

Lovforslag nr. L 165. Fremsat den 26. februar 2003 af økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen)

Forslag

til

Lov om midlertidig kontraktbetinget driftsstøtte til bygning af visse skibstyper¹⁾

Lovens anvendelsesområde

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

Stk. 2. Støtte efter stk. 1, kan ydes til nybygning af følgende skibstyper:

- 1) Containerskibe, som er bygget med et enkelt gennemgående dæk og udstyret med lastrum til transport af containere, (standard eller ikke-standard, med eller uden køleudstyr), og hvis lastrum og eventuelt en del af dæklastarealet er udstyret med containerudstyr til positionering af containere. Andre skibe med kombineret lastkapacitet til containere og anden last betragtes som containerskibe, hvis størstedelen af lastkapaciteten er beregnet til containere.
- 2) Kemikalietankskibe, som er bygget med et enkelt gennemgående dæk og udstyret med integrerede og/eller selvstændige tanke, som er egnede til at transportere kemikalier i flydende form. Kemikalietankskibe er kendetegnet ved deres evne til at transportere og håndtere flere produkter samtidigt samt ved forsyningen af tankene med en særlig overfladebelægning (coating), der svarer til den transporterede lasts art og farlighed.

- 3) Produkttankskibe med et enkelt gennemgående dæk og udstyret med integrerede og/eller selvstændige tanke, som er egnede til at transportere raffinerede olieprodukter i flydende form.
- 4) Gastankskibe (LNG) med et enkelt gennemgående dæk med fastmonterede integrerede og/eller selvstændige tanke, som er egnede til at transportere naturgas i flydende form.

Stk. 3. Støtte til skibe efter stk. 2, nr. 4, kan kun ydes efter, at Europa-Kommissionen i EF-Tidende har meddelt, at den på grundlag af undersøgelse, der dækker året 2002, bekræfter, at EU's skibsbygningsindustri har lidt væsentlig og alvorlig skade inden for dette markedssegment på grund af unfair koreansk handelspraksis.

Kontraktbetinget driftsstøtte

§ 2. Inden for rammerne af de på finansloven afsatte bevillinger til skibsbygningsstøtte kan økonomi- og erhvervsministeren efter denne lov give tilsagn om støtte på op til 6 pct. af værdien af en endelig nybygningskontrakt, der er indgået i perioden fra 1. januar 2003 til og med den 31. marts 2004.

Stk. 2. Såfremt Europa-Kommissionen inden udgangen af februar 2004 i EF-Tidende medde-

¹⁾ I loven er medtaget visse bestemmelser fra Rådets forordning nr. 1177/2002 af 27. juni 2002 om en midlertidig defensiv ordning for skibsbygningsindustrien (artiklerne 1, 2 stk. 1 - 4 og 6, 3, 4 og 5) (EF-Tidende L 172/1 af 2.7.2002) samt Rådets forordning nr. 1540/98 af 29. juni 1998 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien (EF-Tidende L 202/1 af 28.7.1998). Ifølge artikel 249 i EF-Traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelsen af disse bestemmelser i loven er således udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke de relevante forordningers umiddelbare gyldighed i Danmark.

ler medlemslandene, at tilsagnsgivning skal op-
høre, kan tilsagnsgivningen derefter alene ydes
til endelige nybygningskontrakter, der er indgået
senest én måned efter meddelelsen i EF-Tiden-
de.

§ 3. Tilsagn om støtte efter § 2 kan efter an-
søgning gives til nybygning af de i § 1 nævnte
skibstyper, såfremt ansøgeren har påvist, at der
har været konkurrence om kontrakten fra et ko-
reansk skibsværft, der tilbyder en lavere pris.

§ 4. Udbetaling af støtte efter § 2 er betinget af,
at værftet afleverer skibet senest 3 år efter datoen
for indgåelse af endelig kontrakt, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Økonomi- og erhvervsministeren kan,
når det er berettiget på grund af det pågældende
skibsbygningsprojekts komplicerede tekniske
karakter eller på grund af forsinkelser som følge
af uventede, betydelige og undskyldelige for-
styrrelser i et skibsværfts arbejdsprogram, der
skyldes ekstraordinære omstændigheder, som
værftet ikke har kunnet forudse eller kontrollere,
dispensere fra 3-års fristen efter at have indhen-
tet Europa-Kommissionens godkendelse heraf.

