

Lovforslag nr. L 201. Fremsat den 19. marts 1997 af erhvervsministeren (Jan Trøjborg)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om garantier for lån til bygning af mindre fragtskibe

(Udvidelse til erhvervelse af brugte skibe samt ændring af fragtskibsudvalget fra rådgivende til besluttede organ m.v.)

I lov om garantier for lån til bygning af mindre fragtskibe, jf. lovbekendtgørelse nr. 91 af 28. februar 1986, som ændret ved § 10 i lov nr. 380 af 6. juni 1991, foretages følgende ændringer:

§ 1

1. Lovens titel affattes således:

»Lov om garantier for lån til erhvervelse eller ombygning af mindre fragtskibe«

2. § 1 affattes således:

»§ 1. Der kan af statskassen ydes garanti inden for en ramme på 1 mia. kr., dog højst 200 mio. kr. om året, for lån optaget til erhvervelse af fragtskibe med en bruttotonnage på 100 og derover, med en oprindelig eller anslået nyværdi på højst 10 mio. ECU, eller ombygning af fragtskibe med en bruttotonnage på 1000 og derover, med en anslået nyværdi efter ombygningen på højst 10 mio. ECU. Det er en forudsætning for ydelse af garanti, at skibene vil blive registreret i Danmark eller på Færøerne.

Stk. 2. Skibets alder må på tidspunktet, hvor garantien ydes, ikke være mere end 12 år.

Stk. 3. Garantien kan ydes for et lån inden for 80 pct. af anskaffelses- eller ombygningsprisen. Et finansielt institut skal på grundlag af pant i skibet bære en risiko på dette lån på mindst 55 pct. af anskaffelses- eller ombygningsprisen.

Stk. 4. Garantien kan højst ydes for en periode på 8 år for brugte skibe og 12 år for nye

skibe eller ombygninger. Garantien nedskrives forholdsmæssigt i takt med lånets nedbringelse. Garantien indbefatter en til garantibeløbet svarende andel af renter m.v. af lånebeløbet.

Stk. 5. Garanti ydet efter denne lov udelukker, at der kan ydes anden statslig garantistillelse i forbindelse med skibsfinansieringen. Såfremt der i forbindelse med finansieringen af et skib overtages lån, hvortil der tidligere er ydet statsgaranti, reduceres adgangen til at opnå nye garantier tilsvarende.

Stk. 6. Såfremt skibet i garantiperioden overgår til anden anvendelse eller registreres uden for Danmark eller Færøerne, bortfalder garantien.

Stk. 7. Statens samlede garantiforpligtelse i medfør af denne lov opgøres løbende på grundlag af de aktuelle valutakurser. Udstedelse af nye garantier og garantitilsagn vil kun kunne finde sted, såfremt den således opgjorte garantiforpligtelse ligger inden for den i stk. 1 anførte garantiramme.«

3. § 2 affattes således:

»§ 2. For garantier betales en årlig risikopræmie. Risikopræmierne skal dække risikoen i forbindelse med garantierne og de med ordningens administration forbundne omkostninger og fastsættes individuelt under hensyn til den konkrete risiko, dog mindst 2 pct. p.a. af den til enhver tid værende garantiforpligtelse. Præmierne med fradrag af administrationsomkostningerne indsættes på en særlig konto i Danmarks Nationalbank eller anbringes i dan-

ske eller udenlandske statspapirer eller på valutakonti.

Stk. 2. Der kan for en garanti fastsættes sådanne vilkår, herunder om sikkerhedsstillelse, som risikovurderingen i det enkelte tilfælde tilsiger.«

4. § 3 affattes således:

»§ 3. Erhvervsministeren nedsætter et fragtskibsgarantiudvalg, der skal træffe beslutning om ydelse af garantier efter denne lov.

Stk. 2. Fragtskibsgarantiudvalget udpeges af erhvervsministeren og består af en formand, der er uafhængig af brancheinteresser, samt et af ministeren fastsat antal medlemmer omfattende repræsentanter for staten, rederne, skibsværfterne, arbejdstagerne og den finansielle sektor.

Stk. 3. Formand, medlemmer og suppleanter udpeges for fire år ad gangen. Genudpegnung kan finde sted.

