

Lovforslag nr. L 107. Fremsat den 26. november 1998 af erhvervsministeren (Pia Gjellerup)

Forslag

til

Lov om kontraktbetinget driftsstøtte til skibsbygning¹⁾

Lovens anvendelsesområde

§ 1. Der kan efter denne lov ydes støtte til nybygning og ombygning af selvdrevne, søgående handelsskibe, jf. stk. 2 og 3.

Stk. 2. Støtte til nybygning kræver, at der er tale om

- 1) skibe på mindst 100 brutto tons til person- eller godsbefordring,
- 2) skibe på mindst 100 brutto tons til særlige formål, herunder opmudringsfartøjer og isbrydere,
- 3) bugserbåde på mindst 365 kilowatt, eller
- 4) fiskefartøjer på mindst 100 brutto tons til eksport uden for Fællesskabet.

Stk. 3. Støtte til ombygning kræver, at

- 1) der er tale om et skib på mindst 1000 brutto tons, og
- 2) det udførte arbejde medfører en gennemgribende ændring af lastepanen, skroget, fremdriftssystemet eller passagerforholdene.

Kontraktbetinget driftsstøtte

§ 2. Er der indgået en endelig nybygningskontrakt med en kontraktværdi på mindst 10 mio. EURO før støtte, kan erhvervsministeren bevilge støtte på op til 9 % af kontraktværdien for støtte. Er der indgået en endelig nybygningskontrakt med en kontraktværdi på under 10 mio. EURO før støtte eller en endelig ombygnings-

kontrakt, kan ministeren bevilge støtte på op til 4,5 % af kontraktværdien før støtte.

§ 3. Den i § 2 nævnte støtte kan efter ansøgning bevilges til værfter beliggende i Danmark.

Stk. 2. Den bevilgede støtte kan tidligst udbetales til værftet ved værftets aflevering af skibet.

Administration

§ 4. Erhvervsministeren fastsætter nærmere regler om administration af loven, herunder om kontrol med overholdelse af de betingelser, hvorunder der er ydet støtte efter denne lov.

Stk. 2. Henlægger ministeren sine beføjelser efter loven til Erhvervsfremme Styrelsen, kan ministeren fastsætte regler om klageadgangen, herunder at afgørelser truffet af Erhvervsfremme Styrelsen ikke kan indbringes for ministeren.

Straf

§ 5. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der til erhvervsministeren afgiver urigtige eller vildledende oplysninger til brug for afgørelser efter denne lov.

Stk. 2. I regler, der udstedes i henhold til loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af reglerne.

¹⁾ I loven er medtaget visse bestemmelser fra Rådets forordning nr. 1540/98 af 29. juni 1998 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien. Ifølge artikel 189 i EF traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelsen af disse bestemmelser i loven er således udelukkende begrænset i praktiske hensyn, og berører ikke den relevante forordnings udmidlebare gyldighed i Danmark.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Ikrafttrædelse

§ 6. Erhvervsministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Loven har gyldighed til og med den 31. december 2000.

§ 7. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrunden for loven

EU har med forordning nr. 1540/98 af 29. juni 1998 fastsat nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien. Forordningen træder i kraft den 1. januar 1999.

Den danske støtte til skibsbygning har tidligere været baseret på EU's direktiver om støtte til skibsbygningsindustrien, senest det 7. skibsbygningsdirektiv (90/684 af 21. december 1990), der udløber med udgangen af 1998.

Den hidtidige tildeling af kontraktbetinget driftsstøtte, der i henhold til 7. skibsbygningsdirektiv har kunnet andrage op til 9 %, har været ydet som en rentestøtte til nedbringelse af omkostningerne på købers lån til finansiering af kontrakten.

Derudover har der gennem Garantifonden for Skibsbygning kunnet ydes kontraktbetinget driftsstøtte i form af garantier for lån til ny- og ombygning af skibe.