§ 5. De i § 2 nævnte tilsagn om støtte kan be-
vilges til værfter beliggende i Danmark forudsat,
at skroget er samlet i Danmark, og at mindst

halvdelen af værditilvæksten på skroget hidrører
fra produktion i Danmark.

Stk. 2. Den bevilgede støtte kan tidligst udbe-
tales til værftet ved værftets aflevering af skibet.

Administration

§ 6. Økonomi- og erhvervsministeren fastsæt-
ter nærmere regler om administration af loven,
herunder fordelingen af tilsagn op til det i finans-
loven fastsatte maksimale støtteloft inden for
den i § 2 fastsatte tilsagnsperiode, og om kontrol
med overholdelse af de betingelser, hvorunder
der er ydet støtte efter denne lov.

Stk. 2. Henlægger ministeren sine beføjelser
efter loven til Erhvervs- og Boligstyrelsen, kan
ministeren fastsætte regler om klageadgangen,
herunder at afgørelser truffet af Erhvervs- og
Boligstyrelsen ikke kan indbringes for højere
administrativ myndighed.

Ikrafttrædelse

§ 7. Økonomi- og erhvervsministeren fastsæt-
ter tidspunktet for lovens ikrafttræden.

§ 8. Loven gælder ikke for Færøerne og Grøn-
land.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrunden for loven

EU har med forordning nr. 1177/2002 af 27. juni 2002 (EF-Tidende L 172/1 af 2.7 2002) vedtaget nye regler for midlertidig statsstøtte til nybygning af visse typer skibe. Forordningen åbner mulighed for en midlertidig genindførelse af dele af den tidligere skibsstøtteordning, der udløb med udgangen af 2000, jf. Rådets forordning nr. 1540/98 af 29. juni 1998 (EF-Tidende L 202/1 af 28.7 1998, dog begrænset til visse skibstyper.

Da det ikke lykkedes Europa-Kommissionen at opnå en frivillig aftale med Korea om fair og gennemsigtige konkurrencevilkår på det globale skibsbygningsmarked, besluttede Rådet, som modtræk mod den koreanske konkurrence, midlertidigt at genindføre muligheden for statsstøtte til nybygning af skibe, hvor kontrakten indgås frem til og med den 31. marts 2004. Tilsagnsgivningen skal dog ophøre, hvis Europa-Kommissionen inden denne dato indgår en aftale med Korea, eller hvis den sag, som EU har anlagt mod Korea i World Trade Organisation (WTO), er blevet afgjort.

Regeringen lægger fortsat afgørende vægt på, at den særlige støtte til skibsbygning globalt set afvikles, og har i forbindelse med forhandlingerne om den midlertidige støtte med opbakning fra et enigt Folketing gjort betydelige anstrengelser for at fastholde afviklingen af særstøtten til skibsbygning. Regeringen finder ikke, at støtte er et egnet middel til at sikre opretholdelse af en skibsbygningsindustri i Danmark. Dette må ske på grundlag af fair og gennemsigtige markedsvilkår. Regeringen vil derfor fortsat arbejde for, at der globalt set indgås aftaler om forbud mod støtte af skibsbygning og om fair og gennemsigtig konkurrence.

Da det imidlertid nu efter vedtagelse i EU af genindførelsen af den midlertidige støtte må forudses, at de EU-lande, som Danmark konkurrerer med, vil benytte sig af muligheden for midlertidigt at genindføre

driftsstøtten, finder regeringen, at der af konkurrencehensyn bør ydes støtte til den danske skibsbygningsindustri.

Lovforslaget skal give grundlaget for administrationen af mulighederne i EF-forordningen gennem tilvejebringelse af hjemmel til midlertidig kontraktbetinget driftsstøtte til nybygning af visse typer skibe på værfter i Danmark.

a) Den globale markedssituation

Europa-Kommissionen har efter indgående undersøgelser af skibsbygningsmarkedet konkluderet, at den globale markedssituation for skibsbygningsindustrien fortsat er præget af en stor overkapacitet på nybygning af skibe og faldende efterspørgsel. Dette har medført, at der kontraheres skibe til priser under omkostningerne ved skibets bygning. Undersøgelserne har endvidere påvist, at skibe produceret i Korea kontraheres op til 40 % under de reelle omkostninger ved skibets bygning.

