

Ordningen foreslås udformet sådan, at der gives supplerende stipendium, når stipendiegiver har afholdt udgifter i forbindelse med en studierejse for den ph.d.-studerende. Det supplerende stipendium svarer til de afholdte skattepligtige rejseudgifter.

Det supplerende stipendium vil tilnærmelsesvis dække indkomstskatten af beløbet for rejseudgifterne og indkomstskatten af selve det supplerende stipendium.

Det foreslås, at ordningen gennemføres med virkning fra og med 1995.

Forslaget medfører ikke merudgifter, da det supplerende stipendium afholdes af den ramme, der er til rådighed for ph.d.-stipendier.

Lovforslaget indeholder også en ændring af reglerne om uddannelsesstøtte indtil kandidatgrad. Her foreslås en forhøjelse af grænsen for studerendes egenindtægt ved siden af uddannelsesstøtten med 1.000 kr. pr. måned. Forslaget er en konsekvens af finanslovforliget.

Dette forslag kan føre til merudgifter på op til 55 mio. kr. årligt fra 1997 under forudsætning af uændret adfærd med hensyn til erhvervsarbejde ved siden af uddannelsen. Hvis de studerendes arbejde øges, vil merudgiften blive mindre afhængig af arbejdets omfang. Der kan samtidig være merudgifter, der ikke kan forudberegnes, i forbindelse med at studerende fravælger klip i mindre omfang end hidtil.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til hurtig og velvillig behandling i det høje Ting.

Skriftlig redegørelse

Redegørelse af 13/12 95 om forbedring af vilkårene for skibsbygning i Danmark.
(Redegørelse nr. R 7).

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

1. RESUMÉ

Den fremtidige værftspolitik skal udformes som en fremadrettet erhvervspolitik, der understøtter og giver incitament til, at værfterne fortsat løbende tilpasser produktionen til fremtiden, der formentlig ligesom hidtil vil være præget af hård international konkurrence. Fremover vil det ikke være tilladt at yde direkte statsstøtte til skibsbygning. Med ikrafttrædelse af OECD-aftalen om etablering af normale konkurrencebetingelser for skibsværftsindustrien fastlægges

internationale retsregler, der indeholder forbud mod statsstøtte og prisdumping og fælles regler for skibsfinansiering med statslig medvirken samt regler for forskning og udvikling.

Flere danske værfter befinder sig for øjeblikket i en meget vanskelig situation. De skal fortsat satse på fleksibel produktion af teknologisk avancerede skibstyper med større indtjeningspotentiale. Dette stiller krav om stadig tilpasning til markedsudviklingen. Branchen har for øjeblikket svært ved at matche verdensmarkedspriserne og opnå nye ordrer på grund af den lave dollarkurs og andre landes anvendelse af statsstøtte, dumping og protektionisme. Situationen forværres af den fortsatte overkapacitet i den globale værftsindustri.

Erhvervsministeriet har netop udarbejdet en redegørelse med en grundig analyse af den danske skibsværftsindustris konkurrencesituation. Analyserne tager udgangspunkt i den internationale værftssituation og en vurdering af de fremtidige internationale rammer for værftspolitikken. Det konkluderes, at de danske værfter vil være fuldt ud konkurrencedygtige under lige internationale vilkår. Det vil være afgørende for den danske skibsværftsindustri fremtidige konkurrencesituation, at indsatsen for at sikre lige internationale konkurrencevilkår intensiveres både i EU og i OECD samt i forbindelse med arbejdet i andre internationale organisationer, bl.a. WTO og EBRD. International overvågning af konkurrencevilkårene indgår derfor som et helt centralt element i det handlingsprogram, regeringen har udarbejdet for den fremtidige skibsværftspolitik.

Handlingsprogrammet omfatter: øget indsats for at sikre lige internationale konkurrencevilkår, påvirkning af den internationale transport- og miljøpolitik, et konkurrencedygtigt og fleksibelt udbud af finansielle tjenesteydelser, forsknings- og teknologiudviklingsinitiativer og et udbud af højt kvalificeret arbejdskraft.

2. INTERNATIONAL BAGGRUND

Værftsindustriens overlevelse afhænger af efterspørgslen efter nye skibe, der bestemmes af en lang række indbyrdes afhængige forhold. Primært afhænger redernes efterspørgsel efter nybygninger af behovet for transport af gods med skib (tonnagebehov), der igen er tæt forbundet med den økonomiske vækst.