Stk. 4. Fragtskibsgarantiudvalgets afgørelser

kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 5. Erhvervsministeren fastsætter udvalgets forretningsorden.«

5. Efter § 3 a indsættes:

»§ 3 b. Den, der afgiver urigtige eller vildledende oplysninger til brug for afgørelser efter denne lov, straffes med bøde eller hæfte, medmindre strengere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse med hensyn til afgivelse af urigtige eller vildledende oplysninger over for långiver og/eller ansøger (det garantiansøgende finansielle institut) i forbindelse med udbetaling af lån, for hvilke staten har garanteret.«

§ 2

Erhvervsministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Lovforslaget vedrører en ændring af lov om garantier for lån til bygning af mindre fragtskibe, jf. lovbeholdtelse nr. 91 af 28. februar 1986, som ændret ved lov nr. 380 af 6. juni 1991. Den eksisterende lov giver alene hjemmel til statskassen til at yde garanti for lån til ny- og ombygning af skibe. Med ændringen bliver det muligt også at yde garanti til køb af brugte skibe. Desuden ændres ordningens administration, idet der oprettes et besluttende fragtskibs-garantiudvalg.

Der er behov for at fremme søtransporten af miljømæssige grunde, og fordi vejtransporten i Europa trues af sammenbrud på grund af voksende lastbiltrafik, som ikke i længden kan afhjælpes ved udbygning af infrastrukturen på land.

Den danske flåde af mindre fragtskibe er i dag gennemsnitlig 20 år gammel. Selvom flåden er blandt de nyeste i Europa, er der alligevel behov for at fremme fornyelsen i erhvervet og modernisere flåden.

Som i andre erhverv har iværksættere og de mindre aktører vanskeligt ved at opnå finansiering på markedsvilkår. Muligheden for at yde garanti for lån til køb af brugte skibe vil særligt gavne de mindre rederier, som sjældent kan bære omkostningerne ved finansiering af nye skibe.

Der eksisterer i dag ordninger vedrørende ny- og ombygning af skibe, men ingen for køb af brugte skibe.

Der fastsættes en garantiramme på 1 mia. kr., dog højst 200 mio. kr. årligt, til opfyldelse af lovens formål. Der skal betales en risikopræmie for at opnå garanti. Risikopræmien skal dække statens udgifter på eventuelle tab under ordningen samt udgifter til ordningens administration. Forslaget indebærer, at skibe, hvortil der ydes garanti, skal registreres i Danmark eller på Færøerne.

Muligheden for administrativ rekurs af afgørelser om garantistillelse afskæres. Endelig indføres der hjemmel til straf for afgivelse af urigtige eller vildledende oplysninger i forbindelse med ansøgning om garanti.

2. Forholdet til EU-retten

Alle EU- og EØS-borgere har i dag i medfør af fællesskabsretten mulighed for at lade et skib registrere i Danmark. Kravet om dansk eller færøsk registrering som en betingelse for at opnå garanti vurderes således ikke at være diskriminerende.

Den gældende lov er anmeldt til Europa-Kommissionen, som på grund af betaling af en risikopræmie til dækning af administrations- og erstatningsudgifterne og den tilstræbte selvfinansiering, har vurderet, at ordningen ikke omfatter noget støtteelement. Ændringen af loven vurderes heller ikke at indeholde noget støtteelement. Da dette imidlertid beror på en skønsmæssig vurdering, vil lovforslaget blive anmeldt til Europa-Kommissionen i medfør af EF-traktatens artikel 93, stk. 3, og loven vil først blive sat i kraft, når Europa-Kommissionens godkendelse foreligger.

3. Administrative og statsfinansielle konsekvenser

Der skal i henhold til loven betales en præmie, der både dækker risikoen på garantien og omkostningerne ved administration. Ordningen skal således hvile i sig selv. Det kan dog ikke udelukkes, at ordningen vil medføre tab, der overstiger den akkumulerede præmieindbetaling.

Loven vil blive administreret af Erhvervsfremme Styrelsen. Udgifter til administration af ordningen dækkes af præmieindtægterne.

4. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

En ændring af garantiordningen til også at omfatte brugte skibe må vurderes som et væsentligt bidrag til at opretholde og forny den danske flåde af mindre fragtskibe, som er i stærk konkurrence med skibe fra bl.a. Tyskland og Holland.

