

[Industriministeren]

det danske Folketing, på helt samme vilkår. Men rammen for at handle med disse lande skulle være i orden ved hjælp af dette lovfor-slag.

Bjørn Westh (S):

Jeg vil gerne takke ministeren for tilsagnet om – sådan forstod jeg det – at der ikke vil komme til at mangle penge på den ordinære eks-portkreditordning.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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:

10) Første behandling af lovforslag nr. L 32:

Forslag til lov om ændring af lov om ændring af forskellige skattelove. (Forlængelse af dele af skibsværftsaftalen).

Af Nyrup Rasmussen (S) m.fl.
(Fremsat 28/12 90).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):**

I 1990 var der forhandlinger i EF om et nyt direktiv om støtte til skibsbygningssektoren. Vi havde alle sammen håbet på, at det 6. direktiv skulle være det sidste direktiv, men kort før nytår blev der vedtaget et nyt direktiv, det såkaldte 7. direktiv.

Der var tale om meget vanskelige forhandlinger, idet nogle af EF's medlemslande søgte at sikre deres skibsværfter betydelig større støttemuligheder, end Danmark og enkelte andre lande fandt rimeligt.

Resultatet af forhandlingerne om det 7. direktiv må derfor betegnes som tilfredsstillende.

Det blev fastslået, at loftet for produktionsstøtte, der skal fastsættes mindst en gang årligt, skal fastsættes på objektivi grundlag som forskellen mellem omkostningerne i de mest effektive europæiske værfter og priserne hos konkurrenterne. Her skal jeg lige indskyde, at det har betydet, at to danske værfter er parter i denne fastsættelse af støtteloft, et ganske flot resultat set fra dansk side.

Det blev ligeledes fastslået, at investeringsstøtte kun l gives i forbindelse med omstruktureringer, hvor det tillige er en forudsætning, at der ikke fremkommer kapacitetsforøgelse.

Endelig blev det fastslået, at eventuel støtte til værfterne i det tidligere Østtyskland kun er til omstruktureringer og i øvrigt skal særskilt godkendes, og at det ikke må ændre konkurrenceforholdene i resten af EF, og at det ikke må kunne tilflyde de vesttyske værfter.

Disse forbehold har vi fået ind ved i midten af 1990 at have set nogle grimme eksempler på forsøg på aftaler, som kunne undergrave også de danske værfters konkurrenceevne ved de ting, der foregik i Vesttyskland og Østtyskland i det nuværende samlede Tyskland.

De her nævnte opstramninger af direktivet var alle danske forslag, og det lykkedes at få opslutning bag dem. Denne danske påvirkning af direktivet skyldes i høj grad, at der herhjemme var fuld enighed om, hvilken holdning Danmark skulle indtage under disse forhandlinger. Såvel fra politisk side som fra værfter og fagbevægelse var der enighed om, at statsstøtten til skibsværfterne burde begrænses mest muligt og helst fuldstændig afskaffes, da dette ville være en ubetinget fordel for de danske værfter.

Jeg er meget tilfreds med denne enighed, som gav os en yderst stærk forhandlingsposition.

Sammen med andre lande, der har samme principielle holdninger til statsstøtten til værftssektoren, lykkedes det at begrænse støtten i forhold til det forrige direktiv.

Jeg skal for fuldstændighedens skyld også nævne forhandlingerne i OECD om afskaffelse af al støtte til værfterne. Disse forhandlinger er endnu ikke så vidt fremskredne, men vi håber meget på at få et positivt resultat også her.

Vi har hele tiden været forberedt på, at hvis det ikke lykkedes at slippe af med statsstøtten i EF, eller hvis det ikke lykkedes at få en tilstrækkelig reduktion af støtteloftet i EF, måtte vi

[Industriministeren]

drøfte situationen for de danske værfter. Det har jeg allerede flere gange i løbet af 1990 givet tilsagn om i Skibsværftskontaktudvalget, hvor jeg regelmæssigt mødes med både branchen og fagbevægelsen, uden i øvrigt at sige, hvad noget sådant skulle indeholde.

Støtteloftet er for 1991 af EF-Kommissionen fastsat til 13 pct., hvilket er en reduktion fra 20 pct. i 1990. Selv om regeringen såvel som de danske skibsværfter fandt, at der var basis for et endnu lavere støtteloft, er der dog tale om en halvering af loftet på to år, idet det i 1989 var på 26 pct.

Selv om de danske værfter er meget effektive og konkurrencedygtige, vil det være vanskeligt at konkurrere med en sådan forskel.