Rentestøtten har haft hjemmel i aktstykker til Finansloven. Garantifonden er hjemlet i lov nr. 209 af 28. april 1993 om Garantifonden for Skibsbygning (skibsværftsaftalen) med senere ændringer. Europa-Kommissionen har i forbindelse med godkendelse af garantifondsloven fastsat, at garantiordningen har en støtteværdi på 1 %. Ved anvendelse af garantiordningen har rentestøtten således skullet reduceres med 1 %.

Regeringen finder, at skibsbygningsstøtten som helhed bør have hjemmel i lov. Dette synspunkt deles af Rigsrevisionen, der i sin beretning nr. 9/97 til Statsrevisorerne har påpeget, at sådanne støtteordninger bør forankres gennem lovgivning.

Samtidig foreslås, at den kontraktbetingede driftsstøtte til skibsbygning fremtidig knyttes direkte til et værfts ny- eller ombygningsaktivitet. Danmark bringer sig herved på linje med de andre skibsbyggende EU-lande, der yder driftsstøtte.

Lovforslaget definerer således, hvordan regeringen ønsker at udnytte mulighederne i EU forordningen

gennem tilvejebringelse af hjemmel til kontraktbetinget driftsstøtte til værftsindustrien.

a. OECD-aftalen

I 1994 blev der inden for rammerne af OECD indgået en international aftale om overholdelse af normale konkurrencevilkår i den kommercielle skibsbygningsindustri. Aftaleparterne er EU, Norge, Japan, Sydkorea og USA. Aftalen skulle være trådt i kraft den 1. januar 1996, men det er endnu ikke sket på grund af forsinkelser i USA's ratifikation af aftalen. I henhold til OECD-aftalen skulle alle støtteforanstaltninger til skibsbygning generelt forbydes, bortset fra støtte til forskning og udvikling og social støtte i forbindelse med lukninger. Aftalen kan træde i kraft 30 dage efter, at samtlige aftaleparter har ratificeret aftalen.

Regeringen lægger fortsat afgørende vægt på, at den særlige støtte til skibsbygning afskaffes og har såvel i EU som globalt set udfoldet betydelige anstrengelser for at få afviklet særstøtten. Ratifikationen af OECD-aftalen har derfor fortsat højeste prioritet for regeringens strategi på området. EU's ministerråd har senest i maj 1998 bekræftet tilsvarende prioritet af OECD-aftalen.

Usikkerheden omkring USA's ratifikation af OECD-aftalen har imidlertid foranlediget, at der i OECD er indledt sonderinger om mulige løsninger uden USA.

b. Den globale markedssituation

Den globale markedssituation for skibsbygningsindustrien er fortsat utilfredsstillende. Der er overkapacitet på markedet for nybygninger, hvilket indebærer, at der kontraheres skibe til meget lave priser. De koreanske skibsværfter konkurrerer hårdt med Japan om at være verdens største skibsbygningsnation. Inden for de sidste 5 år er værftskapaciteten i Korea blevet fordoblet. Samtidig er især Kina i færd med at udbygge sin kapacitet. Der er således fortsat et betydeligt konkurrencepres fra landene i Asien.

c. Rådets forordning nr. 1540/98 af 29. juni 1998 om

nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien

Da der fortsat er usikkerhed om OECD-aftalens ikrafttræden, har EU været nødt til at forholde sig til, at statsstøtte fortsat spiller en afgørende rolle for de internationale konkurrencevilkår. På den baggrund vedtog EU's ministerråd den 29. juni 1998 forordning nr. 1540/98 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien.

Forordningen fastsætter, at driftsstøtten fortsat kan bevilges i endnu 2 år til udgangen af år 2000. Det betyder, at der i de sidste 3 år af forordningens gyldighed ikke kan bevilges driftsstøtte. Forordningen tillader samtidig, at der fra 1. januar 1999 til udgangen af 2003 kan anvendes nye støtteformer til fremme af produktivitet og miljø, og der gives mulighed for at yde en begrænset investeringsstøtte for at overvinde strukturelle handicap i ugunstigt stillede regioner. Skibsbygningsindustrien ligestilles på disse områder principielt med andre industrisektorer, og vil således inden for de bestående rammer og ordninger kunne søge støtte. Den nye forordning tillader endvidere fortsat, at der i visse tilfælde og under stramme betingelser kan ydes støtte til omstrukturering og lukning af værfter. Endelig tillades det fortsat at støtte forskning og udvikling.

