan svare hr. Svend Andersen, at eksportkreditrådet er sammensat af repræsentanter for erhvervsorganisationerne, fagbevægelsen og andre involverede ministerier, og de har et selvstændigt ansvar med hensyn til den politik, der føres. Jeg har allerede svaret, at de har været meget fleksible, og det er jeg overbevist om at de også vil være i fremtiden. De skal også overholde det krav, som folketinget har stillet om, at der på længere sigt skal være balance mellem indtægter og udgifter, og når vi ikke kan få lov til at sætte præmierne i vejret, kan vi selvfølgelig heller ikke løbe de meget store risici, for så bliver der endnu større underskud.

Vi er i ministeriet parat til at kommentere alle synspunkter, naturligvis også vedrørende Danmarks skibskreditfonds midler. Vi er også parat til at svare på alle spørgsmål.

Jeg kan sige til hr. Rahbæk Møller, at det jo aldrig har været meningen, at staten alene skulle holde liv i værfterne ved hjælp af skibsordrer fra det offentlige. Vi har villet nævne dette element i skibsværftspakken, og det er da givet, at staten har en chance for at få nogle skibe billigt i øjeblikket, netop fordi værfterne er indstillet på at bygge til meget lave priser.

Det er rigtigt, at Danmarks skibskreditfond gennem årene har kostet det offentlige mange penge indirekte, og vi ved jo også alle sammen, at disse penge er taget ud af Nationalbankens budget. Som ordningen har virket, var det jo således, at rederne fik en portion obligationer, som de kunne gå op til Hoffmeyer og få pari for, og så måtte Hoffmeyer sælge disse obligationer på markedet, og da vi en overgang havde meget lave kurser, blev udgiften naturligvis større, end den bliver i dag, hvor vi heldigvis har en situation, hvor kurserne nærmer sig pari.

Jeg er glad for fru Aase Olesens indlæg også her i anden omgang. Jeg er også glad for den støtte, som fru Aase Olesen sagde at jeg ville få fra det radikale venstre, når det drejede sig om at forhindre det enorme pres, som så mange forskellige lægger på industriministeren. Jeg skal nok holde til det pres, for det kan jeg klare, når jeg har fru Aase Olesen ved min side. Det er meget, meget vigtigt.

Endelig skal jeg sige til hr. Erling Jensen, at jeg naturligvis håber, at den ærede formand for erhvervsudvalget har ret i, at vi har nået bunden, og jeg håber, at vi kan arbejde os ud af de vanskeligheder, værfterne i øjeblikket står i.

Nu må vi jo erkende, at denne krise startede for mange år siden. Det var vel i begyndelsen af 1970'erne, at det virkelig begyndte at gå galt, og vi har op til denne dag mistet halvdelen af arbejdspladserne på skibsværfterne. Nu har det kulmineret. Det har jo i mange år været således, at vi kunne forvente, at situationen ville blive alvorlig. Nu bliver den desværre alvorlig på det tidspunkt, hvor jeg sidder i stolen, og det må jeg selvfølgelig tage med, men jeg kan ikke acceptere, at jeg er kommet for sent. Jeg kan acceptere, at hr. Erling Jensen siger, at det er alt for lidt, det er i orden, men det kan ikke være rimeligt at sige, det er for sent. Jeg har ventet på forslagene fra industriministeriets kontaktudvalg vedrørende skibsværftsindustrien, og dem modtog jeg den 20. september, og derfor har jeg endda arbejdet meget hurtigt. Det var også, fordi jeg vidste, at der ville komme noget, så jeg var forberedt på at finde frem til nogle ordninger og havde også forberedt regeringens medlemmer på, at det var nødvendigt, at jeg fik mulighed for at fremsætte nogle forslag, der kunne hjælpe værfterne.