Regeringen har imidlertid lagt vægt på, at dette problem bliver løst på en økonomisk forsvarlig måde. Regeringen ønsker ikke en permanent støtteordning. Tværtimod må vi fastholde aftrapningen.

Det er derfor meget tilfredsstillende, at Socialdemokratiet på baggrund af forslaget fra Socialdemokratiet i en fælleserklæring om skibsfinansiering med regeringen har fastslået denne aftrapning, dog under hensyntagen til, naturligvis, udviklingen inden for støtteloftet i både EF og ikke mindst inden for OECD.

Det har også været afgørende for regeringen, at der i forbindelse med en forlængelse af ordningen bliver markeret ansvarlighed over for det problem, at ordningen med stigende inflation kan blive meget kostbar for staten.

I den fælles erklæring er der enighed om at arbejde for at fastholde en ansvarlig pris- og omkostningsudvikling i Danmark for derigennem at begrænse omkostningerne for statskassen ved forlængelse af ordningen, og jeg gør opmærksom på, at det er en udgift, der løber over 15 år i dette tilfælde. Parterne er også enige om at finde det fornødne grundlag for ordningens finansiering i de kommende år.

Forlængelsen af værftspakken og den i øvrigt gunstige ordresituation for danske værfter betyder, at der er grundlag for at ændre garantiordningen for bygning af mindre fragtskibe, således at den hviler på en præmiebetaling. Parterne er derfor enige om at indføre en præmiebetaling, som kan dække omkostningerne til administration og til eventuelle indfrielse af garantier, og således at ordningen for fremtiden ikke medfører udgifter for staten.

Udsigterne til at kunne fastholde den ansvarlige lavinflationspolitik, som er skabt i Danmark, og Socialdemokratiets tilslutning til at aftrappe indeksordningerne må betragtes som en gevinst, der samlet set er med til at gøre Socialdemokratiets lovforslag økonomisk forsvarligt, hvorfor jeg på regeringens vegne kan tilslutte mig lovforslaget med disse forbehold, som vi i øvrigt har aftalt med Socialdemokratiet som forslagsstiller.

Nyrup Rasmussen (S):

Da Socialdemokratiet offentliggjorde sit lovforslag den 28. december sidste år, gav jeg udtryk for, at det var en god dag for danske skibsværfters beskæftigelse og fremtidige udviklingsmuligheder.

Det var der god grund til, fordi CD og Socialistisk Folkeparti samme dag udtrykte god og konstruktiv forståelse for og tilslutning til det principielle sigte i Socialdemokratiets forslag. Dermed kunne vi konstatere, at et flertal her i Folketinget var til stede for at sikre, at danske værfter ikke udkonkurreres af andre EF-landes statsstøtte.

Baggrunden for forslaget er helt entydigt den, at hvis vi ikke griber ind øjeblikkelig med virkning fra 1. januar 1991, så vil danske værfters konkurrencesituation blive klart forringet allerede for de ordrer, der indgår her i 1991 til leverance i de nærmest følgende to år.

EF-Kommissionens beslutning før årsskiftet om at sænke loftet for medlemslandenes nationale støtte var et skridt i den rigtige retning, ja vist, men det var et utilstrækkeligt skridt.

Vi anerkender naturligvis alle industriministerens ihærdige forsøg på at få nedbragt støtteloftet i EF så meget som overhovedet muligt, men jeg tror også, at vi i en god stund er nødt til at erkende, at resultatet af de mange anstrengelser måske også viser os, hvilke meget stærke kræfter vi er oppe imod, hvilke stærke interesser vi er oppe imod inden for EF-området.

Jeg er ganske enig med industriministeren i betragtningen om, hvor vigtigt det er, at vi fortsætter bestræbelserne for at få nedtrappet EF-støtteloftet så meget som overhovedet muligt, og jeg håber meget, at vi også under forhandlingerne i 1991 vil se nye væsentlige skridt i den retning.

Principielt bør vi slippe helt af med statsstøtten til værfterne; det er vi grundlæggende enige

[Nyrup Rasmussen]

om. Jeg tror også, at det er i dansk værftsindustri fundamentale interesse.

Det kommer måske bag på nogle – naturligvis ikke de tilstedeværende, det siger sig selv, men det kan komme bag på andre – når jeg siger, at dansk værftsindustri faktisk er blandt verdens mest moderne, også teknologisk mest avancerede industrier. Vi bruger i Danmark færre arbejdstimer pr. nybygning, end de fleste andre lande i verden gør. Derfor er vi faktisk fuldt konkurrencedygtige, når vi skal sammenligne os med andre lande – uden vel at mærke deres nationale støtte og vores statsstøtte for den sags skyld.