For at sikre størst mulig gennemsigtighed får Europa-Kommissionen beføjelser til at føre nøje kontrol med den støtte, der gives, og medlemsstaterne er underlagt stramme betingelser for anmeldelse til Kommissionen.

2. Lovforslagets formål og midler

a. Formål

På baggrund af den globale konkurrencesituation, driftsstøttens bortfald om 2 år og fordi mange af de store skibsproducerende EU-lande fortsætter med at støtte på uændret niveau, har regeringen fundet det berettiget og nødvendigt, at også Danmark fortsætter den kontraktbetingede driftsstøtte de næste 2 år. Skulle det i løbet af lovens løbetid vise sig, at støtteniveauet falder i andre vigtige skibsproducerende EU-lande, kan erhvervsministeren nedjustere den danske støttesats. Det er tillige fortsat regeringens mål, at den danske udbetalte støtte ikke må overstige det nuværende niveau.

Hidtil har den danske støtte været ydet som rentestøtte til nedbringelse af købers omkostninger i forbindelse med lånefinansiering af en kontrakt. Med forslaget knyttes støtten direkte til værftet til nedbringelse af omkostningerne til værftets opfyldelse af kontrakten. Derved skabes en enkel, gennemskuelig og let administrerbar lovhjemlet ordning, som svarer til de øvrige EU-landes støtteordninger.

b. Driftsstøttens udfasning

Hovedelementet i EU's nuværende støttepolitik har været driftsstøtten. Støttesatsen er blevet gradvis nedsat fra 28 % i 1987, til 26 % i 1989, 20 % i 1990, 13 % i 1991. Fra 1992 har satsen været på de nuværende 9 %. (4,5 % for mindre skibe og ombygninger). Med den nye EU-forordning om støtte til skibsbygning kan der ikke bevilges kontraktbetinget driftsstøtte efter år 2000. EU lægger fortsat meget stor vægt på, at der inden for en overskuelig fremtid opnås en international aftale om afskaffelse af støtte til denne sektor.

For ikke at forringe de danske værfters vilkår finder regeringen det nødvendigt, at der i overgangsperioden, indtil den kontraktbetingede driftsstøtte ifølge EU-forordningen skal ophøre, fortsat kan ydes driftsstøtte op til 9 % til nybygningskontrakter før støtte på 10 mio. EURO og derover og for så vidt angår ombygningskontrakter og nybygninger på under 10 mio. EURO for støtte kan der ydes driftsstøtte på op til 4,5 %.

Støtteprocenten for 1999 fastsættes til 9%. Erhvervsministeren vil i efteråret 1999 sammen med branchen gennemgå udviklingen i støtteanvendelsen i EU, og såfremt den viser en nedadgående tendens, vil den danske driftsstøtte for år 2000 blive nedjusteret i overensstemmelse her med.

3. Høring

Lovforslaget har været sendt i høring hos Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, CO-industri, Danmarks Rederiforening, Dansk Industri, Danmarks Skibskreditfond, Danmarks Nationalbank, Finansrådet, Rådet for Dansk Forsikring og Pension, Rederiforeningen for mindre skibe, Rederiforeningen af 1895, Skibsværftsforeningen, Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening, Finansministeriet, Forskningsministeriet, Justitsministeriet, Miljøministeriet, Skatteministeriet, Statsministeriet, Udenrigsministeriet og Økonomiministeriet.

4. Administrative og statsfinansielle konsekvenser

Den nuværende administration af den kontraktbetingede driftsstøtte har været varetaget af Erhvervsministeriet, Erhvervsfremme Styrelsen. Hjemlen til denne støtte har eksisteret via aktstykker på finansloven og i lovgivning siden 1993 for så vidt angår garantifondsordningen.