Over de sidste 30 år har forholdet mellem økonomisk vækst og udviklingen i transport med skib udviklet sig således, at for hver gang

den økonomiske vækst udgjorde 1 pct. voksede søtransporten gennemsnitligt med 1 pct. Denne sammenhæng har dog varieret mellem forskellige skibstyper, idet markederne for de forskellige skibstyper udvikler sig forskelligt – især på kortere sigt.

Verdensflådens effektivitet – bl.a. hvor hurtigt skibene sejler, og hvor meget og hvor hurtigt skibene lastes/losses – har ligeledes indflydelse på, hvorledes ændringer i tonnagebehov spiller ind på den faktiske efterspørgsel efter nye skibe. Samtidig har bl.a. også fragtraterne, nybygningspriserne og energipriserne betydning for efterspørgslen efter både tonnage og nye skibe.

Den globale flådes alder og skibenes levetid har tilsvarende betydning for, om stigning i tonnagebehov udmøntes i efterspørgsel efter nye skibe eller blot overgangsvis reducerer antallet af skibe, der udfases, dvs. tages uigenkaldeligt ud af drift. Den internationale flådes gennemsnitlige alder lå i 1994 på godt 15 år (vægtet med skibenes tonnage). Over de seneste 20 år er flådens gennemsnitlige alder næsten fordoblet, mens nybygningsaktiviteten i samme periode er omtrent halveret. Den relativt høje gennemsnitlige alder forventes at give anledning til stigende udfasning i de kommende år med deraf følgende positiv effekt på den globale nybygningsaktivitet.

Erhvervsministeriet forventer på baggrund af modelberegninger, at den samlede internationale efterspørgsel efter nye skibe vil stige over de kommende 10 år. Det er imidlertid sandsynligt, at den globale værftskapacitet vil blive udvidet tilsvarende. Dermed vil den nuværende overkapacitet på 20-25 pct. for den globale værftsindustri blive fastholdt. Det er især værfterne i Sydkorea, Østeuropa (Rusland, Polen, Kroatien og Ukraine), Kina og det tidligere Østtyskland, der udvider kapaciteten, sidstnævnte specielt inden for de markedssegmenter, hvor danske værfter har koncentreret værftsproduktionen.

Flere værftsnationer har ikke kunnet overleve den hårde internationale konkurrence de seneste to årtier. Den europæiske værftsindustri er blevet reduceret mest i de lande, hvor staten kraftigt har subsidieret skibsbygning. Eksempelvis lukkede stort set hele den svenske værftsindustri i slutningen af 1980'erne. Det blev for dyrt at holde værfterne i live, og tiden løb efterhånden fra den massive statsstøtte til værftsindustrien.

EU's loft for statsstøtten til skibsbygning er blevet kraftigt reduceret over de seneste 10 år – fra et loft på 28 pct. af kontraktværdien i 1987 til 9 pct. siden 1992. Fra næste år vil det ikke være tilladt at yde driftsrelateret statsstøtte til skibsbygning i de lande, der har ratificeret OECD-aftalen om etablering af normale konkurrencevilkår for skibsbygning. Aftalen forbyder således de fleste former for statsstøtte til skibsbygning fra 1. januar 1996, eller 30 dage efter at alle landene har ratificeret aftalen. De gældende danske ordninger vil blive videreført, indtil OECD-aftalen træder i kraft.

Den hidtidige statsstøtte til danske værfter har været ydet i form af støtte til finansiering af færdigbyggede skibe, og fortrinsvis ved at der er stillet lån til rådighed for finansiering af færdigbyggede skibe på vilkår, der er mere gunstige end lån på markedsvilkår. I de seneste år har støtten dog været givet uafhængigt af finansieringen og er fortrinsvis blevet ydet som et engangsbeløb ved skibets aflevering. Denne støtte bortfalder, når OECD-aftalen træder i kraft.

3. DANSKE SKIBSVÆRFTERS KONKURRENCESITUATION

Verdensmarkedet for skibsbygningsindustrien er domineret af Japan, Sydkorea og EU. Disse lande udgør aktuelt godt 75 pct. af nybygningsmarkedet. EU-landene har omkring 20 pct. af verdensmarkedet. Tyskland, Italien og Danmark er de største skibsbygningsnationer i EU. Danmark har gennem de sidste 20 år haft en gennemsnitlig andel af verdensmarkedet på knap 3 pct. og er dermed blandt verdens største værftsnationer.

Den danske værftsindustri består af syv store værfter, der opererer på det internationale marked for nye skibe, samt af 18 mindre og mellemstore værfter med mellem 25 og 200 ansatte, der primært beskæftiger sig med skibsreparationer og bygning af mindre skibe til det regionale/lokale marked.