5. Høringer

Lovforslaget har været til høring hos Danmarks Skibskreditfond, Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for mindre skibe, Specialarbejderforbundet i Danmark, Bilfærgerne Rederiforening, Dansk Industri, CO-Industri,

Dansk Navigatørforening, Metal Søfart, Maskinmestrenes Forening, Dansk Sø-Restaurationsforening, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Skibsværftsforeningen, Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening, HORESTA, Restaurations- og Bryggeriarbejderforbundet, Erhvervenes Transportudvalg, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Danmarks Skibsmæglerforening, Finansrådet, Finansministeriet, Skatteministeriet, Udenrigsministeriet, Justitsministeriet, Trafikministeriet, Arbejdsministeriet, Miljø- og Energiministeriet og Det Rådgivende Udvalg vedrørende Færøerne.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Udvidelsen af loven til også at omfatte anskaffelse af brugte skibe gør det nødvendigt at ændre lovens titel, således at denne er dækkende for lovens indhold.

Til nr. 2

Der har hidtil været fastsat et beløb på de årlige bevillingslove til nye garantier. Ifølge lovforslaget fastsættes i stedet en ramme for det samlede garanti-ansvar, inden for hvilken der kan stilles garantier.

Herudover bliver det nu defineret, hvad der i loven skal forstås ved »mindre« fragtskibe. Ved et fragtskib i denne lov forstås et skib, der anvendes erhvervsmæssigt til transport af gods, eller som på anden måde må ligestilles hermed, og som ikke er et fiskefartøj, stenfiskerfartøj eller medtager passagerer. Hvis skibet overgår til anden anvendelse, bortfalder garantien. Undergrænsen på 100 bruttotons (BT) for køb af skibe og 1000 bruttotons for ombygning er den samme, som anvendes i EU's direktiv om støtte til skibsbygningsindustrien og i OECD's aftale om eksportkreditter til skibe. Overgrænsen på 10 mio. ECU svarer til, hvad der i EU's direktiv om støtte til skibsbygningsindustrien anvendes som grænsen mellem små og store skibe.

Der stilles ikke krav om, at skibene skal være bygget ved dansk værft. Der er heller ikke krav om, at rederen skal være dansk, men alene at skibet er eller i forbindelse med erhvervelsen bliver registreret i Danmark eller på Færøerne. Registreringskravet stilles for så vidt angår registrering af økonomiske rettigheder over skibet, hvorfor en bareboat-registrering i Danmark eller på Færøerne ikke opfylder lovens krav om registrering. Det påhviler den, der ansøger om garanti, at dokumentere - eventuelt i form af en forhåndsgodkendelse -, at skibe, som ikke alle-

rede er registreret i Danmark eller på Færøerne, vil kunne opfylde de danske eller færøske krav. Registreringskravet indebærer også, at garantien bortfalder, hvis skibet omflages i garantiperioden.

Det er lovens formål at medvirke til en fornyelse af den danske flåde af mindre fragtskibe. Derfor er der fastsat en aldersgrænse for skibe, som kan opnå garanti. Aldersgrænsen på 12 år er foreslået ud fra en vurdering af skibes tekniske og økonomiske levetid.

Begrænsningen af garantien i forhold til anskaffelses- eller ombygningspris er begrundet i ønsket om, at långiver gennem en egenrisiko skal sikre, at der er tale om et økonomisk sundt projekt. Det forudsættes, at långiver har pant i skibet, og at garantien alene dækker den del af lånet, som ikke kan anses for at være dækket af pantets værdi. I overensstemmelse med international praksis skal rederen selv finansiere mindst 20 pct. af anskaffelses- eller ombygningsprisen. Det finansielle institut skal tage en risiko på minimum 55 pct. af prisen sikret ved bedst mulig panteret i skibet. Med en maksimal finansiering på 80 pct. kan statens garanti ikke overstige 25 pct. af anskaffelses- eller byggeprisen. Tidligere statsgaranti, der videreføres, medregnes heri.

Staten vil kræve indtrædelsesret i det finansielle instituts overskydende sikkerheder.

Garantiens tidsmæssige maksimum på 12 år for nye skibe svarer til de maksimale kredittider for eksportkreditter, som fremtidigt vil blive gældende inden for EU og OECD. Finansieringen af brugte skibe bør være kortere end for nye skibe og afpasses efter skibets økonomiske og tekniske levetid.

Garantien vil blive stillet som en anfordringsgaranti.

Der vil ikke kunne ydes garanti i forbindelse med salg af skibe inden for økonomisk forbundne selskaber. Tidligere ydede garantier vil dog kunne overføres under forudsætning af, at den oprindelige kreditid ikke øges, eller at øvrige vilkår, som er internationalt reguleret for nye skibe, ikke brydes.