Ved aktstykke nr. 3 af 13. oktober 1993 og senere forlængelser har Finansudvalget bemyndiget erhvervsministeren til inden for rammerne af det 7. EU-direktiv om støtte til skibsbygningsindustrien at bevilge rentestøtte op til EU's støtteloft d.v.s. maksimalt 9 % af skibets kontraktværdi.

I Danmark har det maksimale støtteloft været udnyttet fuldt ud fra 1991.

I 1997 blev der udbetalt 680 mio. kr. i rentestøtte. I 1998 forventes udbetalingerne at beløbe sig til ca. 920 mio. kr. og for 1999 til ca. 740 mio. kr. Fra år 2004 bortfalder udbetalinger af driftsstøtte helt.

Det bemærkes, at der ikke er medregnet en eventuel ophobning af ordrer forud for afskaffelsen af driftsstøtten, og det kan derfor ikke udelukkes, at udbetalinger frem til år 2003 vil stige. Udbetalinger vedrørende 1999 og udbetalinger vedrørende tilsagn fra før lovens ikrafttræden, skal dog fortsat ske i henhold til de eksisterende regler og altså med hjemmel i aktstykket, ligesom denne støtte fortsat skal udbetales til rederen.

Lovforslaget indeholder en hjemmel til, at ministeren fastsætter de nærmere regler for administrationen af loven. Der er derfor tale om en rammelovgivning, hvor de reelle administrative konsekvenser for virksomheden først følger af den bekendtgørelse hvor for eksempel ansøgningsvejledning, principper for fastsættelse af støttegrundlaget, retningslinier for udbetaling af støtte og for kontrol fastlægges. Denne bekendtgørelse vil derfor blive vurderet for administrative konsekvenser for virksomhederne af et Fokuspanel fra den berørte branche.

5. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det er regeringens målsætning, at skibsbygningsindustrien skal ligestilles med andre industrisektorer, hvad angår anvendelse af statsstøtte.

For så vidt angår de internationale rammebestemmelser, udestår endnu at skabe fri og fair konkurrencevilkår gennem vedtagelse af en international aftale, der afskaffer anvendelse af særskilt støtte til skibsbygningsindustrien. Det er derfor fortsat regeringens højest prioriterede mål at få iværksat en sådan aftale.

Med vedtagelsen af EU's forordning om støtte til skibsbygningsindustrien er der taget et vigtigt skridt mod den ønskede ligestilling. Den særlige kontraktbetingede driftsstøtte kan bevilges i endnu 2 år. Værfterne får derved lejlighed til at forberede sig på dens ophør og tid til at satse på styrkelse af konkurrenceevnen gennem udvikling af produkter og produktionsprocesser.

6. Kommunale konsekvenser

Lovforslaget medfører ikke nye direkte udgifter for kommuner og amtskommuner.

7. Miljømæssige konsekvenser

Forordningen ligestiller skibsbygningsindustrien med den øvrige industri for så vidt angår støtte til miljøforbedrende foranstaltninger. Inden for den bevillingsmæssige ramme kan skibsbygningsindustrien derfor søge tilskud på lige vilkår med den øvrige industri. Det skønnes, at forslaget i sig selv hverken har eller vil få positive eller negative miljøeffekter.