De danske værfter producerer skibe inden for næsten alle markedssegmenter, men har især koncentreret produktionen inden for container-skibe, tankskibe og massegodsskibe. Ordre fra danske redere udgør ca. 80 pct. af de samlede ordre ved danske værfter målt i værdi.

Værftsindustrien i Danmark beskæftiger ca. 10.000 personer. Omkring 9.000 personer er beskæftiget ved de syv største værfter – heraf udgør beskæftigelsen inden for nybygning ca.

80 pct. Værftsbeskæftigelsen er halveret gennem de seneste 20 år, uden at produktionen er faldet tilsvarende. Denne udvikling skal ses i sammenhæng med, at værfterne har opbygget en mere effektiv produktion, samtidig med at flere værfter har udliciteret en stor del af produktionen.

Den danske værftsindustri er en vigtig del af det maritime kompleks i Danmark, der foruden værfterne består af rederierhvervet samt en bred vifte af underleverandører. Leverancer fra danske underleverandører til den danske skibsværftsindustri er steget løbende siden slutningen af 1970'erne og udgør i dag knap 60 pct. af de totale leverancer til skibsværfterne. Tidligere importerede værfterne lige så meget, som de efterspurgte hos danske underleverandører. Der er således skabt større integration i det danske maritime kompleks – især mellem værfterne og værfternes underleverandører.

Forklaringen på denne omlægning af underleverancer er, at en række værfter har ændret produktionsform. Nogle værfter får leveret flere forarbejdede metaldele/stålsektioner, bl.a. skrogdele, fra underleverandører end tidligere, og der anvendes ekstern rådgivende bistand, herunder juridisk og finansiel bistand, databehandling m.m., i forbindelse med værfternes aktiviteter. Der er imidlertid enkelte værfter, der søger at trække en større del af underleverancerne tilbage i værftets egen produktion igen.

Den stigende integration mellem skibsværfterne og den øvrige industri betyder, at værfterne bliver mere afhængige af underleverandørerne, og at underleverandørerne påvirkes mere af ændringer i værfternes aktiviteter. I 1991 udgjorde den afledte beskæftigelse hos underleverandørerne godt 1.600 beskæftigede pr. mia. 1980-kr. (ca. 2 mia. kr. i årets priser) af værftsindustriens produktionsværdi, hvilket gav en samlet afledt beskæftigelse fra værftsindustrien hos underleverandørerne på knap 11.000 personer i 1991 – godt og vel samme antal beskæftigede som på værfterne. En stor del af dansk erhvervsliv berøres af ændringer i værfternes aktiviteter.

Den danske værftsindustri kan betegnes som en dansk styrkeposition, dvs. at værftsindustrien er en sektor med en væsentlig samfundsøkonomisk betydning for Danmark og med en evne til værdiskabelse, der både kan stå mål med de udenlandske konkurrenter og med andre danske erhvervssektorer.

Den danske værftsindustri er generelt konkurrencedygtig målt på produktivitet, lønomkostninger og teknologianvendelse. Det tyder således på, at hvis ingen lande ydede værftssubsidier, ville den danske værftsindustri stort set kunne fastholde sin andel af verdensmarkedet. I forhold til andre brancher er værftsindustriens soliditet lav, men der er stor spredning blandt de danske værfter både med hensyn til indtjeningssevne og soliditet, hvilket indebærer forskel i værfternes styrke til at imødegå tab og gennemføre omstillinger i produktionen. Idet både fragtraterne og nybygningspriserne svinger meget, sammenlignet med de prisudsving den øvrige industri må leve med, stilles der store krav til værftsindustrien, og der fordres en tålmodig egenkapital.

Branchen har i øjeblikket svært ved at matche verdensmarkedspriserne og opnå nye ordrer, bl.a. på grund af den lave dollarkurs, som skibe prisfastsættes i.

Det er dog et større og mere strukturelt problem, at ulige konkurrencevilkår på grund af statsstøtte, dumping, protektionisme m.v. også bidrager til de danske værfters øjeblikkelige økonomiske problemer. I flere andre EU-lande tillades betydelig statsstøtte til skibsbygning, bl.a. i kraft af undtagelsesregler for værfter i Spanien og det tidligere Østtyskland. Denne støtte giver de spanske og tyske værfter en betydelig konkurrencefordel. Dertil kommer, at værfterne i det tidligere Østtyskland bliver anlagt med en betydelig større værftskapacitet end oprindeligt tilladt af Rådet i 1992. Dette var årsagen til, at den danske regering trådte ind i retssagen om et af de østtyske værfter, nemlig MTW-værftet i Wismar. Både i Wismar og i Warnow bliver værfterne ca. dobbelt så store som tilladt, samtidig med at de i kraft af statsstøtten udstyres med det mest moderne udstyr og bliver overdækkede, hvilket muliggør en meget høj effektivitet.