Bestemmelsen i stk. 5 tager sigte på såvel de garantiordninger, der af Europa-Kommissionen betragtes som støtte til skibsbygningsindustrien, som andre statslige ordninger, f. eks. garantier under Eksportkreditfonden (EKF), herunder forskellige former for rentestøtteordninger. Denne bestemmelse er dog ikke til hinder for, at der kan ydes renteudligning i forbindelse med lån til CIRR-rente.

Garantien vil blive nedskrevet forholdsmæssigt i takt med nedbringelse af lånet.

Rederne vil for at undgå en kursrisiko typisk ønske finansiering i samme valuta som skibets indtjening, hvorfor det må forudses, at der vil kunne forekomme garantier i andre valutaer end danske kro-

ner. Det forventes, at der primært bliver tale om US-dollar.

Udstedelse af garantier i andre valutaer end danske kroner vil medføre, at den samlede garantiforpligtelse opgjort i danske kroner varierer som følge af valutakurssvingninger. Stigende valutakurser kan derfor medføre, at den samlede garantiforpligtelse overstiger den i stk. 1 nævnte garantiramme. Bestemmelsen i stk. 7 angiver, at den i stk. 1 anførte garantiramme tages i betragtning på tidspunktet for udstedelse af garantier eller afgivelse af bindende tilsagn. Udstedelse af nye garantier og garantitilsagn vil derfor kunne finde sted, såfremt den således opgjorte garantiforpligtelse ligger inden for garantirammen.

Til nr. 3

Risikopræmien skal fastsættes under hensyn til den i det enkelte tilfælde foreliggende risiko. Det understreges særligt, at præmieindtægterne skal være af en sådan størrelse, at ordningen kan balancere på sigt. Præmien skal derfor fastsættes individuelt under hensyn til den konkrete risikovurdering. Minimumsgrænsen på 2 pct. p.a. har til formål at udelukke projekter, som på anden vis kan stille den for finansieringen nødvendige sikkerhed. De i stk. 2 nævnte sikkerhedsmæssige vilkår skal også fastsættes i lyset af, at risikopræmien skal være dækkende for den konkrete risiko.

Bestemmelserne om præmieindtægternes anbringelse, herunder anbringelse i udenlandske statspapiere eller på valutakonti, har til formål at sikre præmieindtægternes værdi bedst muligt i forhold til garantiforpligtelserne.

Til nr. 4

Uanset at finansieringen ydes af en långiver, som selv måtte bære en vis risiko, vil den statslige garantistillelse omfatte meget betydelige forpligtelsesbølb. Det er derfor fundet nødvendigt, at afgørelsen om den statslige garantistillelse træffes af et udvalg med såvel branche- som myndighedsrepræsentanter under ledelse af en formand, og at udvalgets afgørel-

ser ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Formanden skal være uafhængig af brancheinteresser, hvorved forstås såvel værfts- og rederibranchen som den finansielle sektor.

Det er hensigten, at de øvrige medlemmer af udvalget udnævnes efter indstilling fra følgende myndigheder, organisationer m.v.: Erhvervsministeriet, Finansministeriet, Finansrådet, CO-industri, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, de tre rederiforeninger i forening (Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 1895 og Rederiforeningen for mindre Skibe) samt de to skibsværftsforeninger i forening (Skibsværftsforeningen samt Skibs- og Bådebyggerernes Arbejdsgiverforening). Der udnævnes ligeledes efter indstilling suppleanter for medlemmerne. Udvalgets afgørelser træffes på grundlag af en kreditvurdering af låntager, som baseres på såvel vurderinger modtaget fra långiver som egne udarbejdede vurderinger.

Til nr. 5

Den gældende lov indeholder ikke straffebestemmelser. Eftersom behandlingen af ansøgninger om garanti i væsentligt omfang baseres på ansøgernes oplysninger, er det fundet nødvendigt at fastsætte straffebestemmelser for afgivelse af urigtige eller vildledende oplysninger.

Henset til at en del af oplysningerne til brug for behandlingen af ansøgninger om garanti indhentes af långivende pengeinstitut, må der tilsvarende kunne pålægges straf for afgivelse af urigtige eller vildledende oplysninger over for det ansøgende finansielle institut.

Til § 2

Ændringen af loven skal anmeldes til og godkendes af Europa-Kommissionen, før den kan træde i kraft. Det præcise tidspunkt herfor kan derfor ikke på forhånd fastlægges, hvorfor det foreslås, at erhvervsministeren bemyndiges til at sætte loven i kraft ved bekendtgørelse, når Europa-Kommissionens godkendelse foreligger.