F. t. l. vedr. driftsstøtte til skibsbygning

Vurdering af konsekvenser af lovforslag

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	I 1998 forventes statsudgifterne at beløbe sig til ca. 920 mio. kr. For 1999 og frem til år 2004 forventes statsudgifterne at beløbe sig til ca. 740 mio. kr. årligt, fra år 2004 bortfalder udbetalingen af støtten med en årlig besparelse på ca. 740 mio. kr. Erhvervsministeren kan nedsætte procentsatsen fra 9%, såfremt konkurrence forholdene i andre skibsproducerende EU-lande til siger det. Staten vil i givet fald spare et beløb svarende til nedsættelsen af støtten.	-
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Administrationen af udbetalingen af kontraktbetinget driftsstøtte får hjemmel i lov. Administrationen af loven henlægges til Erhvervsfremme Styrelsen, hvilket er en fortsættelse af den hidtidige praksis på området. Styrelsens afgørelser får tillagt endelighed.	-
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	-	I 1999 og 2000 fastsættes støttesatsen til 9% af kontraktværdien, hvilket er det samme niveau som hidtil. For år 2001 og fremover vil den direkte støtte på 9% bortfalde. Ministeren kan for år 2000 nedsætte procentsatsen såfremt konkurrence forholdene til siger det i de andre skibsproducerende EU-lande.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Driftsstøtten knyttes til værftet til nedbringelse af produktionsomkostningerne til skibsbygning og udbetales direkte til værftet ved skibets aflevering, og ikke som tidligere ratevis i forbindelse med de faktiske eller estimerede rentebetalinger eller samlet ved rederens overtagelse af skibet.	Klageadgangen til ministeren afskæres.
Miljømæssige konsekvenser	Skibsbygningsindustrien ligestilles med den øvrige industri. Skibsbygningsindustrien kan nu søge tilskud på lige vilkår med den øvrige industri inden for den bevillingsmæssige ramme.	-

Administrative konsekvenser for borgerne	Forslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.	-
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget medtager visse bestemmelser fra Rådets forordning nr. 1540/98 af 29. juni 1998 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien. Forordningen gælder umiddelbart i hver medlemsstat.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

I lovforslagets § 1 fastlægges de former for skibsbygning, som der kan ydes støtte til. I forhold til de hidtil gældende regler (EU's 7. skibsbygningsdirektiv) er de kategorier, der kan støttes, de samme.

I forhold til den nye EU-forordning begrænses den danske støtte, idet definitionen i § 1, stk. 2, ikke omfatter flydende og mobile skrog, der ikke er færdigbyggede. En udvidelse i forhold til de hidtidige støtteberettigede kategorier vil kunne forøge den samlede støtte, og vil dermed være i strid med regeringens overordnede målsætning om, at den samlede støtte som udgangspunkt ikke må stige. Denne støttemulighed tages derfor ikke i anvendelse.

§ 1, stk. 2, nr. 4 begrænser den tilladte støtte til nybygning af fiskefartøjer på mindst 100 BT til at omfatte eksport uden for Fællesskabet. »Fællesskabet« skal i henhold til EU's internationale forpligtelser vedrørende statsstøtte forstås som EU's medlemslande samt EØS-landene, d.v.s. Norge og Island, jf. EFT C 196 af 26. juni 1997.

Den i stk. 3 nr. 1 nævnte grænse på mindst 1000 BT for opnåelse af støtte til ombygning gælder før ombygning. En ombygning kan vedrøre hele eller delvise ombygninger af skibet.

Som hidtil kan der ikke ydes støtte til reparation eller istandsættelse af skibe. Der kan således ikke ydes støtte til for eksempel arbejder i forbindelse med et serviceeftersyn eller almindelig vedligeholdelse af skibet.

Til § 2

For nybygningskontrakter før støtte på 10 mio. EURO og derover fastlægges i § 2, stk. 2, at støttesatsen maksimalt kan andrage 9 %.

For ombygningskontrakter og for nybygningskontrakter på under 10 mio. EURO før støtte fastlægges, at støttesatsen maksimalt kan andrage 4,5 %.

Procentsatsen udmåles på basis af kontraktværdien før støtte. Kontraktværdien skal i overensstemmelse med EU-forordningen forstås som den i kontrakten fastsatte pris plus enhver støtte, der ydes direkte til skibsværftet.

I stk. 1 er det videre præciseret, at kontrakter skal være endelige, d.v.s. juridisk forpligtende for køber og værft til gennemførelse af byggeprojektet. Herved sikres, at bevilling af tilsagn om driftsstøtte faktisk vil ophøre med udgangen af år 2000. Støttesatsen vil for 1999 være 9 %.