I Japan og til dels Sydkorea er værfterne ofte dele af konglomerater, hvori også indgår rederier og anden industri, hvilket sikrer gode finansieringsmuligheder i pressede perioder og gode muligheder for udvikling og tilførsel af teknologi. I Sydkorea betyder valutarestriktioner og regulerede finansielle markeder, at sydkoreanske værfter opnår en konkurrencefordel på op mod 15 pct. af kontraktværdien som følge af renteforskellen mellem won og dollar. Samtidig er wonen nedskrevet med knap 15 pct. over for dollaren gennem de sidste 6 år. Sydkorea udvi-

der værftskapaciteten betydeligt i disse år ligesom Kina, der konkurrerer i kraft af et særdeles lavt lønniveau. Opbygning af kapacitet og brug af statsstøtte til skibsbygning i Østeuropa (Rusland, Polen, Kroatien og Ukraine) giver også fra denne del af verden ulige konkurrencebetingelser.

De danske værfter har kun opnået meget få ordrer i 1995, på trods af at den globale kontraheringsaktivitet er steget. Omvendt har værfter i bl.a. Sydkorea, Japan, Tyskland og Polen formået at indhente en række nye ordrer i det første halvår af 1995. I løbet af det første halvår af 1995 havde de danske værfter opnået nye ordrer på 8.700 bruttotons ud af 11,1 mio. bruttotons – svarende til mindre end 0,1 pct. af nye ordrer på verdensmarkedet. Den danske værftsindustri befinder sig derfor i en meget vanskelig situation. Således kæmper Svendborg Værft for øjeblikket for den fremtidige overlevelse, mens B&W Skibsværft er i betalingsstandsning.

De danske værfters aktuelle problemer har skabt behov for en yderligere effektivisering af produktionsprocesserne og fleksibilitet, således at produktionen lettere kan omlægges efter, hvilke skibstyper der efterspørges og giver den bedste indtjening.

En opsummering af situationen for den danske værftsindustri fremgår nedenfor.

Opsummering af de danske værfters konkurrencesituation

De danske værfter er et væsentligt element i det danske maritime kompleks og besidder en styrke, der indebærer, at værfterne under lige konkurrencevilkår er konkurrencedygtige. De danske værfter har samlet en høj produktivitet og et højt teknologiniveau samt et effektivt underleverandørnetværk og krævende kunder blandt danske og udenlandske rederier.

En svaghed er dog, at de danske værfter er præget af lav soliditet og beredskab til at imødegå tab, hvilket gør værftsindustrien meget konjunkturfølsom og sårbar over for valutasingninger. Den forholdsvis lave soliditet er ligeledes et problem for værftsindustrien i den risikofyldte omstillingsproces mod produktion af nye højværdiskibe, der kræver markante nye investeringer.

Udfordringerne for de danske værfter i de kommende år er sammensat af en række muligheder og risici. Risiciene vedrører forhold, man hverken kan eller bør ændre, men som kan true værfternes indtjening og beskæftigelse, og som

derfor bør imødegås ved en stadig udvikling på det enkelte værft.

Risiciene kommer fra flere sider:

- fortsat lav dollarkurs og indtjeningsproblemer for bl.a. danske værfter,
 - fortsat overkapacitet på skibsbygningsområdet med hård konkurrence og lave priser som konsekvens,
 - øget konkurrence fra højteknologiske og effektive skibsværfter i det tidligere Østtyskland og Sydkorea samt fra Østeuropa og Kina,
 - hård konkurrence på traditionelle markeder,
 - konkurrenceforvridende statsstøtte prisdumping.
- Muligheder synes derimod at være:
- øget effektivisering af og fleksibilitet i værftsproduktionen,
 - produktion af skibe til højværdimarkeder,
 - investering i teknologi og produktudvikling,
 - øget fokusering på uddannelse og efteruddannelse,
 - miljøtilpasning af produktionsprocesserne og produkterne,
 - produktudvikling i tæt samspil mellem rederier, værfter og underleverandører.

4. DEN FREMTIDIGE SKIBSVÆRFTSPOLITIK
Som nævnt i indledningen skal den fremtidige værftspolitik i Danmark udformes som en mere fremadrettet erhvervspolitik, der styrker værftsindustriens udviklingsmuligheder, uden brug af subsidier.

