

Til lovforslag nr. L 32. Betænkning afgivet af erhvervsudvalget den 14. november 1985

Betænkning

over

Forslag til lov om garantier for lån til skibsfinansiering

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til industriministeren, som denne har besvaret dels skriftligt, dels i samråd.

Udvalget har endvidere modtaget skriftlig henvendelse fra Skibsværftsforeningen/CO-Metal, som tillige har haft foretræde for udvalget. Henvendelsen er uden de ledsagende bilag optrykt som bilag til betænkningen tillige med industriministerens kommentar hertil.

Herefter indstiller *udvalget* lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Udvalget ønsker at gøre opmærksom på, at udvalget betragter lovforslaget som et af flere midler i arbejdet for at forbedre værfternes vilkår, og på baggrund af den meget alvorlige værftskrise er udvalgets medlemmer enige om at fortsætte arbejdet med de aktuelle værftsproblemer, for at samfundet sammen med værfterne og deres medarbejdere kan medvirke effektivt til at sikre de konkurrencedygtige værfters overlevelse.

Med henblik på mere langsigtede overvejelser om skibsværfternes fremtid har udvalget med tilfredshed noteret sig, at industriministeren over for udvalget har erklæret sig indforstået med snarest at afholde en konference herom med deltagelse af folketingets erhvervsudvalg, industriministeriets kontaktudvalg for skibsværftsindustrien, repræsentanter for rederne samt repræsentanter for de implicerede ministerier.

Et *mindretal* (socialdemokratiets medlemmer af udvalget) peger på, at der inden for de industripolitiske tiltag stadig er behov for bl.a. en mere omfattende og mere smidig matchingordning, en udvidelse af hjemmemarkedsordningen for større ombygninger samt en hurtig gennemførelse af en samlet »skibspakke« med fremrykning af statsordrer på nybygninger og større ombygninger.

Et *andet mindretal* (socialistisk folkepartis medlemmer af udvalget) vil især gøre opmærksom på, at en holdbar løsning på værfternes problemer yderligere vil nødvendiggøre følgende foranstaltninger:

- ændring af skattereglerne, så kunstige begrænsninger i antallet af parthavere undgås, uden at der derved lukkes op for skatte-tænkning,

- midlertidig indførelse af direkte statstilskud til delvis udligning af de meget store statstilskud, der ydes i konkurrerende lande,

- støtte til modernisering og omstilling af værfternes produktionsapparat,

- en statslig ordning, der kan finansiere en »Landskronaløsning« på eventuelt lukkede værfters grunde, så nye arbejdsløshedsøer undgås, og

- inddragelse af værfternes medarbejdere i planlægningen.

Til finansiering af ovenstående foranstaltninger skal mindretallet pege på det meget store overskud, der er opsamlet i Skibskreditfonden.

Henning Andersen (KF) nfm. Flemming Hansen (KF) Jette Thomsen (KF)

Aagaard (KF) Svend Heiselberg (V) Jens Peter Jensen (V) Brusvang (CD)

Inger Stilling Pedersen (KrF) Svend Andersen (S) Erling Jensen (S) fmd.

Kelm-Hansen (S) Tove Lindbo Larsen (S) Lissa Mathiasen (S) Bjørn Westh (S)

Jes Lunde (SF) Rahbæk Møller (SF) Aase Olesen (RV)

Partierne VS, FP og FD havde ikke medlemmer i udvalget.

Bilag 1

SKIBSVÆRFTSFORENINGEN/CO-METAL

21. oktober 1985

Til Folketingets erhvervsudvalg

Skibsværfternes finansieringsvilkår

Et sammenfald af flere forhold – med negativ virkning for danske værfters konkurrenceevne – har medført, at der ikke i 1985 er indgået nogen kommerciel nybygningsordre til værfterne bortset fra enkelte fiskerfartøjer.

Denne udvikling er bl.a. en følge af en reduceret ordretilgang i verden som helhed på grund af den aktuelle skibsfartskrise. Uanset den generelle afmatning i beordringsaktiviteten globalt set har der dog for en række skibstyper, f.eks. krydstogtskibe, færger og andre specialskibe, som hidtil fortrinsvis er bygget i Vesteuropa, været et mere aktivt marked.

For det generelle marked for tank- og bulkskibe har den fjernøstlige dumpingkonkurrence ført til et prisfald på ca. 30 pct. fra 1982/83 til 1985, og der kan konstateres en yderligere reduktion på 5–10 pct. i priserne i løbet af 1985.