De koreanske skibsværfter konkurrerer hårdt med især Japan om at blive verdens førende skibsbygningsnation. Således har skibsværftsindustrien i Korea inden for de seneste 5 år øget produktionen med over 50 %, mens skibsværftsindustrien i Japan har fastholdt markedsandelen, dog tenderende mod at miste markedsandele til Korea. De to lande stod i 2001 for henholdsvis 30 % og 32 % af den samlede verdensproduktion. Til sammenligning har et nyere skibsproducerende land – Kina – inden for de seneste 5 år øget markedsandelen fra 5 % til 7 %. Danmark har i samme periode fastholdt sin verdensmarkedsandel på ca. 1 %. EU har mistet markedsandele især til de koreanske værfter. Op mod 70 % af verdensproduktionen er således i dag placeret i Sydøstasien, hvor konkurrencen fra de koreanske værfter, som påvist af Europa-Kommissionen, er baseret på unfair og uigenomsigtig priskonkurrence.

På baggrund af disse indgående undersøgelser, vurderer Europa-Kommissionen, at verdens skibsbygningsindustri fortsat står over for alvorlige problemer

som følge af den kraftige ubalance mellem udbud og efterspørgsel samt den unfair og manglende gennemsigtige priskonkurrence fra især den koreanske skibsbygningsindustri.

b) Rådets forordning nr. 1177/2002 af 27. juni 2002 om en midlertidig defensiv ordning for skibsbygningsindustrien og Rådets forordning nr. 1540/98 af 29. juni 1998 om støtte til skibsbygning

EF-forordning nr. 1177/2002 af 27. juni 2002 fastsætter, at driftsstøtten på maksimal 6 % til visse skibstyper kan bevilges frem til og med 31. marts 2004, dog først når EU har iværksat WTO's tvistbilæggelsesprocedure mod Korea for unfair konkurrence, hvilket er sket den 24. oktober 2002. For at sikre størst mulig gennemsigthed får Europa-Kommissionen beføjelser til at føre nøje kontrol med den støtte, der gives, og medlemsstaterne er underlagt stramme betingelser for anmeldelse til Kommissionen.

I EF-forordning nr. 1540/98 af 29. juni 1998, der er grundlaget for den driftsstøtteordning, der udløb den 31. december 2000, er det også fastsat, at der frem til 31. december 2004 kan ydes støtte til investering, forskning og udvikling, miljøforbedrende investeringer og regional investeringsstøtte til bestående værfter. Denne forordning finder fortsat anvendelse. Efter drøftelse med skibsværftsbranchen besluttede regeringen i forbindelse med vedtagelsen af lov nr. 1009 af 23. december 1998 om kontraktbetinget driftsstøtte til skibsbygning ikke at anvende de ovennævnte beskrevne støttemuligheder. I stedet valgtes at yde fuld driftsstøtte på 9 % ved nybygning af skibe til udgangen af 2000.

2. Lovforslagets formål og midler

a) Formål

På baggrund af den globale konkurrencesituation, der er beskrevet under pkt. 1a, forventes det, at flere af de skibsproducerende EU-lande vil genindføre statsstøtte til skibsværftsindustrien, når de respektive landes interne procedurer hertil er gennemført. Det foreslås derfor at indføre den midlertidige kontraktbetingede driftsstøtte til bygning af visse skibstyper fra den 1. januar 2003 til og med den 31. marts 2004 for at hindre at dansk skibsbygningsindustri udsættes for konkurrenceforvridning fra skibsbygningsindustrien hos de nærmeste EU-konkurrenter.

Udgiftsniveaue t i den tidligere driftsstøtteordning var alene styret af ordretilgangen på de danske værfter. Det betød, at de årlige bevillinger til driftsstøtte ikke på forhånd var kendte, men afhang af markedssi-

tuationen og har været afhængig af ordretilgangen og produktionskapaciteten på de enkelte værfter.