OECD-aftalen om etablering af normale konkurrencevilkår for skibsbygningsindustrien vil være fundamentet for den fremtidige skibsværftspolitik. Værftspolitikken vil derfor fremover få en anden rolle. Støttepolitikken, der hidtil har været rettet mod at sikre værfterne lige konkurrencevilkår ved fælles støtteregler i EU, vil blive afløst af internationale konkurrenceregler i OECD for regulering af statsstøtte, prisdumping og skibsfinansiering med statslig medvirken samt rammer for andre politikområder, bl.a. forskning og udvikling, jf. nedenfor.

Oversigt over værftspolitiske muligheder efter ikrafttrædelse af OECD-aftalen.

Ikke tilladte tiltag:

- Kontraktbetinget statsstøtte
- Eksportkredit, der ikke er i overensstemmelse med OECD-aftalen

- Direkte national støtte: tilskud, lån gunstigere end markedsvilkår, skattemæssig særbehandling og gældseftergivelse
- Indirekte national støtte: direkte national støtte ydet gennem tredjepart
- Offentlige reguleringer: konkurrencebegrænsende arrangementer
- Salg af skibe til skadevoldende priser
- Øget opmærksomhed på internationale værftsforhold uden for EU, bl.a. via OECD, EBRD og WTO
- Påvirkning af international miljø- og transportpolitik, bl.a. via IMO. Miljøvenlige værfter/skibe må ikke stilles ringere end andre værfter/skibe

Tilladte tiltag:

- Eksportkredit i overensstemmelse med OECD-aftalen, herunder skibsfinansiering med statslig medvirken (til CIRR)
- Forsknings-, udviklings- og innovationspolitik: grundforskning og anvendt forskning og udvikling, hvor resultaterne offentliggøres
- Uddannelsespolitik
- Social støtte og omstrukturingsprogrammer

Den fremtidige værftspolitik skal fastlægges i tæt dialog med værftsindustrien. Værfterne skal løbende medvirke til at identificere de områder, hvor regeringen kan bidrage til at skabe gode rammebetingelser og tilpasse eksisterende politikker. Det offentliges rolle vil være at sikre lige internationale konkurrencevilkår og at tilrettelægge en erhvervs politik, der giver værftsindustrien gode rammevilkår, bl.a. i kraft af adgang til finansiering, teknologi og veluddannet arbejdskraft.

4.1 OVERSIGT OVER INDSATSOMRÅDER

Afgørende for, om de danske skibsværfter vil kunne klare sig under de fremtidige markedsvilkår, er, at værfterne løbende tilpasser sig ved stadig at effektivisere og øge omstillingsevnen, således at der kan sættes på udvikling og produktion af skibstyper med høj værdi og indtjeningspotentiale.

På baggrund af de udarbejdede analyser om værftsindustrien har regeringen udarbejdet et handlingsprogram for den fremtidige danske skibsværftspolitik, som beskrives i det følgende. Handlingsprogrammet er skitseret nedenfor.

Handlingsprogram for skibsværftspolitikken.

Internationale forhold

- Overvågning af udenlandske værfters vilkår for at sikre, at danske værfter har lige konkurrencevilkår, og at andre landes værfter overholder gældende internationale regler
- Arbejde mod bedre, hurtigere og mere transparente EU-procedurer, bl.a. ved statsstøttesager og overvågning af EU-værfternes aktiviteter

Nationale forhold

- Etablere og vedligeholde et konkurrencedygtigt og fleksibelt skibsfinansierings- og garantisystem i overensstemmelse med OECD-aftalen
- Bedre rammer for forskning og teknologiudvikling
- Bedre uddannelses tilbud for såvel ufaglærte og faglærte som ingeniører i forhold til værftsindustriens behov

4.2 OVERVÅGNING AF VÆRFTSINDUSTRIEN I EU

Øget international overvågning er afgørende for at skabe og vedligeholde en lige konkurrence i europæisk værftsindustri.

Ved afskaffelse af direkte statsstøtte til skibsbygning bliver overvågning stadig vigtigere, idet flere lande kan blive presset af deres værftsindustri til at yde ikkegennemsigtig statsstøtte.

En intensiveret overvågning kræver et tæt samarbejde mellem regeringen og branchen for hurtigt og effektivt at kunne dokumentere overtrædelser over for Europa-Kommissionen. Dokumentation for ulige konkurrencevilkår kan ofte bedst fremskaffes af værfterne, mens regeringen vil følge sagerne op over for Europa-Kommissionen og andre landes myndigheder. Regeringen har allerede intensiveret overvågningen af skibsværftsindustriens konkurrencebetingelser i og uden for EU for aktivt at bidrage til at sikre lige konkurrencevilkår.