Folketingets lovindgreb i december 1984 indebærer også en forringelse af de hidtidige fordele ved finansiering af skibe på basis af anpartsfinansiering.

Med lovforslaget om beskatning af kursgevinster og forliget om en skattereform begrænses incitamentet for private personers investering i anparter yderligere.

EF-Kommissionens godkendelse i juli d.å. af udvidet statsstøtte til en række medlemslande har påført dansk værftsindustri en yderligere ulighed i konkurrencen.

Ved mødet med regeringen den 27. august 1985 i statsministeriet fremlagde Skibsværftsforeningen en henvendelse indeholdende forslag til foranstaltninger til fremme af værfternes muligheder for at opnå nye ordrer. Denne henvendelse er fulgt op med brev af 20.9. 1985 (vedlagt) fra Skibsværftsforeningen og CO-Metal til statsminister Poul Schlüter og

industriminister Ib Stetter. Med brevet fremsendtes en indstilling fra Skibsværftsforeningens og CO-Metals repræsentanter i Kontaktudvalget til regeringen.

Med brev af 23. september 1985 (vedlagt) fra Skibsværftsforeningen og CO-Metal fremsendtes yderligere til statsministeren og industriministeren et dokumentarisk materiale vedrørende værftsindustriens betydning for samfundsøkonomien i Danmark og beskatning af skibsinvestorer.

I det følgende skal kort gøres rede for den hidtidige udvikling med hensyn til de forslag, der er fremsat fra erhvervenes side.

Finansiering af skibe til danske rederier

Skibsværftsforeningen og CO-Metal har foreslået en forbedring af finansieringsordningen for nye skibe til danske rederier til 80 pct. finansiering over 14 år inklusive en afdragsfri periode på 4 år og til en årlig rente på 8 pct.

Efter det foreliggende har regeringen tiltrådt forslaget om at gennemføre en forbedring af hjemmemarkedsordningen, dog først med virkning fra 1. januar 1986. Forbedringen er notificeret over for EF-Kommissionen med anmodning om dennes godkendelse af ordningen.

Organisationerne skal henstille, at regeringen gennemfører ændringen snarest muligt, idet den ansøgte ikrafttrædelsesdato, 1. januar 1986, vil udsætte eventuelle kontraktafslutninger til efter dette tidspunkt. Dette vil være til stor skade for de værfter, der allerede står uden nybygningsarbejde eller i øvrigt har fået et alvorligt afbræk i produktionen som følge af det aktuelle ordrestop.

Forhåndslån

Skibsværftsforeningen og CO-Metal har foreslået at nedsætte renten på forhåndslån med 1 pct.

Efter det foreliggende har regeringen besluttet at foreslå en sænkning af renten for forhåndslån med 1 pct., men forhandlingerne herom med Nationalbanken er endnu ikke afsluttet.

Sikkerhedsstillelse

Organisationerne har i den henvendelse, der med brev af 27. august 1985 blev afleveret til regeringen, stillet forslag om en lempelse af kravene til sidesikkerhed, således at disse kommer mere på linie med de krav, der stilles ved beordring på udenlandske værfter.

Skibskreditfonden har medio august 1985 liberaliseret kravene til sidesikkerhed i den udstrækning, dette var muligt inden for fondens vedtægter. Den 24. september 1985 vedtog Skibskreditfondens repræsentantskab ændringer i fondens vedtægter med henblik på en yderligere lempelse af kravene til sidesikkerhed. Vedtægtsændringerne er ultimo september måned fremsendt til industriministeriet med anmodning om godkendelse. Skibskreditfonden har modtaget mundtligt forhåndstilsagn om godkendelse, men de nye reglers ikrafttræden afventer industriministeriets skriftlige godkendelse heraf.

Garantiordning

Organisationerne har foreslået, at der etableres en særlig garantiordning for danske rederier, der i lighed med eksportkreditordningen mod en passende præmie gør det muligt at stille garanti til opfyldelse af Skibskreditfondens krav om supplerende sikkerhed.

Industriministeren har den 9. oktober 1985 fremsat forslag til lov om etablering af en sådan garantiordning gældende foreløbig for 1986 og med en garantiramme på kr. 500 mill. Første behandling af lovforslaget fandt sted den 15. oktober 1985, og samme dag drøftede erhvervsudvalget lovforslaget. Næste behandling i erhvervsudvalget vil finde sted torsdag den 24. oktober 1985, ved hvilken lejlighed Skibsværftsforeningen og CO-Metal har anmodet om foretræde for udvalget.