Det foreslås, at der afsættes en maksimal bevilningsramme for finansårene 2003 og 2004. Driftsstøtteordningen vil dermed blive rammestyrket, hvilket sikrer et samlet maksimalt statsligt udgiftsniveau, under hensyntagen til at den samlede danske støttesats højest kan udgøre 6 % af skibets kontraktværdi.

Derudover skal ansøger kunne påvise konkurrence om kontrakten fra Korea for at opnå støtte i det konkrete tilfælde, idet driftsstøttens genindførelse har sit udgangspunkt i konkurrencesituationen i forhold til Korea. EF-forordning nr. 1177/2002 er ikke tilstrækkelig detaljeret til en konkret udmøntning af, hvorledes konkurrencen konkret skal påvises, og Kommissionen forventes ikke umiddelbart at give en udfyldende fortolkning af forordningen på dette punkt. Udmøntningen af kravet om påvisningen af konkurrence fra Korea vil således skulle ske gennem praksis i de enkelte EU-lande. For at undgå konkurrenceforvridning mellem EU-landene må bevisførelsen herom fastlægges i administrationsbekendtgørelsen med mulighed for tilpasning, hvis praksis i de øvrige EU-lande tilsiger dette.

b) Driftsstøttens udfasning

Hovedelementet i EU's skibsbygningspolitik har været driftsstøtten, der blev indført som en midlertidig ordning. Gennem de sidste 25 år er støttesatsen gradvist nedsat fra 28 % i 1987 til 9 % i 1992 (4,5 % for mindre skibe og ombygninger). Muligheden for at yde tilsagn om støtte på op til 9 pct. af kontraktprisen opførte pr. 31. december 2000.

Efter EF-forordningen kan der ydes op til 6 % støtte alene til nybygning af skibstyper, som bygges i konkurrence med Korea, dvs. containerskibe samt produkt- og kemikalietankere. Dertil kommer gastankskibe (Liquid Natural Gas Tankere (LNG-tankskibe)), hvis Kommissionens yderligere undersøgelser for 2002 bekræfter, at også LNG-tankskibe bygges i unfair konkurrence med Korea. Lovforslaget indeholder samme begrænsning.

c) Indhold

Det foreslås, at der for årene 2003 og 2004 afsættes en støtteramme med mulighed for at meddele tilsagn om støtte på op til 6 % af værdien af en endelig skibskontrakt. Det foreslås videre, at der gives mulighed for videreførselsadgang af uforbrugte midler indtil ordningens udløb den 31. marts 2004. Aktstykke herom vil blive forelagt Folketingets Finansudvalg.

Det har været en forudsætning for statens medvirken i ordningen, at der mellem staten og Danmarks

Skibskreditfond indgås en frivillig aftale om, at fonden medfinansierer støtten. Statens andel af finansieringen udgør maksimalt 325 mio. kr. Beløbet modsvares af uforbrugte tilsagn på den tidligere driftsstøtteordning til skibsbygning.

Tilsagn om støtte gives efter først-til-mølle-princippet. Det indebærer, at der meddeles tilsagn om støtte til værfter, der først ansøger om støtte til nybygning af de af forordningen omfattede skibstyper.

Hvis der på samme dag modtages flere ansøgninger end det resterende støttebeløb kan honorere med 6 %, vil støtteprocenten blive nedjusteret for samtlige ansøgninger fra den dag, således at det resterende beløb er opbrugt. Herved kan støtteprocenten blive lavere end 6 %.

Meddeler værftet annullation af kontrakter, hvortil der er meddelt tilsagn om støtte, tilbageføres tilsagnsbeløbet fra den annullerede kontrakt til statskassen.

Tilsagn om støtte gives som en procentdel af værdien af den på ansøgningstidspunktet endelig indgåede skibskontrakt. Støtten fastsættes på datoen for tilsagns-givningen i danske kroner som et endeligt maksimalt støttebeløb. Der vil således ikke være mulighed for efterfølgende at yde støtte til udgifter til ekstra leverancer, der aftales mellem værftet og reder efter indgåelse af den endelige kontrakt på ansøgningstidspunktet. Det skal ligeledes præciseres, at såfremt en indgået skibskontrakt helt eller delvis er anført i fremmed valuta, kan der på tidspunktet for støttens udbetaling være sket en valutakursændring i forhold til den danske krone, som enten medfører en mer- eller mindre-udgift for værftet set i forhold til det oprindelige støttetilsagn i danske kroner. Værftet afholder eventuelle merudgifter, som følge af opskrivning af den fremmed valuta på udbetalingstidspunktet, mens det oprindelige tilsagnsbeløb i danske kroner reguleres ned med mindreudgiften, som følge af nedskrivning af den fremmed valuta på udbetalingstidspunktet. Der sikres dermed mulighed for at styre de akkumulerede støttetilsagn i forhold til den udmeldte støtteramme.