Den danske regering vil arbejde for, at der fastlægges effektive procedurer for det fremtidige overvågningsarbejde, så der skabes helt klare rammer for, hvilke former for statslig deltagelse i skibsbygning der kan tillades i EU, og overblik over de forskellige EU-landes initiativer inden for skibsbygning. Derved kan der hurtigt gribes ind over for konkurrenceforvridende tiltag i et medlemsland, og både Europa-Kommissionen og de enkelte lande kan bedre sikre sig, at reglerne overholdes. Regeringen vil arbejde for bedre, hurtigere og mere åbne EU-procedurer og for, at Rådet inddrages i overvågning af

statsstøttesager. Europa-Kommissionens overvågningsrapporter bør offentliggøres, idet større åbenhed og opmærksomhed omkring de ulige vilkår uden tvivl vil have en gunstig præventiv virkning.

Regeringen har allerede opnået Europa-Kommissionens tilkendegivelse af, at den vil føre mere effektiv kontrol med kapacitetsudviklingen, statsstøtte og skadevoldende priser i EU. Regeringen vil tage disse spørgsmål op på kommende rådsmøder og i øvrigt holde tæt kontakt til Europa-Kommissionen.

4.3 OVERVÅGNING UDEN FOR EU

Ud over øget overvågning i EU skal arbejdet inden for skibsbygningsområdet i bl.a. OECD, EBRD (Østbanken) og WTO opprioriteres med henblik på at kunne følge og påvirke beslutninger i disse internationale organisationer.

Et af de vigtigste indsatsområder vil være at sørge for, at parterne i OECD-aftalen overholder de gældende regler, og at initiativer fra internationale organisationer ikke medfører udvidelse af den globale værftskapacitet. Som nævnt ovenfor vil den danske regering gå aktivt ind i arbejdet med international overvågning i samarbejde med branchen og Europa-Kommissionen. Branchens opgave vil være at dokumentere og fremskaffe nødvendige oplysninger om konkurrenceforvridende tiltag såsom salg af skibe til skadevoldende priser, dvs. til dumpingpriser, i et andet land.

Regeringen vil endvidere arbejde for, at Sydkoreas valutarestriktioner og øvrige finansielle restriktioner ophæves som led i landets optagelse i OECD. Danmark vil også arbejde for, at internationale lån, der ikke ydes på markedsvilkår, samt udviklingsbistand ikke anvendes til subsidieret opbygning af ny værftskapacitet og ubillig konkurrence om ordrer på nye skibe.

4.4 INTERNATIONAL MILJØ- OG TRANSPORTPOLITIK

Andre politikområder, der påvirker værftsindustrien, er bl.a. miljøpolitik og transportpolitik. Regeringen vil fortsat arbejde for, at de internationale rammer forbedres og strammes, og at de udenlandske krav på f.eks. miljøområdet kommer op på niveau med danske regler.

Miljøpolitikken skal opmuntre værfterne til at producere miljøvenlige skibe, f.eks. tankskibe med dobbeltskrog og køleskibe med miljøvenlig køleteknologi, og til, at værfterne anvender miljørigtige teknikker og produkter i produktionen, dvs. reduktion af værfternes miljøbelastning.

Der er stigende international opmærksomhed omkring miljømæssige aspekter forbundet med skibsfart. I takt med, at miljøhensyn bliver mere fremtrædende, må søfarten ligesom andre industrier øge miljø sikkerheden. Derfor skal de eksisterende miljøhensyn ved skibenes sikkerhed styrkes, herunder også de materialer, der anvendes til bygning af skibene. Miljøkrav til nye skibe skal dog fastlægges på internationalt plan og gælde globalt for at være effektive og for at undgå ulige konkurrencevilkår. Den danske regering vil arbejde for strenge regler i IMO og for, at de overholdes.

I det omfang danske værfter ønsker at markedsføre »grønne skibe«, der lever op til mere restriktive krav end andre værfters nybygninger, skal der skabes de bedste muligheder for en sådan markedsføring. De danske værfter er langt fremme i udviklingen af miljøsikre skibe, og der bør arbejdes for, at barrierer for salg og udvikling af disse skibe nedbrydes.

Miljøpolitikken indebærer også, at værfterne reducerer branchens miljøbelastning ved at anvende miljørigtige teknikker og produkter i produktionen. Værftsindustrien er allerede langt i denne proces, og yderligere krav må ikke medføre tab af konkurrenceevne for værfterne. Regeringen vil arbejde for, at der også i andre lande indføres restriktive regler for reduktion af værfternes miljøbelastning.