Hr. Erling Jensen taler også om kompensation, for det er jo det, det drejer sig om, statsstøtte. Ja, man kalder det matching, men vi kan lige så godt nævne tingene, som de er. Matching ved ingen rigtig hvad er, men kompensation, det kender man. Det er penge på bordet, og statsstøtte ved man skal hentes i statskassen. Det er det, det drejer sig om. Jeg har som sagt gjort en helhjertet indsats for at klare forholdene inden for de rammer, som regeringen nu kan acceptere, men vi kan altså ikke gå med til at ændre vores industripolitik på et afgørende punkt. Vi har hidtil haft nogle meget fordelagtige finansieringsordninger. I og med, at regeringens politik slår igennem og vi får en lavere rente, får disse ordninger ikke helt den værdi, de har haft. Men man må forsøge at klare sig med de midler, som det nu er politisk muligt at få igennem, og jeg håber på, vi får et fornuftigt og positivt udvalgsarbejde, hvor vi kan få alle oplysninger frem på bordet og kan forhandle os frem til de bedst mulige forhold.

[Industriministeren]

Jeg har givet mit bud på det. Det indeholdes her i pakken, og jeg er glad for at kunne konstatere, at der er et bredt flertal bag elementerne i denne pakke.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Fjerde næstformand:** (Ole Vig Jensen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### 7) Første behandling af lovforslag nr. L 26:

*Forslag til lov om delpension.*  
(Fremsat 9/10 85).

Sammen med denne sag foretoges de under punkterne 7-9 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

#### 8) Første behandling af lovforslag nr. L 27:

*Forslag til lov om ændring af lov om den sociale pensionsfond. (Ændring som følge af indførelse af delpension).*  
(Fremsat 9/10 85).

#### 9) Første behandling af lovforslag nr. L 28:

*Forslag til lov om ændring af lov om dagpenge ved sygdom eller fødsel. (Ændringer som følge af indførelse af delpension).*  
(Fremsat 9/10 85).

Lovforslagene sattes til forhandling.

### Forhandling

**Erik B. Smith (S):**

Vi ved fra en undersøgelse foretaget af socialforskningsinstituttet, at ganske mange 50-66-årige gerne vil have mulighed for gradvis at nedtrappe deres arbejde for at forberede sig til pensionsalderen. Vi ved også fra en netop udkommet ny undersøgelse vedrørende efterlønsmodtagerne, at ca. 30 pct. af

dem ville have valgt noget andet end efterløn, hvis der havde været mulighed for det, specielt fordi de kunne tænke sig at arbejde mere end de 200 timer, som efterlønsordningen tillader.

I socialdemokratiet har vi selvfølgelig som så mange andre og i øvrigt sammen med LO været meget opmærksom på de ønsker, der er kommet til udtryk fra lønmodtagerne på møder osv. Derfor spillede vi også ud i sidste samling med et forslag om delefterløn eller delpension. Samtidig sagde vi, at tjenestemændene skulle have samme mulighed, og foreslog således, at vi sammen kunne lave noget, som ændrede tjenestemandsløven, så den kunne give dem den mulighed. Vi sagde også: de selvstændige erhvervsdrivende bør også gradvis kunne forberede sig til pensionisttilværelsen; lad os sammen lave noget for dem.

Socialministeren offentliggjorde sit lovforslag samtidig med førstebehandlingen af vort forslag til folketingsbeslutning her i tinget, og da socialministerens eget forslag kom til første behandling, blev det udsat for ganske konkrete, jeg synes kritiske gennemgange her i salen, og LO har jo også efterfølgende afvist forslaget.

Se, hvis nu socialministeren havde tænkt sig, at lovforslaget om delpension skulle vedtages bredt i folketinget, kunne man have forestillet sig, at ministeren ville have brugt samme fremgangsmåde som justitsministeren i forbindelse med forvaltningslovsforslaget, nemlig at indkalde partierne, snakke med dem og høre, hvad der er af særlige indvendinger ud over det, der selvfølgelig er blevet sagt fra folketingets talerstol eller gennem udvalgsarbejdet.

Socialministeren har brugt sin sommerferie til i sin fremsættelsestale, som jo er en fremsættelse, der følger en genfremsættelse af lovforslaget, at anføre, at ministeren er indstillet på at drøfte, hvordan misbrug kan undgås, og hvordan man kan fastsætte delpensionen og efterreguleringen. Intet bud på løsninger, og så er vi jo tilbage i det, som var nogle af de væsentligste kritikpunkter.

Man må egentlig stadig væk sige om forslaget, at det bliver administrativt kaos. Hvordan i alverden skal man kunne fastsætte en forventet arbejdstid i det løbende kalenderår? Samtidig skal der ske en efterregulering i socialforvaltningerne vedrørende det