Derfor var det bittert, hvis vi ikke kunne opretholde en maritim industri i Danmark, fordi vi ikke kunne træffe beslutninger hurtigt nok.

Tænk bare på, at vi i dag inklusive underleverandørerne beskæftiger 15.000 lønmodtagere i den danske værftsindustri. Det er ikke nok at henholde sig til, at ordrebøgerne er fulde lige nu, vi skal også kunne se på, hvad der er af muligheder fra 1992-93.

Det, vi lægger op til nu, er, hvad man kan kalde en 1-årig tidsforskydning af den nedtrappingsprofil, som ligger i de nugældende regler. Det gør det muligt for os, at vi kan sige, at de ordrer, som værfterne kontraherer her i år, er ordrer, der har kendte vilkår til leverance frem til og med 1993. Med denne ændring har vi sikret en rimelig konkurrencesituation, og vi har også placeret os i en god position, når der skal forhandles i EF-regi – forhandlinger, som vi vel at mærke forventer giver et godt resultat.

Jeg vil godt understrege det sidste punkt, forventningerne. Det er som nævnt vigtigt, at vi fortsætter de anstrengelser. Sker det ikke i tilstrækkeligt omfang – og noget kunne tyde på, at vi en gang imellem bliver skuffet, industriminister, ikke over ministerens anstrengelser, men over resultatet – så må vi være forberedt på, hvad vi så skal gøre herhjemme. Derfor har vi i bemærkningerne til vort lovforslag understreget, at såfremt EF-Kommissionen imod forventningerne ikke i betydelig grad nedsætter støtteloftet yderligere for 1992, så må den danske aftrappingsordning, som også ministeren var inde på det, igen tages op til revision.

Jeg er glad for, at lige præcis dette punkt også indgår i den fælles forståelse mellem regeringen og Socialdemokratiet og forhåbentlig andre partier i Folketinget, for det er vigtigt for os,

at vi får bevæget os ud af den diskussion og debat, der jo har været om, hvorvidt man nu var parat til, hvis man ikke nåede et væsentligt resultat, at revurdere den danske støtteprofil.

Jeg skal slutte med at sige, at jeg håber, at så mange partier i Folketinget som muligt kan samles om dette lovforslag. Jeg har været glad for at kunne se den forståelse, der nu er opnået med industriministeren og også med CD og med SF.

Jeg skal ikke skjule, at jeg måske gerne havde set – sagt lidt fredsommeligt – at industriministeren havde været lidt tidligere ude med tilslutning til forslaget. Der var jo en del usikkerhed om regeringens holdning undervejs. Bevarer, der har været valg indimellem, og en sen god erkendelse er nu bedre end slet ingen god erkendelse. Så lad os glæde os over, at vi nu kan signalere til værftsindustrien: Nu gælder det om at komme i gang med ordreforhandlingerne!

Med de ord, hr. formand, skal jeg indstille lovforslaget til den hurtigst mulige og velvilligste behandling i udvalget.

Kai Dige Bach (KF):

Danske værfter er gennemgående meget konkurrencedygtige og effektive, måske ikke mindst fordi det har været strengt nødvendigt.

Selv i en branche, hvor kun 17 pct. af omkostningerne er lønomkostninger, er det lykkedes at producere og sælge skibe med en betydelig lavere støtte end i andre lande.

Det er faktisk positivt, at alle de involverede parter – værfterne, fagbevægelsen, regeringen – er enige om, at tilskud er en usik, og Danmark har ved vor industriminister i EF gjort en solid indsats for at få værftsstøtten fjernet. Vi er kommet langt, men ikke længere, end at der endnu i EF kan gives en om end nedsat støtte til skibe, som bliver leveret senest i 1994.

Derfor går vi også ind for at forlænge værftspakken med 1 år, således at ordrer, der placeres inden udgangen af 1991 med levering senest 1993, kan finansieres på de hidtidige 1990-vilkår, og ordrer, der kontraheres inden udgangen af 1992, så kan leveres senest 1994 på 1991-vilkår.

Selv derefter får de danske værfter kun 3/4 af den støtte, der ellers bliver givet i EF i 1993, og kun halvdelen af den støtte, der gives i andre EF-lande i 1994. Forudsat at inflationstakten i

[Karl Dige Bach]

det danske samfund kan holdes nede, er det en meget fornuftig ordning, og de partier, der nu står sammen om ændringen, er derfor enige om at fastholde en ansvarlig pris- og omkostningsudvikling i Danmark.