Det bemærkes, at ovennævnte garantisum på kr. 500 mill. forudsættes i tillæg til garantirammen på årligt kr. 120 mill. i henhold til

lov om garantier for lån til bygning af mindre fragtskibe.

Afskrivning på skibsanparter

Organisationerne har endvidere indstillet, at der sker en suspendering af lovindgrebet fra december 1984 vedrørende afskrivning på skibsanparter, ligesom det er påpeget, at der hurtigst muligt må ske en afklaring omkring skattereformens virkning for investorer i skibe. Mere konkret er det organisationernes opfattelse, at rederivirksomhed og investering heri i relation til skattereformen bør betragtes som aktiv virksomhedsdrift.

Matching

Det er af organisationerne foreslået, at man fra de danske myndigheders side åbner op for matching af de specielle kreditvilkår, der ad hoc tilbydes i andre lande. Der er i denne forbindelse tale om matching i henhold til OECDs aftale vedrørende eksportkreditfinansiering af skibe (jfr. bilag 1), og som kan anvendes over for alle skibsbygningslande.

For så vidt angår ordrer, hvor danske værfter er i konkurrence med EF-lande, der med den danske regerings accept inden for det seneste år har øget subsidieniveauet, er det endvidere foreslået, at der gennem en forbedret eksportfinansiering ydes en kompensation herfor, der modsvarer den støtteforhøjelse, som i juli 1985 er godkendt for de enkelte lande i EF.

Med forslaget om kompensation for de seneste forhøjelser af subsidieordninger i EF – i form af en forbedret finansiering – er der selvsagt tale om en støtte ad hoc til danske værfters muligheder for at sikre ordrer ved at kunne tilbyde konkurrencedygtige vilkår. Det forekommer, som om forslaget om kompensation for subsidieordninger i første omgang har blokeret for en saglig drøftelse af forslaget om finansiel matching i overensstemmelse med OECD-aftalen.

En pragmatisk administration af den »traditionelle« matchingordning kombineret med mulighed for finansiering i fremmed valuta (valutakurssikring) kan vise sig af afgørende betydning for værfternes mulighed for at sikre sig nye ordrer (jfr. det efterfølgende afsnit herom).

Det bemærkes, at en matchingordning efter organisationernes vurdering ikke vil indebære et »ubegrænset« forbrug af statslige midler.

Det er organisationernes opfattelse, at det er nødvendigt, at danske værfter gives denne mulighed for at kunne opnå eksportordrer i de kommende to år, 1986 og 1987.

Henset til, at værfterne under de givne forhold er klar over, at de er nødsaget til at indskrænke deres nybygningsaktivitet, hvilket vil indebære en økonomisk belastning af værfternes økonomi, anslås det, at et beløb på kr. 0,8 mia. vil være tilstrækkeligt for 1986 og 1987. Finansieringen heraf kan eksempelvis tilvejebringes ved bidrag fra Danida og Skibskreditfondens reservefond, som er opbygget på basis af bidrag fra erhvervenes side.

Kurssikring

I det materiale, organisationerne den 27. august 1985 afleverede til regeringen, foreslages, at det overvejes at yde skibsfinansieringslån i fremmed valuta eller at etablere en kurssikringsordning for skibskreditfondslån.

Der foreligger ikke nogen reaktion fra regeringen vedrørende dette forslag, men udgifterne til en eventuel valutakurssikring vil med regeringens valutakurspolitik være af en mindre størrelsesorden, som bør kunne afholdes af Skibskreditfonden.

Internationale forhold

Organisationerne har henstillet, at man fra officiel dansk side øger indsatsen for at nedtrappe støtteordningerne, såvel inden for EF som i andre lande, således at alene den enkelte industris og virksomheds konkurrenceevne er afgørende for eksistensberettigelsen. Endvidere opfordres regeringen til at arbejde for indførelse af en EF-hjemmemarkedsordning.

Effekt

Det er af Skibsværftsforeningen anført, at dansk værftsindustri under henvisning til det aktuelle internationale marked for nye skibe må påregne en reduceret produktion og beskæftigelse de nærmeste år, også selv hvis alle de foreslåede foranstaltninger effektueres. Særligt skal det understreges, at en forbedring af finansieringsmulighederne for eksport er helt afgørende for beskæftigelsen og valutaintjeningen.