Bilag

*I dette bilag er (med mindre skrift)
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,
der berøres af lovforslaget*

2. § 1 affattes således:

»§ 1. Der kan af statskassen ydes garanti inden for en ramme på 1 mia. kr., dog højst 200 mio. kr. om året, for lån optaget til erhvervelse af fragtskibe med en bruttotonnage på 100 og derover, med en oprindelig eller anslået nyværdi på højst 10 mio. ECU, eller ombygning af fragtskibe med en bruttotonnage på 1000 og derover, med en anslået nyværdi efter ombygningen på højst 10 mio. ECU. Det er en forudsætning for ydelse af garanti, at skibene vil blive registreret i Danmark eller på Færøerne.

Stk. 2. Skibets alder må på tidspunktet, hvor garantien ydes, ikke være mere end 12 år.

Stk. 3. Garantien kan ydes for et lån inden for 80 pct. af anskaffelses- eller ombygningsprisen. Et finansielt institut skal på grundlag af pant i skibet bære en risiko på dette lån på mindst 55 pct. af anskaffelses- eller ombygningsprisen.

Stk. 4. Garantien kan højst ydes for en periode på 8 år for brugte skibe og 12 år for nye skibe eller ombygninger. Garantien nedskrives forholdsmæssigt i takt med lånets nedbringelse. Garantien indbefatter en til garantibeløbet svarende andel af renter m.v. af lånebeløbet.

Stk. 5. Garanti ydet efter denne lov udelukker, at der kan ydes anden statslig garantistillelse i forbindelse med skibsfinansieringen. Såfremt der i forbindelse med finansieringen af et skib overtages lån, hvortil der tidligere er ydet statsgaranti, reduceres adgangen til at opnå nye garantier tilsvarende.

Stk. 6. Såfremt skibet i garantiperioden overgår til anden anvendelse eller registreres uden for Danmark eller Færøerne, bortfalder garantien.

Stk. 7. Statens samlede garantiforpligtelse i medfør af denne lov opgøres løbende på grundlag af de aktuelle valutakurser. Udste-

delse af nye garantier og garantitilsagn vil kun kunne finde sted, såfremt den således opgjorte garantiforpligtelse ligger inden for den i stk. 1 anførte garantiramme.«

§ 1. Industriministeren kan for hvert finansår inden for et beløb fastsat ved de årlige bevillingslove yde garanti af statskassen for lån optaget til bygning og ombygning af mindre fragtskibe.

3. § 2 affattes således:

»§ 2. For garantier betales en årlig risikopræmie. Risikopræmierne skal dække risikoen i forbindelse med garantierne og de med ordningens administration forbundne omkostninger og fastsættes individuelt under hensyn til den konkrete risiko, dog mindst 2 pct. p.a. af den til enhver tid værende garantiforpligtelse. Præmierne med fradrag af administrationsomkostningerne indsættes på en særlig konto i Danmarks Nationalbank eller anbringes i danske eller udenlandske statspapirer eller på valutakonti.

Stk. 2. Der kan for en garanti fastsættes sådanne vilkår, herunder om sikkerhedsstillelse, som risikovurderingen i det enkelte tilfælde tilsiger.«

§ 2. For garantier skal der stilles en i hvert enkelt tilfælde godkendt sikkerhed.

Stk. 2. Der kan i øvrigt fastsættes sådanne vilkår for ydelse af garantier, som findes hensigtsmæssige i det enkelte tilfælde. Industriministeren kan herunder efter aftale med finansministeren fastsætte en risikopræmie.

4. § 3 affattes således:

»§ 3. Erhvervsministeren nedsætter et fragt-

skibsgarantiudvalg, der skal træffe beslutning om ydelse af garantier efter denne lov.

Stk. 2. Fragtskibsgarantiudvalget udpeges af erhvervsministeren og består af en formand, der er uafhængig af brancheinteresser, samt et af ministeren fastsat antal medlemmer omfattende repræsentanter for staten, rederne, skibsværfterne, arbejdstagerne og den finansielle sektor.

Stk. 3. Formand, medlemmer og suppleanter udpeges for fire år ad gangen. Genudpegning kan finde sted.