Alt i alt er det en god ordning, der peger i den rigtige retning, og Det Konservative Folkeparti kan gå ind for denne forlængelse af værftspakken, når den udføres efter den foreliggende hensigtserklæring.

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil gerne takke Socialdemokratiet og SF og CD, fordi det er lykkedes for regeringen at få lavet en fælles hensigtserklæring. Det synes jeg er godt, for det borger for samarbejdet i fremtiden, sådan som vi også har talt om det hver især. Så lad os se, om vi kan komme videre ad den vej.

Jeg vil også gerne benytte lejligheden til at sige ministeren tak – det burde måske specielt have været ministerens forgænger i embedet. Tak, fordi man har ført så konsekvent en værftspolitik, som tilfældet har været, for det har vist sig, at den værftspolitik, som regeringen har ført an med og med støtte fra andre partier, er lykkedes, og det har vist sig, at det har skabt grundlag for, at dansk værftsindustri er blevet konkurrencedygtig. Jeg synes, det er prisværdigt, at man har stået fast på en sådan politik.

Og nu er situationen så den, at værftsindustrien her i Danmark selvfølgelig skal have mulighed for at udvikle sig på lige fod med værfter i andre lande, og det er det, som jeg har indledt med at sige tak for at vi kan samles om. At Socialdemokratiet så har vist den venlighed, at de har fremsat lovforslaget, skal ikke være til hinder for, at vi er begejstret for, at vi nu kan gennemføre det i stor enighed.

Jeg synes, at der er gået meget godt forud, inden vi har set lovforslaget her, og det skyldes først og fremmest, at regeringen har ført en god værftspolitik.

Rahbæk Møller (SF):

SF kan støtte lovforslaget. Det fremgår også af den erklæring, som en række partier, et meget bredt flertal, herunder SF, tidligere i dag er kommet med, og som ministeren henviste til i sin tale.

SF har gennem alle årene støttet, at vi aftrapper skibsværftsstøtten. Vi har støttet, at Danmark er gået foran både ved at presse mest på nede i EF og ved at aftrappe vores støtte en smule hurtigere end de andres. Men vi har samtidig fastholdt, at vi ikke burde gå så meget foran, at vi truede værfternes eksistens.

Vi må konstatere, at den taktik, som Danmark og SF har støttet, er lykkedes, idet det er lykkedes at få støtteloftet i EF sat ret kraftigt ned. 26, 20, 13 pct. er tallene i de tre sidste år, og det er en hurtig nedgang. Samtidig har Danmark nogle af Europas stærkeste værfter.

Men vi må også konstatere, at der var risiko for, at vi kom for langt foran, hvis vi havde fastholdt den planlagte aftrapning til nul i 1992. Så hurtigt kommer EF ikke ned på noget, der ligner nul. Det er rimelig usandsynligt.

Dertil kommer, at værfterne er noget klemt af den debat om skatteforhold, der foregår for tiden. Den berører for så vidt hele erhvervslivet, men værfterne er mere udsatte, fordi vi fastholder dem i en spændt konkurrencesituation, og fordi det er store ordrer.

Af disse grunde var det rigtigt at forlænge værftspakken.

Da Socialdemokratiet oprindeligt kom med sit forslag, havde vi to forbehold. Det første er nu bortfaldet, men vi er lidt bekymrede for, om man ikke skulle foretage en symbolsk nedsættelse af værftsstøtten af hensyn til forhandlingspositionen i EF. Vi forstår, at regeringen med sin tilslutning til fælleserklæringen ikke har fundet det nødvendigt, og så er dette forbehold bortfaldet.

Det andet forbehold vil vi derimod godt opretholde. På ét punkt kunne forslaget, også aftalen, nemlig være bedre. Det er jo sådan, at vi i Danmark har en regel, der siger, at en ordre afgivet i ét år skal være effektueret senest 2 år efter. I EF har de ikke hidtil haft en sådan regel. Nu har de fået en regel, men det er en 3-års-regel, og jeg mener, at vi burde have samme 3-års-regel som de øvrige EF-lande.

Den danske 2-års-regel betyder, at stort set alle værfter har ordrebogen fyldt lige præcis 2 år frem. Det giver os nogle problemer, fordi 2 år ikke er en lang planlægningshorisont, når det drejer sig om investeringer, når det drejer sig om forskning og udvikling.