Den endelige beslutningskompetence om tilsagn om støtte vil komme til at ligge hos Erhvervs- og Boligstyrelsen efter bemyndigelse, hvilket er i overensstemmelse med anbefalingerne i Rigsrevisionens beretning 9/97 om støtte til dansk skibsfinansiering i perioden 1986-97.

d) Frivillig aftale om privat medfinansiering

Regeringen indgik den 23. oktober 2002 en aftale med alle Folketingets partier om midlertidig støtte til skibsbygning som følger:

"Som følge af unfair konkurrence på skibsbygningsområdet har EU rejst sag ved WTO mod Korea. I den periode, hvor sagen forventes at løbe, har medlemslandene mulighed for at indføre 6 pct. i støtte til nybygning af containerskibe, kemikalieskibe og gastankskibe. Det forventes, at sagen vil være afsluttet inden den 31. marts 2004.

For ikke at stille dansk skibsbygningsindustri dårligere end konkurrenterne er der tilslutning til, at der i perioden fra 1. januar 2003 til 31. marts 2004 kan ydes støtte. Dette forudsætter imidlertid, at Danmarks Skibskreditfond er indstillet på at indgå en aftale med staten om en krone til krone finansiering. Statens andel af finansieringen på i alt 325 mio. kr. tilvejebringes via uforbrugte tilsagn på den tidligere støtteordning.

Der er enighed om, at ordningen er midlertidig og ikke påtænkes videreført efter den 31. marts 2004.

Såfremt en aftale med Danmarks Skibskreditfond falder på plads, er parterne enige om at gennemføre den nødvendige lovgivning."

Den 7. februar 2003 indgik regeringen og Danmarks Skibskreditfond en aftale, hvorefter regeringen bl.a. får løst finansieringen af støtte til skibsbygning, således at staten betaler 325 mio. kr. og Danmarks Skibskreditfond betaler 250 mio. kr. Forligsparterne har tiltrådt aftalen.

Under hensyntagen til EF-forordningens fastsatte krav om en maksimal støtte på 6 % til nybygning af de omfattede skibstyper præciseres, at den statslige og private supplerende støtte samlet set højst kan udgøre 6 % af kontraktværdien.

Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner

Under de angivne forudsætninger vil lovforslaget kunne indebære statslige merudgifter i 2003-2004 på op til 325 mio. kr. Beløbet modsvares af bortfaldne tilsagn på den tidligere værftsstøtteordning. Aktstykket om etablering af en tilsagnsramme vil blive forelagt Folketingets Finansudvalg.

Der forventes ikke at være nogle økonomiske konsekvenser for amter og kommuner.

Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner

Administrationen af kontraktbetinget driftsstøtte varetages af Økonomi- og Erhvervsministeriet, Erhvervs- og Boligstyrelsen. Lovforslaget indeholder en hjemmel til, at økonomi- og erhvervsministeren fastsætter de nærmere regler for administrationen af loven.

Til administrationen til afvikling af tidligere ordninger var der afsat ca. 0,7 årsværk. Administrationen af denne ordning forventes foretaget inden for den eksisterende ramme.

Der forventes ikke at være nogle administrative konsekvenser for amter og kommuner.

Økonomisk og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Med vedtagelsen af EF's forordning om støtte til skibsbygningsindustrien er der tilstræbt en mere fair konkurrence på det globale skibsbygningsmarked inden for de berørte skibssegmenter. Det forventes, at støtten vil kunne medvirke til at sikre bygning af et mindre antal skibe i Danmark.