Beskæftigelsesudviklingen

Med den aktuelle konkurrencesituation er det klart, at værfterne også må bidrage med deres egen økonomi til at opnå yderligere ordrer.

Afleveringstermin for sidste nybygning i ordre ved de større værfter var i øvrigt medio oktober 1985 som følger:

Dannebrog Værft A/S	ingen ordrer
A/S Svendborg Skibsværft	december 1985
A/S Nakskov Skibsværft	april 1986 ¹⁾
Aalborg Værft A/S	maj 1986 ²⁾
Odense Staalskibsværft A/S	december 1986
B & W Skibsfart A/S	april 1987 ³⁾
Frederikshavn Værft A/S	september 1987 ⁴⁾

- 1) Hvis finansiering for boreplatforme opnås, er sidste levering i december 1987.
- 2) Ekskl. Standard-Flex enheder til Søværnet, der kun vil indebære en værftsbeskæftigelse på gennemsnitlig omkring 50 mand årligt frem til 1991.
- 3) B & W har forlænget sit byggeprogram på grund af de usikre ordremuligheder, hvilket belaster værftets økonomi.
- 4) Hvis finansiering opnås for de sidste ro-ro fragtfærger i ordre, er sidste levering maj 1988.

Afskedigelse af medarbejdere tager et halvt til trekvart år før aflevering af sidste skib i ordre. For at opnå en effektiv produktion på et rimeligt omkostningsniveau, må nye ordrer opnås 1½–2 år før aflevering.

Alle værfterne behøver således nye ordrer i løbet af dette efterår.

Det er organisationernes opfattelse, at en ad hoc udvidet samfundsmæssig bistand til skibsfinansieringen i en begrænset periode

kan begrundes ud fra samfundsøkonomiske hensyn, og industriministeriets redegørelse i så henseende udestår.

Dansk værftsindustri er teknologisk set blandt de førende i verden, og værfterne er specialiseret i bygning af komplekse fartøjer

af høj kvalitet. Dansk værftsindustri har de seneste 10–15 år opretholdt en markedsandel på omkring 2½ pct. af verdensskibsbygningen og kan fremover spille en vigtig rolle i såvel dansk som international sammenhæng.

Underskrevet på vegne af organisationerne

Centralorganisationen af Metalarbejdere i
Danmark
Georg Poulsen

Skibsværftsforeningen
Kai Engell-Jensen

INDUSTRIMINISTERIET

2. afdeling, 2. kontor

Notat

Skibsværftsforeningens og CO-Metals oplæg til folketingets erhvervsudvalg

Til møde i folketingets erhvervsudvalg den 24. oktober 1985 har Skibsværftsforeningen og CO-Metal i fællesskab udarbejdet et oplæg af 21. oktober 1985 vedrørende værftsinindustriens forhold. I det følgende er knyttet bemærkninger til oplæggets afsnit.

Skibsværfternes finansieringsvilkår

Afsnittet beskriver værfternes situation. Beskrivelsen stemmer overens med industriministeriets vurderinger. Herudover refereres et forløb af henvendelser fra organisationerne.

Finansiering af skibe til danske rederier

På forslag fra organisationerne har industriministeriet over for EF-Kommissionen anmeldt en forbedring af hjemmemarkedsordningen til finansiering over 14 år med 4 års afdragsfrihed. Da den eksisterende hjemmemarkedsordning er godkendt for perioden indtil 31. december 1985, vil man næppe kunne forvente EF-Kommissionens godkendelse af en tidligere ikrafttræden af en ny ordning. Ikke desto mindre har industriministeriet anmodet om godkendelse med henblik på ikrafttræden snarest muligt, dog senest med virkning fra 31. december 1985. Den nye ordning vil således kunne træde i kraft, så snart Kommissionens tilladelse foreligger.

I den mellemliggende periode kan værfterne forhandle kontrakternes indhold med de mulige købere, hvilket erfaringsmæssigt under alle omstændigheder er ganske tidkrævende.

Sikkerhedsstillelse

Som det anføres, har Skibskreditfonden anmodet om godkendelse af visse vedtægtsændringer med henblik på ændring af Fon-

dens sikkerhedskrav. Disse ændringer er nu godkendt af industriministeriet.