Derfor mener jeg, at hvor det er rigtigt at give dem mindre statsstøtte i Danmark end i andre

[Rahbæk Møller]

lande, så er det kedeligt og forkeret at fastholde en kortere planlægningshorisont. På dette punkt ville vi gerne have opnået noget, der var lidt bedre. Én ting er, at vi ikke får et ønske opfyldt, men for resten er det godt.

Jeg vil endnu en gang gentage, at vi støtter det foreliggende lovforslag og står bag den fælleserklæring, som vi selv var med til at udsende i dag.

Annette Just (FP):

Der er intet at sige til, at Socialdemokratiet jubler over den fantastiske støtte, der er til deres lovforslag.

Jeg gjorde mig nemlig den umage, at jeg fandt frem til det aktstykke, der i øvrigt bliver henvist til i lovforslaget, og jeg spurgte også den person, der sidder i Finansudvalget: Hvad er det egentlig talt, der ligger bag? Det, der ligger bag, er en fast aftale med den daværende industriminister om, at dette var sidste gang, der blev en udsættelse af afviklingen af finansiering ved hjælp af indekslån. Det var altså sidste gang, regeringen og de borgerlige partier ville gå ind for en sådan forlængelse.

De eneste to partier, der gik imod, var Socialdemokratiet og SF. Derfor forstår jeg udmærket godt, at Socialdemokratiet er så begejstrede i dag, for nu har de efterhånden fået bondefanget alle de andre partier.

Det er sjovt nok, at der ikke er en eneste, der har mod nok til at komme op og sige, hvad det her drejer sig om. Det drejer sig bl.a. om, at i næste uge eller måske om 14 dage vil der komme et forslag om, at anpartsfinansiering skal bortfalde. Ja, så bliver der også brug for hjælp til de stakkels skibsværfter.

Det ville være ulige nemmere og mere ærligt og reelt at sige: Vi vil af med det statstilskud. Vi vil bevare de ordninger, som virkelig har givet skibsværfterne mulighed for at bygge netop ved brug af anpartsfinansiering.

Når hr. Svend Heiselberg står her og roser den nuværende og den tidligere industriminister for standhaftighed, så må jeg sige, at jeg ved ikke rigtig, hvor den standhaftighed er. Jo, jeg er også imponeret over ministerens ihærdighed, idet hun prøver og prøver og bliver ved med at tale med industriministre fra andre EF-lande, men de løber fra deres ansvar, fra deres aftaler fra 1988. Det skal denne industriminister ikke klandres for, men der burde dog, når

det er fra samme parti, være en smule kontinuitet også i disse sager.

Sonja Albrink (CD):

Dette lovforslag, som er fremsat af Socialdemokratiet, har til formål at gennemføre de ændringer af skattelovgivningen, der er nødvendige, for at den igangværende aftrapning af indekslåneordningen for skibe kan udskydes med et år.

Centrum-Demokraterne synes, der er mange gode elementer i dette lovforslag. Danmark er kendt verden over for sin maritime knowhow, og derfor er det vigtigt, at en aftrapning af værftsstøtten hverken sker hurtigere eller langsommere end i de øvrige EF-lande.

Jeg skal kort meddele, at vi kan støtte hensigtserklæringen, at vi kan støtte lovforslaget, og at vi medvirker til en hurtig og positiv udvalgsbehandling.

Lone Dybkjær (RV):

Det er indirekte eller næsten direkte fremgået af de tidligere taler, at Det Radikale Venstre ikke er at finde i det flertal, der står bag det her lovforslag. Det skyldes, at vi mener, det af rent økonomiske, statsfinansielle grunde er nødvendigt at få afviklet denne ordning. Og hvis man endelig skulle have haft denne ordning, så kunne man i hvert fald have diskuteret den i sammenhæng med fjernelsen af anpartsfinansiering. Det forstår jeg at Socialdemokratiet heller ikke er varme på. Det vil sige, at der er tale om, at vi forlænger statsstøtten, og at vi åbenbart også skal fastholde anparterne inden for dette område.

Derfor er der god grund til at lykønske både Socialdemokratiet og værftsindustrien med det resultat, der er opnået her, og så kan man jo nøgternt konstatere, at det udgiftspolitiske flertal har fået manifesteret sig, forhåbentlig for første og sidste gang, men i hvert fald har det fået manifesteret sig.

Jeg kan naturligvis godt forstå argumentationen omkring forholdet til EF, og det er jo også rigtigt, at Danmark har arbejdet energisk for at ændre ordningerne. Det er også klart, at der er grænser for, hvor stor forskellen kan være mellem den danske ordning og EF-støtteordningen. Nu er tallene jo ikke umiddelbart sammenlignelige netop på grund af forskellige andre ordninger i Danmark, men det er klart nok,

[Lone Dybkjær]

at man altid kan argumentere for, at der ville blive for stor en forskel.