Stk. 4. Fragtskibsgarantiudvalgets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 5. Erhvervsministeren fastsætter udvalgets forretningsorden.«

5. Efter § 3 a indsættes:

»§ 3 b. Den, der afgiver urigtige eller vildledende oplysninger til brug for afgørelser efter denne lov, straffes med bøde eller hæfte, medmindre strengere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning. Der kan pålægges selskaber

m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse med hensyn til afgivelse af urigtige eller vildledende oplysninger over for långiver og/eller ansøger (det garantiansøgende finansielle institut) i forbindelse med udbetaling af lån, for hvilke staten har garanteret.«

§ 3. Til bistand ved behandlingen af ansøgninger nedsætter industriministeren et udvalg, der består af en formand, som udpeges af industriministeren, og tre andre medlemmer, der repræsenterer industriministeriet, finansministeriet og arbejdsministeriet.

Stk. 2. Udvalget tiltrædes af sagkyndige på det pågældende område, som udpeges af industriministeren.

Stk. 3. Industriministeren fastsætter udvalgets forretningsorden.

Stk. 4. 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.

Skriftlig fremsættelse (19. marts 1997)

Erhvervsministeren (Jan Trøjborg):

Herved tillader jeg mig at fremsætte for Folketinget:

Forslag til lov om ændring af lov om garantier for lån til bygning af mindre fragtskibe. (Udvikling til erhvervelse af brugte skibe samt ændring af fragtskibsudvalget fra rådgivende til besluttende organ m.v.).

(Lovforslag nr. L 201).

Den mindre skibsfart har igennem de seneste år været præget af stærk konkurrence og indtjeningen har gjort det vanskeligt for rederierne at bære omkostningerne til finansiering af nye skibe.

Den danske flåde af mindre fragtskibe er i dag i gennemsnit 20 år gammel, og selvom flåden er blandt de yngste i Europa, er der alligevel behov for at fremme fornyelsen i erhvervet og en modernisering af flåden. Dette behov skyldes ikke mindst, at der er et politisk ønske om at fremme søtransporten, dels af miljømæssige grunde, dels fordi vejnettet gennem Europa ikke i væsentligt omfang vil kunne klare øgede godsmængder.

Det er ønskeligt, at den danske flåde af mindre fragtskibe kan deltage i og bidrage til denne udvikling.

Branchen har fremført ønske om muligheden for at opnå garantier for lån til finansiering af køb af nyere, brugte skibe, og lovforslaget har til formål at medvirke til en sådan fornyelse af den danske flåde af mindre fragtskibe.

Regeringen ønsker med dette lovforslag at bidrage til en styrkelse af den mindre skibsfart.

For at sikre, at der bliver tale om en fornyelse af flåden, er der i lovforslaget fastsat en maksimal alder på 12 år for skibe, der kan opnå garantier under ordningen. Der er endvidere indføjet en bestemmelse om, at et finansielt

institut på grundlag af pant i skibet skal bære en risiko på mindst 55 % af anskaffelses- eller ombygningsprisen. Bestemmelsen har til formål at sikre, at der er tale om økonomisk sunde projekter. Garantiperioden begrænses til 12 år for nye skibe og 8 år for brugte skibe.

Bestemmelser om præmiebetaling, som hidtil har været fastsat i en bekendtgørelse, foreslås optaget i loven. Præmien vil skulle fastsættes efter en individuel risikovurdering af projektet, men minimumspræmien vil være 2 pct. p.a.

Der foreslås en ramme for den samlede garantiforpligtelse på 1 mia. kr. med et årligt maksimum på 200 mill. kr. for udstedelse af nye garantier i stedet for den hidtidige årlige ramme på 180 mill. kr., hvor den ubrugte del af rammen kunne overføres til det følgende år. Idet der vil kunne ydes garantier i andre valutaer end danske kroner, foreslås fastsat en opgørelsesmetode i relation til garantirammen. Der fastsættes endvidere en definition af, hvad der i denne lov skal forstås ved et mindre fragtskib, og det stilles som en betingelse, at skibene vil blive registreret i Danmark eller på Færøerne.

Det er fundet hensigtsmæssigt, at afgørelsen om ydelse af garantier træffes af et udvalg med såvel branche- som myndighedsrepræsentanter. Det foreslås endvidere, at udvalgets afgørelser, som det er tilfældet for andre, tilsvarende ordninger, ikke skal kunne indbringes for anden administrativ myndighed.

Endelig indsættes bestemmelser om straf for afgivelse af urigtige eller vildledende oplysninger, hvilket også vil omfatte oplysninger til långiver og/eller garantiansøger.

Jeg henviser til lovforslagets bemærkninger og anbefaler forslaget til det høje Tings velvilige behandling.