Den danske regering vil internationalt arbejde for, at anvendelse af både miljøsikre skibe og miljøvenlig værftsproduktion ikke stilles ringere end anvendelsen af skibe og produktionsprocesser, der ikke tager hensyn til miljøet og sikkerheden. Desuden vil regeringen – i tråd med det hidtidige arbejde i EU på området – arbejde for at ændre den ekstra afgift, der pålægges dobbeltskrogede tankskibe i forbindelse med havneanløb, idet den medfører en konkurrencemæssig ulempe for de miljøsikre dobbeltskrogede tankskibe og dermed udgør en barriere for afsætning af disse skibe.

Transportpolitikken skal sikre, at der etableres gode rammer for transport ad søvejen, der er den mest miljøvenlige transportform ved transport af større godsmængder over længere afstande, idet transport med skib er betydelig mindre energikrævende end andre transportformer. Det er endvidere vigtigt at fremme en international liberalisering af søtransporten og at bekæmpe protektionisme globalt.

Inden for EU vil Danmark presse på, for at de overvejelser, der allerede er i gang, fortsættes og

forstærkes. Der skal arbejdes hen imod at opbygge en infrastruktur, der tilgodeser brug af søtransport. I den forbindelse er det nødvendigt, at der tænkes i internationale løsninger og i totaltransportløsninger.

Vej- og banenettet i EU er allerede overbelastet, og det vil inden for den nærmeste fremtid være nødvendigt at substituere mod andre transportformer, bl.a. skibstransport, eller at anvende en kombination af flere transportformer, der tilgodeser kundernes behov bedst muligt. Disse forhold vil den danske regering arbejde for at få prioriteret højt i EU's transportpolitiske arbejde. Andre transportformer må ikke subsidieres unødigt, og der skal skabes bedre rammer for kombineret transport.

4.5 ET KONKURRENCEDYGTIGT OG FLEKSIBELT SKIBSFINANSIERINGSSYSTEM

Regeringen vil arbejde for, at der skabes et konkurrencedygtigt og fleksibelt skibsfinansieringssystem, der er enkelt og gennemskueligt og imødekommer kundernes behov.

Mulighederne for fortsat statslig deltagelse i finansieringen af skibsbygning i Danmark begrænses af OECD-aftalen, herunder den særlige aftale om eksportkreditter til skibe. Reglerne fastsætter mindstebetingelser for finansiering med statslig medvirken af eksport af skibe, omfattende bl.a. kreditlængde, mindsterente (CIRR-renten, der er baseret på 5-8-årige statsobligationer i den pågældende valuta plus 100 basispoint) og egenfinansieringsandel. Som noget specielt for skibe vil salg til nationale redere også kunne finansieres under eksportkreditordningen. Rammerne for den fremtidige skibsfinansiering med statslig deltagelse er ifølge OECD-reglerne en maksimal løbetid på 12 år, mindst 20 pct. egenfinansiering og som minimum finansiering til CIRR-renten.

Et udvalg nedsat af erhvervsministeren afgav den 27. juni 1995 betænkning om »Eksportkreditgaranti og -finansiering«, hvori foreslås en række væsentlige ændringer og forbedringer af den danske ordning. Betænkningen har resultatet i forslag til lov om Dansk Eksportkreditfond m.v., der blev fremsat i november 1995.

Målsætningen med en fremtidig finansieringsordning (baseret på CIRR-renten) er, at Danmark – inden for rammerne af det generelle offentlige eksportfinansieringssystem – skal kunne matche den offentlige finansiering i andre lande. CIRR-renten er den maksimale rente for førsteklasses låntagere, hvorimod der i

andre tilfælde kan være tale om supplerende sikkerhed, f.eks. i form af en garanti.

Desuden er det en målsætning, at finansieringen skal være forudsigelig og fleksibel for kunderne, dvs. at et enkelt og gennemskueligt system med flere anvendelsesmuligheder bør prioriteres. Finansieringssystemet skal sikre CIRR-finansiering, når der ønskes lån i danske kroner eller i fremmed valuta – uafhængigt af långiver og refinansiering. Der skal være mulighed for et varieret og fleksibelt udbud af finansieringsmuligheder, herunder såvel variable som fastforrentede lån. Der skal være mulighed for at vælge finansiering til en rente, der er lavere end CIRR, når markedsforholdene tillader dette uden statsstøtte. Skibsfinansiering vil hermed kunne opnås på et konkurrencepræget marked.