På den anden side synes jeg, det er rigtigt, hvad SF's ordfører siger, at det kunne dog være ønskeligt, at man havde markeret, at man fortsat ville bevæge sig, sådan at der var nogle incitamenter til yderligere rationaliseringer inden for skibsværftsindustrien.

Når jeg siger det, er det, fordi vi både i denne og i andre sammenhænge ved, at det faktisk er krav enten i form af teknologiske krav og miljømæssige krav eller konkurrencemæssige krav med hensyn til støtteprocenter, der gør, at værftsindustrien og andre industrier bliver effektive og konkurrencedygtige, og her kan man så sige, at det havde været ønskeligt med endnu et lille skridt.

Herudover vil jeg godt tilføje, at jeg synes faktisk, det havde været rart, om et af partierne – lad os lade være at lade det være forslagsstillerne i denne sammenhæng, men så kunne man måske have appelleret til SF – havde haft nogle aspekter med om den miljømæssige side, som faktisk er ganske alvorlig, når det drejer sig om skibsværfterne, i retning af, at det virkelig er nødvendigt nu at begynde at arbejde med nogle miljømæssige krav til skibsværfterne, hvis ikke vi skal have en fortsat forurening på det niveau, som vi har i øjeblikket. Det kan vi naturligvis ikke gøre ensidigt over for danske virksomheder uden videre. Derfor havde det været rart, hvis det, at vi forlænger støtten, var blevet koblet med noget andet, sådan at vi måske havde kunnet få sat en udvikling i gang.

Det er sådan set kun for at markere Det Radikale Venstres principielle holdning til sagen. Vi har naturligvis konstateret, at der er et rimelig stort flertal, et bekvemt flertal og mere end det bag lovforslaget, og det er der da grund til at ønske parterne god fornøjelse med og sige til lykke med.

Lysholm Christensen (KRF):

I valgkampen forud for valget den 12. december 1990 blev der brugt mange ord på spørgsmålet om samarbejde. Det gjorde vi også i Kristeligt Folkeparti. Vi pegede på, at kun ved samarbejde hen over midten kan den nødvendige politik føres. Men straks da valgresultatet var kendt på valgnatten, var det stort set slut med ordene om samarbejde. Den sidste måneds debat har desværre ikke givet håb om sær-

lig meget politisk stabilitet og gennemførelse af en langsigtet politik i bred enighed.

På den baggrund er det glædeligt at se handlingsforløbet omkring det foreliggende forslag fra Socialdemokratiet. Det er glædeligt, at regeringen og Folketingets største oppositionsparti har fundet hinanden i denne sag.

Kristeligt Folkeparti har ingen principielle indvendinger imod den foreslåede udsættelse af aftrapningen af indekslæneordningen for skibe. Af hensyn til danske skibsværfters konkurrenceevne er det vigtigt, at vi ikke afvikler vores støtteordninger i hurtigere tempo, end de øvrige EF-lande gør det.

Jeg kan derfor meddele, at Kristeligt Folkeparti kan tilslutte sig den udarbejdede fælles hensigtserklæring. Det gælder den langsigtede målsætning for afvikling af statsstøtten, det gælder den foreslåede forlængelse af indekslæneordningen, og det gælder i særlig grad formuleringen om en ansvarlig pris- og omkostningsudvikling i Danmark. Det er en vigtig formulering, der dér er kommet med.

Lovforslaget er altså et godt håndslag til den danske værftsindustri, og så er det i tilgift et eksempel på, at der kan samarbejdes her i Folketinget på trods af den øjeblikkelige partimæssige sammensætning, uden at dette skal opfordre Tingets største parti til overmod.

Hvis vi tager formuleringen i hensigtserklæringen med, hvor der står dette om den ansvarlige pris- og omkostningsudvikling, er der vel håb om, at der kan laves noget fornuftigt i dette Folketing.

(Kort bemærkning).

Rahbæk Møller (SF):

Jeg vil godt lige af hensyn til historieskrivningen gøre fru Annette Just opmærksom på, at da aftrapningen af skibsværftspakken i sin tid blev vedtaget, stemte SF ikke imod. Vi undlod at stemme, fordi vi tilsluttede os princippet, men var bekymret for, om afviklingen var for hastig, og vi må indrømme, at vi har fået ret i begge ting.