Erhvervsministeren kan for år 2000 fastsætte en lavere støttesats end den maksimalt tilladte i henhold til EU-forordningen. Støtten vil kun blive nedsat, hvis den analyse af støtteniveau og konkurrenceforhold, som erhvervsministeren vil foretage sammen med branchen i efteråret 1999, giver baggrund herfor.

Det forudsættes, at ministeren i forbindelse med justeringen af støttesatsen forelægger spørgsmålet for Finansudvalget.

I henhold til forordningen skal værftet aflevere skibet senest 3 år efter den endelige kontrakts indgåelse.

Hvis treårsleveringsfristen imidlertid overskrides, skal støtten beregnes efter den støttesats, der er gældende på 3-års dagen før afleveringen. EU-forordningen tager sit udgangspunkt i en forventning om gradvis faldende maksimumssatser. Parterne i en kontrakt opfordres således til at søge treårsfristen overholdt for at sikre sig beregning af støtte på basis af den højere sats.

Europa-Kommissionen kan imidlertid udvide treårsleveringsfristen, når dette er berettiget på grund af det pågældende skibsbygningsprojekts komplicerede tekniske karakter, eller på grund af forsinkelser som følge af uventede, betydelige og undskyldelige forstyrrelser i et skibsværfts arbejdsprogram, der skyldes ekstraordinære omstændigheder, som værftet ikke har kunnet forudse eller kontrollere.

Dette vil medføre, at beregningen af støtten alligevel foretages på grundlag af den støttesats, der var gældende på datoen for den endelige undertegnelse af kontrakten.

Til § 3

Hidtil har den kontraktbetingede driftsstøtte været ydet i form af rentestøtte til nedbringelse af omkostningerne til købers lånefinansiering af kontrakten.

Med den foreslåede tekst fastsættes i § 3, stk. 1, at støtten nu knyttes til et skibsværfts kontrakt om nybygning eller ombygning af et skib. I forhold til den

hidtil gældende kontraktbetingede driftsstøtte indebærer dette, at støtte ikke længere søges af køberen eller andre, herunder långiver eller værft, på købers vegne, men direkte af værftet.

I stk. 2 fastsættes, at støtten, der udbetales til værftet, tidligst kan ydes i forbindelse med værftets aflevering af skibet. Rentestøtten har hidtil kunnet udbetales ratevis i forbindelse med de faktiske eller estimerede rentebetalinger eller samlet ved rederens overtagelse af skibet. Muligheden for ratevis udbetaling har ikke hidtil været anvendt.

Med disse ændringer er der skabt en entydig, genemskelig og let administrerbar, lovhjemlet basis for ansøgning og administration af den kontraktbetingede driftsstøtte.

Til § 4

Lovens § 4 fastsætter, at erhvervsministeren udarbejder de nærmere regler for administrationen af loven, herunder ansøgningsvejledning, principper for fastsættelse af støttegrundlaget, retningslinier for udbetaling af støtte, for kontrol af overholdelse af betingelserne for bevilling og udbetaling af støtten samt for opgørelse af den danske andel af en kontrakt.

Disse regler vil blive fastlagt i en bekendtgørelse.

I forhold til hidtil er den eneste forskel i administrationen, at garantifondsordningen, der udløber ved udgangen af 1998, og som ikke forlænges, har været administreret af et i henhold til lov nr. 209 af 28. april 1998 om garantifonden for skibsbygning, nedsat udvalg.

Erhvervsministeren kan henlægge administrationen til Erhvervsfremme Styrelsen, som herefter behandler og træffer afgørelser om ansøgninger om støtte og udbetaling heraf. Det fastlægges endvidere, at erhvervsministeren kan afskære anke til højere administrativ myndighed. Erhvervsfremme Styrelsens afgørelser vil

således få tillagt endelighed. Baggrunden herfor er at afgørelser om ansøgninger om støtte og udbetalinger heraf baseres på konkrete og tekniske vurderinger.

