

Lovforslag nr. L 32. Fremsat den 9. oktober 1985 af industriministeren

## Forslag

til

### Lov om garantier for lån til skibsfinansiering

§ 1. Industriministeren kan indtil 31. december 1986 inden for et beløb af 500 millioner kr. yde garanti af statskassen for lån, der optages i Danmarks Skibskreditfond til ny- eller ombygning af skibe, kontraheret af danske rederier.

§ 2. For garantierne betales til Industriministeriet en risikopræmie, der indsættes på en særlig konto i Danmarks Nationalbank. Udbetalinger i medfør af stillede garantier dækkes forlods af denne konto.

§ 3. Til bistand ved behandlingen af

spørgsmål vedrørende garantierne nedsætter industriministeren et udvalg, der består af en formand, repræsentanter for Industriministeriet og Finansministeriet, samt sagkyndige.

*Stk. 2.* Industriministeren fastsætter udvalgets forretningsorden.

*Stk. 3.* Industriministeren kan fastsætte, at udvalget træffer afgørelse i sagerne og fastsætte regler om adgang til at klage over afgørelserne, herunder om at afgørelserne ikke kan indbringes for ministeren.

§ 4. Loven gælder ikke for Grønland og Færøerne.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

Bygning af skibe her i landet bliver hyppigt finansieret ved lån i Danmarks Skibskreditfond. Dette gælder uanset, om skibene beordres af danske eller udenlandske rederier. Til sikkerhed for lånene gives der pant i skibene, men denne sikkerhed er ikke tilstrækkelig til at opfylde Skibskreditfondens krav, og der stilles derfor krav om supplerende sikkerhed. Denne sikkerhed vil normalt, når det drejer sig om udenlandske rederier, blive opfyldt ved en eksportkreditgaranti. Når det drejer sig om danske rederier, vil sikkerheden som regel bestå i bankgarantier, hvilket udgør omkostninger for rederiet, eller deponering af værdipapirer, hvilket belaster rederiernes likviditet. Man kan således sige, at danske rederier, som afgiver ordrer til danske værfter, er ringere stillet end udenlandske rederier.

Det gennem mange år eksisterende svage fragtmærked har medført stor tilbageholdenhed hos danske rederier med afgivelse af ordrer. I de tilfælde, hvor der alligevel er afgivet ordrer, har det i stigende omfang været til udenlandske værfter, som kan tilbyde bedre finansieringsbetingelser end danske værfter.

Med henblik på at tilskynde til, at danske rederier i stigende grad afgiver deres ordrer til danske værfter, søges der gennem lovforslaget tilvejebragt en ligestilling mellem danske og udenlandske rederier i finansieringsmæssig henseende ved afgivelse af ordrer til danske værfter.

#### Til § 1:

Da garantier i henhold til loven kan stilles indtil udgangen af 1986, skønnes en garantiramme på 500 mio. kr. at ville være tilstrækkelig. Lovens gyldighedsperiode er valgt under hensyn til, at det EF-direktiv, der omhandler støtte til værfterne, udløber den 31.12.1986. En eventuel fortsættelse af garantiordningen bør derfor afvente en afklaring af, hvorledes Fællesskabets politik på området vil udvikle sig. Lykkes det at mindske de statslige subsidier i andre EF-lande, bør den danske værfts-

politik og de eksisterende ordningers berettigelse også gøres til genstand for fornyet overvejelse.

#### Til § 2:

Risikopræmien må af hensyn til det nævnte formål, at ligestille danske og udenlandske rederier ved kontrahering på danske værfter, fastsættes på samme måde som for eksportkreditgarantier. De indbetalte risikopræmier bør som i eksportsituationen dække eventuelle udbetalinger. Der vil dog for skibenes vedkommende være tale om en betydelig koncentration af risiko, idet hvert skib kan udgøre en betydelig beløbsmæssig risiko, hvortil kommer, at risikoen kun vil blive aktuel, hvis et dansk rederi kommer i alvorlige vanskeligheder, og garantien derfor muligvis samtidig kan blive aktuel for flere skibe. Der vil således kunne opstå betydelige tab, som kun ville kunne forventes dækket af den almindelige risikopræmie, dersom ordningen bestod i en længere årrække.

#### Til § 3:

Udvalget forudses sammensat af sagkyndige fra de interesserede erhverv samt Danmarks Nationalbank og Danmarks Skibskreditfond. Lovens administration, herunder afgørelse af de fleste spørgsmål, der måtte opstå i forbindelse med de udstedte garantier, vil blive overdraget Direktoratet for Egnsudvikling, der allerede administrerer en eksisterende ordning for mindre fragtskibe.

I forbindelse med den eksisterende garantiordning for mindre fragtskibe er der indgået en samarbejdsaftale med Skibskreditfonden, der med rederiets tilladelse stiller alle de faktiske oplysninger, Fonden har, til rådighed for Industriministeriet. En tilsvarende ordning forventes at kunne indføres for de heromhandlede garantier. Fonden vil som sikkerhed for sit lån normalt kræve pant i skibet og derudover en supplerende sikkerhed. Fonden vil afkræve rederiet en vis del af den supplerende sikkerhed, der f.eks. vil kunne opfyldes ved en bankgaranti, således at det statslige engagement ikke typisk vil omfatte hele den del af lånet, der

## F.t.l. vedr. skibsfinansiering

ikke sikres ved pant i skibet. Det enkelte rederis økonomiske situation bør indgå i Udvalgets overvejelser, inden der tages stilling til, hvor stor en del af lånet Udvalget finder at kunne garantere for. Der bør dog ikke garanteres for mere end halvdelen af hvert lån. I øvrigt må Udvalget stille sådanne betingelser i forbindelse med garantien, som i de enkelte tilfælde findes fornødne.

I de tilfælde, hvor fremmede rederiers køb af

skibe ved danske værfter finansieres ved hjælp af en eksportkreditgaranti, indebærer eksportkreditordningens almindelige regler, at værftet bærer en vis selvrisiko. Det følger derfor naturligt af lovforslagets formål, at værftet ved kontrakter fra danske rederier bærer en tilsvarende selvrisiko. Dette kan opnås for den foreslåede garantiordning ved, at værftet over for Staten kautionerer for en del af et eventuelt tab.