Til fru Lone Dybkjær vil jeg sige, at jeg er lidt forundret over at erfare, at den nys afgåede miljøminister ikke har sørget for at stille tilstrækkelig skarpe krav til skibsværftsindustrien såvel her som i de øvrige EF-lande.

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Nu vil jeg godt medgive, at hr. Rahbæk Møller ikke kender miljøforholdene helt præcist og detaljeret. Men de, der arbejder med dem, vil vide, at der faktisk er en branchebekendtgørelse på vej. Det, der var min tanke med det arbejde, var at koble den branchebekendtgørelse, som vil stille stærkere miljøkrav end dem, der eksisterer i dag, med spørgsmålet om anparter og spørgsmålet om støtte.

Nu kan man sige, at det bliver en gratis omgang med, at de får støtte, og der bliver ikke stillet yderligere krav til skibsværfterne. Jeg skal beklage, at det udgik af udgiftsmæssige grunde, men jeg skal faktisk også beklage det af miljømæssige grunde, og det var baggrunden for mine bemærkninger.

Hr. Rahbæk Møller ved jo godt, hvilket miljømæssigt arbejde der i øvrigt er i gang, og at man naturligvis ikke kan løse alle verdens problemer på én gang, heller ikke skibsværfternes. Det indebærer selvfølgelig, hr. Rahbæk Møller, en større diskussion, for det, der vil være formålet med det, er at finde den balance, der gør, at man ikke blot får sine skibe repareret eller malet op, eller hvad der nu kan være tale om, i Polen eller andre lande, hvor man ikke ser så nøje på spørgsmålet om miljø.

Nyrup Rasmussen (S):

Jeg vil gerne takke ordførerne for den positive grundholdning, der er udvist over for lovforslaget, og også sige tak til industriministeren for positiv forhandlingsvilje i forbindelse med den fælles holdning, vi er nået frem til.

Jeg vil gerne sige specielt til hr. Svend Heiselberg, at politik jo er mange ting. Ofte er politik også, hvad der måske er mindre tiltrækkende, en konkurrence om, hvem det nu var, der kom først.

Jeg opfattede noget af det, hr. Svend Heiselberg sagde – ud over den positive tilslutning, som jeg takker for – som lidt en konkurrence om, hvem der kom først. Det kan vi jo bruge mange kræfter på. Vi kan nok ikke helt anfægte, når vi sådan ser på skrift, hvad det var, der blev fremsat af lovforslag den 28. december, at det var et ganske bestemt parti, der kom først, nemlig Socialdemokratiet, i denne runde.

Men det, der er det mest afgørende, synes jeg, er, at vi i dag kan konstatere, at vi har kunnet samle os om det resultat, der tegner sig.

Det synes jeg er utrolig vigtigt. Så kan vi ved andre lejligheder bruge kræfter på at dyste om, hvem der nu har kørt løbet bedst.

Til hr. Rahbæk Møller er jeg tilbøjelig til at sige: Skulle vi ikke alligevel fastholde det forslag, der foreligger, og så hæfte os meget ved den beredvillighed, der er, og som også industriministeren har bekræftet: Hvis EF-nedtrapningen ikke fortsætter i mindst lige så stærkt tempo og helst stærkere tempo, end vi hidtil har set, så er der en ny situation, og så får vi måske det forslag op til alvorlig overvejelse, som hr. Rahbæk Møller var inde på, om 3-års-perioden.

Der er en sammenhæng, det ved vi jo, mellem det støtteniveau, vi har, og den periode, støtteniveauet skal omfatte. Så hvis vi vil have en længere støtteperiode, kan vi ikke helt se bort fra, at vi må kigge på niveauet for de nærmeste år. Derfor den tilbageholdenhed, som jeg har givet udtryk for i forhold til hr. Rahbæk Møllers tanke om at lægge et år til. Det er ikke gjort med bare at lægge et år til. Det tror jeg også vi af finansielle grunde skal erkende.

Fru Annette Just havde en betragtning om specielt Socialdemokratiet. Fru Annette Just havde også betragtninger om regeringspartierne, det skal jeg ikke så meget gå ind på. Jeg vil alligevel helt imod min natur benytte lejligheden til at afkræfte det rygte, fru Annette Just var inde på. Socialdemokratiet fremsætter ikke forslag om afskaffelse af anpartsordningen hverken i næste uge eller i næste uge igen eller for den sags skyld i en tid, som vi kan vurdere. Vi er af den opfattelse, at en afskaffelse af anpartsordningen vil have en række uheldige følger for den værftsindustri, der lige nu må kende sine vilkår i de allernærmeste år.