Garantiordninger

Lovforslaget herom er, som det oplyses, baseret på forslag fra erhvervet. Industriministeriet kan bekræfte, at den foreslåede garantikum på 500 mill. kr. er et tillæg til den årlige garantikum på 120 mill. kr. i henhold til lov om garantier for lån til bygning af mindre fragtskibe.

Afskrivning på skibsanparter

Dette spørgsmål hører under skatteministerens ressort.

Matching

Afsnittet omhandler to forhold. For det første anmodes der om udvidet adgang til at anvende den ordning, der tillader tilpasning (matching) til kreditvilkår tilbudt af andre lande. For det andet foreslås kompensation for de forøgelse af subsidieniveauet, der er sket i nogle EF-lande.

For så vidt angår det første spørgsmål består anmodningen dels i et forslag om lempelse af kravene til bevis for de kreditvilkår, der i konkrete sager tilbydes af andre lande, dels i et forslag om at anvende midler fra Danida til forbedring af kreditvilkårene i de tilfælde, hvor danske og udenlandske værfter konkurrerer om en leverance til et u-land og det udenlandske værft kan tilbyde finansiering over u-landsbistanden (blandede kreditter). Med hensyn til beviset for, at en matching-situation foreligger, må der efter gældende internationale aftaler i det mindste kræves mere, end blot det interesserede danske værfts udsagn. Hidtil er der i realiteten stillet krav om, at der fra officiel side i det pågældende land forelå en erkendelse af, at

der tilbydes kreditvilkår, der er mere fordelagtige end de normalt gældende. Selv om man lemper dette krav, kan et bevis for, at der foreligger sådanne tilbud om fordelagtigere vilkår, ofte være vanskeligt at tilvejebringe.

For så vidt angår det andet spørgsmål om kompensation for direkte statsstøtte må det understreges, at man ikke fra dansk side har accepteret EF-Kommissionens godkendelse af støtteforhøjelserne. Beslutningen om godkendelsen er truffet af Kommissionen imod dansk protest. En ordning, hvorefter der blev ydet særlige finansieringsvilkår i situationer, hvor konkurrence med et af de lande, der har øget statsstøtten, ville stride imod Danmarks internationale forpligtelser. Den ville endvidere forvride virkningen af de statslige subsidier, idet støtten især ville blive givet til de værfter, der konkurrerer med europæiske værfter, og ikke til dem, der konkurrerer med det fjerne Østen.

Omkostningerne ved en sådan ordning ville afhænge af, i hvilket omfang der bliver givet støtte i konkurrerende lande, og ville dermed blive umulige at forudberegne. Et bidrag – som foreslået – på op til 0,8 mia. kr. fra Danmarks Skibskreditfond ville kræve Fondens tilslutning. Fonden er en selvejende institution, og det er næppe sandsynligt, at dens bestyrelse ville acceptere udbetalinger af en sådan størrelse af Fondens formue. Selv i tilfælde af at Fonden blev opløst, ville folketinget eller regeringen ikke kunne råde over Fondens midler.

Forholdene omkring matching og kompensation er for tiden genstand for en undersøgelse iværksat af Industriministeriets Kon-

taktudvalg vedrørende Skibsværftsindustrien.

Kurssikring

Finansiering i fremmed valuta har været rejst såvel generelt som i en konkret sag. Industriministerien er enig i, at en sådan finansiering principielt bør være mulig. Det vil dog kræve Nationalbankens accept i hvert tilfælde, ligesom en række spørgsmål konkret må afklares i hver enkelt sag, inden et lån i udenlandsk valuta kan ydes. Spørgsmålet drøftes i Industriministeriets Kontaktudvalg vedrørende Skibsværftsindustrien.

Internationale forhold

Fra dansk side har man altid i internationale organer ydet den maksimale indsats for at få nedtrappet andre landes støtteordninger. Man har støttet forslaget om en fælles EF-hjemmemarkedsordning til afløsning af de varierende nationale ordninger.

Effekter

Industriministeriet skønner, ligesom Skibsværftsforeningen, at der – næsten uanset hvilke forholdsregler der måtte blive taget – må forudses betydelige indskrænkninger i danske værfters nybygningskapacitet.

Beskæftigelsesudviklingen

Industriministeriet kan tilslutte sig de betragtninger, der gøres i dette afsnit. Da det også efter industriministeriets skøn ud fra samfundsøkonomiske hensyn kan begrundes at udvide bstanden til skibsfinansieringen, har regeringen fremlagt en værftspakke, der skal søge at styrke værftsindustriens konkurrencemuligheder.