Til § 5

Da den kontraktbetingede driftsstøtte hidtil har været hjemlet i aktstykker til finansloven, har overtrædelser af oplysningspligten over for myndigheden været sanktioneret efter straffelovens almindelige bestemmelser herunder straffelovens § 163.

Nu fastsættes det i loven, at overtrædelse af oplysningspligt m.v. kan straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, hvilket i modsætning til straffelovens § 163 også omfatter mundtligt afgivne oplysninger og uagtsomme forhold.

Til § 6

Da bevillingen under den nuværende rentestøtteordning ophører den 31. december 1998, er det hensigten, at loven skal træde i kraft den 1. januar 1999.

Dette medfører, at der ikke kan bevilges støtte i henhold til loven efter den 31. december 2000, men at støtte bevilget før denne dato kan opfyldes ved udbetaling også efter 31. december 2000.

Loven skal anmeldes til og godkendes af Europa-Kommissionen før den kan sættes i kraft. Erhvervsministeren sætter derfor loven i kraft ved bekendtgørelse, dog tidligst den 1. januar 1999.

Da den kontraktbetingede driftsstøtte efter EU-forordningen om statsstøtte til skibsbygning ophører efter år 2000, er der indsat en bestemmelse om lovens gyldighed i overensstemmelse hermed.

Til § 7

For Færøerne og Grønland er der tale om henholdsvis særanliggender og hjemmestyreanliggender. Loven gælder derfor ikke for Færøerne og Grønland.

Til lovforslag nr. L 107. Skriftlig fremsættelse (26. november 1998)

Erhvervsministeren (Pia Gjellerup):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om kontraktbetinget driftsstøtte til skibsbygning.

(Lovforslag nr. L 107).

Den hidtidige tildeling af kontraktbetinget driftsstøtte har haft aktstykker som hjemmelsgrundlag, dog undtaget Garantifonden for Skibsbygning, som imidlertid ikke omhandles af nærværende lov. Garantifondsloven udløber med udgangen af 1998 og vil ikke blive søgt forlænget.

Med forslaget søges der tilvejebragt en specifik lovhjemmel til at yde driftsstøtte. Herved følges anbefalinger fra Rigsrevisionen om tilvejebringelse af særlig lovhjemmel.

Støttesatsen kan ydes med op til de i EUs forordning om støtte til skibsbygning højst tilladte 9%. Ministeren kan fastsætte en lavere støttesats. For 1999 vil støttesatsen blive fastsat til 9%. Udnyttelse af bemyndigelsen vil være afhængig af udviklingen i støtteanvendelsen i EU, og vil for år 2000 blive nedsat såfremt støtten i de andre vigtige skibsproducerende lande i EU viser en nedadgående tendens.

Støtten beregnes på basis af kontraktværdien før støtte. Kontraktværdien skal forstås som den i kontrakten fastsatte pris plus enhver støtte, der ydes direkte til skibsværftet.

Lovforslaget tillader alene bevilling af driftsstøtte i 1999 og 2000. Herefter skal bevilling af driftsstøtte ifølge EU's forordning om støtte til skibsbygning ophøre.

Skibsbygningsindustrien er i øvrigt gennem EU-forordningen blevet ligestillet med andre industrisektorer med hensyn til at søge støtte til forskning og udvikling, miljø og regional udvikling. Skibsbygningsindustrien kan søge støtte hertil inden for bestående programmer og midler.

Forslaget skønnes at gøre driftsstøtten mere enkel og gennemskuelig, fordi den nu knyttes direkte til nedbringelse af værftets omkostninger til bygning af et skib fremfor som hidtil til nedbringelse af omkostningerne til købers lånefinansiering af kontrakten.

Forslaget indebærer en fortsættelse af de hidtil afsatte udgifter på finansloven i størrelsesorden ca. 800 mio. kr. årligt frem til 2003.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale forslaget til Folketingets hurtige og velvillige behandling.