Jeg vil også gerne sige til fru Lone Dybkjær, som var inde på de statsfinansielle ræsonnementer, at vi har haft lejlighed til at se på, hvor meget den indeksfinansieringsordning egentlig betyder statsfinansielt. Det er klart, som det blev sagt af industriministeren, at det afhænger af, hvordan inflationen bliver. Men jeg synes, jeg har grund til at sige, at hvis inflationen holdes på et lavt niveau, der hedder 2 eller 3 pct. – hvad såvel regeringen som vi andre tilstræber, og hvad OECD også vurderer i det nærmeste år, medmindre der indtræder katastrofer, hvad vi desværre ikke kan udelukke – så har vi faktisk en ordning, der er rimelig billig, og som

[Nyrup Rasmussen]

selv ikke den bedste industriminister har været i stand til at sætte et kronebeløb på, fordi det er svært at forudse inflationsraten.

Min pointe er altså, at selv nede på det niveau, 2-3 pct., som dog er det mest sandsynlige, bliver det en meget, meget gunstig ordning, der ikke vil belaste statsfinanserne i det omfang, man somme tider får indtrykket af.

Det var fru Lone Dybkjær ikke inde på, men jeg har somme tider indtrykket af, at man i debatten gør sig overdrevne forestillinger om, hvor højt et støtteniveau der egentlig er i denne ordning.

Jeg vil gerne sige om miljøsynspunktet, at jeg egentlig gerne havde set, at Det Radikale Venstre og Socialdemokratiet også kunne mødes i det her lovforslag. Sagt i en god stund henvendte vi os. Det kunne have været spændende, hvis vi også kunne finde sammen om en fælles holdning til forslaget her, når det gælder miljøkravet. Det siger jeg bare i en god stund.

Miljøkravet har også en anden side, fru Lone Dybkjær. Jeg er bekendt med en ordning for ganske nylig, hvor DSB måtte sende en ordre til Polen. Der er mange, der har den opfattelse, at en af grundene til, at Polen kunne konkurrere, som fru Lone Dybkjær også var inde på, er miljøkravene.

Derfor synes jeg, det er en selvstændig opgave – og det vil jeg meget gerne give tilsagn om at vi medvirker til – at se på, om vi i vores licitationsregler, især for lande uden for EF, hvor det jo er relevant, kan indbygge sådanne miljøkrav, at vi ikke kommer ud i den situation en anden gang.

Hr. Sholm Christensen vil jeg ligesom fru Sonja Albrink gerne sige tak. Tak for de positive ytringer, der har været. Jeg glæder mig til og håber som sagt på, at vi kan få behandlet lovforslaget hurtigt og i enighed, således at værftsindustrien kan komme i gang med sine ordreforhandlinger.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg medgiver gerne hr. Nyrup Rasmussen, at når det drejer sig om at fremsætte udgiftsbetonede lovforslag, så kan regeringen ikke altid hamle op med Socialdemokratiet.

Men når det er sagt, så vil jeg sige, at jeg synes, det er godt, at vi nu kan blive enige om dette lovforslag. Lad os så se at få det igennem, så-

dan at det kan blive til glæde og gavn for skibsværftsindustrien.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

11) Første behandling af lovforslag nr. L 33:

Forslag til lov om ændring af sømandsloven. (Behandling af tvistigheder om sømandens ret til at fratæde tjenesten ved krigsfare m.v.).

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.

(Fremsat 28/12 90).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):

Lovforslaget fra Socialistisk Folkeparti har naturligvis sit udgangspunkt i den situation, der har efterfulgt Iraks besættelse af Kuwait i august sidste år. Lovforslagets eventuelle gennemførelse vil imidlertid også få betydning i fremtidig situationer.

Sømandslovens §§ 18 a og 18 b var også til drøftelse ved et andet forslag fra SF i efteråret. Paragraffen indeholder beskyttelsesregler for sømanden ved krig eller krigsfare og er senest revideret i foråret 1988 i forbindelse med krigen mellem Iran og Irak.

I lovforslaget foreslås det, at Besætningsnævnet anvendes til afgørelse af tvistigheder om, hvorvidt et område er omfattet af sømandslovens bestemmelse om krigsfare eller ej.

Vi debatterede i efteråret ganske grundigt sømandslovens §§ 18 a og 18 b, og hvem der skal træffe beslutning, eller hvem der ikke skal træffe beslutning. Jeg vil imidlertid pege på, at Besætningsnævnet har den opgave at være an-