Endelig vil regeringen koordinere administrationen af støtteordningen med den øvrige finansielle eksportfremme, primært eksportkreditgarantigivning, således at der bliver tale om et enkelt og brugervenligt system.

4.6 FORSKNING, TEKNOLOGIUDVIKLING OG UDDANNELSE

Hvis de danske værfter skal overleve i den hårde internationale konkurrence, vil det være nødvendigt, at anvendelse og udvikling af nye teknikker og ny teknologi opprioriteres, så værfterne opnår de bedste muligheder for avanceret produktion af højteknologiske skibe med højt indtjeningspotentiale, herunder miljøsikre skibe. Dette vil også øge forudsætningen for teknologioverførsel inden for hele det maritime kompleks og skabe værdiforøgelse i branchen.

Mulighederne for, at værfterne kan udnytte ny teknologi og viden i produktionen, forudsætter, at værfterne har mulighed for at anvende arbejdskraften optimalt på alle niveauer. Medarbejderne skal være uddannede til at anvende og udvikle ny teknologi.

Forskning og udvikling samt tilsvarende udvikling på uddannelsessiden vil være områder, hvor det offentlige skal skabe generelle gode betingelser for værftsindustrien og mulighed for, at de eksisterende ordninger, bl.a. centerkontrakter og udviklingskontrakter, kan anvendes af værftsindustrien. Arbejdet skal foregå i tæt samarbejde med branchen, der skal udpege de områder, hvor værfterne støder på barrierer i de eksisterende forsknings-, udviklings- og uddannelsesprogrammer – både i Danmark og i EU-regi.

De fremtidige regler for grundforskning, anvendt forskning og produktudvikling til skibsværftsindustrien, der fremgår af OECD-aftalen, er fastlagt i overensstemmelse med de gældende EU-regler for forskning og udvikling. Regeringen vil arbejde for, at danske værfter får samme mulighed for at få glæde af forsknings- og udviklingsstøtten som andre industrier, der har nytte af initiativerne til fremme af forskning og udvikling. Værfterne vil kunne udnytte øget indsats inden for udvikling af nye materialer og teknikker, f.eks. rustfrit stål, fibermaterialer, overfladebehandlingsmetoder bl.a. malingstyper, svejse- og limeteknikker, logistik m.v.

En del af arbejdet med at sikre værftsindustriens konkurrenceevne foregår i Danske Værfters Standardiseringsudvalg i form af, at der sikres ensartede produktstandarder. Hovedvægten lægges på udvikling af standarder med højt teknologisk indhold. Der arbejdes mod, at danske standarder fremover kan komme til at danne grundlag for internationale standarder. Standardiseringsarbejdet i Danske Værfters Standardiseringsudvalg kan fremmes ved, at dette standardiseringsarbejde knyttes til det øvrige danske standardiseringsarbejde, der er tæt knyttet til international standardisering. Erhvervsministeriet har indledt forhandlinger for at fremme samarbejdet mellem Danske Værfters Standardiseringsudvalg og Dansk Standard.

Idet der på både forsknings- og udviklings-siden og på uddannelsesområdet er behov for grundige og kontinuerlige drøftelser af, hvordan konkrete initiativer mest hensigtsmæssigt kan tilrettelægges, vil Erhvervsministeriet oprette et initiativforum for skibsværftsindustrien, hvori branchen, CO-Industri og de involverede ministerier og institutioner (f.eks. DTU, højere læreanstalter, m.v.) deltager. I dette forum skal man løbende afdække og koordinere

behovene og ønskerne til konkrete initiativer, særlig inden for forskning og teknologiudvikling samt uddannelse på værftsområdet og i relaterede erhverv. Der er tale om etablering af et teknisk forum, der kan bidrage til, at værftsindustriens konkrete behov afspejles i de offentlige initiativer.

Det nye initiativforum skal ses som et supplement til det eksisterende Skibsværftspolitisk Kontaktudvalg, hvor de overordnede politiske spørgsmål drøftes.

Meddelelser fra formanden

Formanden:

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Europaudvalget (12/12 95):

Udtræder: Eva Kjer Hansen (V)

Nyt medl.: Kim Andersen (V)

Socialudvalget (12/12 95):

Udtræder: Eva Kjer Hansen (V)

Ny stedf.: Kim Andersen (V)

Trafikudvalget (12/12 95):

Udtræder: Jette Gottlieb (EL)

Nyt medl.: Frank Aaen (EL)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 14. december, kl. 9.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 16.39