Administrationen for erhvervslivet forudses ikke at blive væsentligt ændret i forhold til den tidligere ordning, hvor den administrative byrde for erhvervslivet var beskedent.

Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vurderes ikke at have konsekvenser for borgerne.

Forholdet til EU-retten

Lovforslaget skal anmeldes til Europa-Kommissionen efter reglerne for statsstøtte. Lovforslaget kan først sættes i kraft, når Kommissionens godkendelse foreligger. I loven er medtaget visse bestemmelser fra Rådets forordning nr. 1177/2002 af 27. juni 2002 og nr. 1540/98 af 29. juni 1998. Gengivelsen af disse bestemmelser er udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke de relevante forordningers umiddelbare gyldighed i Danmark. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger.

Høring

Lovforslaget har været sendt i høring hos Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, CO-industri, Danmarks Rederiforening, Dansk Industri, Danmarks Skibskreditfond, Danmarks Nationalbank, Finansrådet, Rederiforeningen for mindre skibe, Rederiforeningen af 1895, Skibsværftsforeningen, Skibs- og Bådebyggerierne Arbejdsgiverforening, Finansministeriet, Justitsministeriet, Udenrigsministeriet og Statsministeriet.

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner	Ingen	Statslige merudgifter på op til 325 mio. kr. i 2003 – 2004.
Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner	Ingen	Administrationen af rammestyrelsen i forbindelse med tilsagnsgivningen efter først-til-mølle-princippet vil blive mere kompliceret. Administrationen af ordningen kan afholdes inden for Erhvervs- og Boligstyrelsens bestående bemanding.
Økonomisk og administrative konsekvenser for erhvervslivet	Forbedret konkurrenceevne på det globale skibsbygningsmarked inden for de berørte skibssegmenter	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget skal anmeldes til Europa-Kommissionen efter reglerne for statsstøtte og forordningerne 1177/2002 og 1540/1998 har jfr. Artikel 249 i EF-traktaten umiddelbar gyldighed.	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

I lovforslagets § 1 fastsættes de former for skibsbygning og skibstyper, der kan ydes støtte til. I forhold til de hidtil gældende regler om støtte til skibsbygning (lov nr. 1009 af 23. december 1998 om kontraktbetinget driftsstøtte til skibsbygning) er der sket en væsentlig indsnævring af de skibstyper, der kan ydes støtte til. Ligeledes kan der alene ydes støtte til nybygning. Dette følger af EF-forordning nr. 1177/2002 af 27. juni 2002, der kun tillader støtte til de skibstyper, hvor EUs skibsbygningsindustri møder unfair konkurrence fra koreanske værfter. Derimod er der i modsætning til den tidligere skibsstøtteordningen ingen nedre beløbsgrænse for kontraktværdien som betingelse for støtte. I lov om kontraktbetinget støtte til skibsbygning er den nedre grænse i overensstemmelse med EF-forordning nr. 1549/98 på 10 mio. Euro for opnåelse af den maksimale støtteprocent.

I § 1, stk. 2, nr. 1) - 4) præciseres, hvilke skibstyper der kan ydes støtte til. Definitionerne fremgår af forordningen og er gengivet i lovtæksten.

Det fremgår af § 1, stk. 3, at gastankskibe, jf. § 1, stk. 2, nr. 4, kun kan omfattes af støtteordningen, såfremt Europa-Kommissionens igangværende undersøgelse for 2002 viser, at denne skibstype tillige er i unfair konkurrence med den koreanske skibsbygningsindustri, og at Kommissionen, når undersøgelsen er afsluttet, i EF-Tidende meddeler medlemslandene tilladelse til at støtte også denne skibstype.

Til § 2

I stk. 1 fastsættes som noget nyt i forhold til de tidligere støtteordninger, at støtten fastsættes inden for rammerne af de på finansloven afsatte bevillinger til skibsbygningsstøtte. EF-forordningen åbner for, at støtten kan ydes til kontrakter, der er indgået efter Kommissionens offentliggørelse i EF-Tidende af sagsanlæg i WTO mod Korea. Dette er sket i EF-Tidende nr. 257 af den 24. oktober 2002. I loven fastsættes, at der kan ydes støtte til kontrakter, der er indgået fra den 1. januar 2003 til og med den 31. marts 2004. Støttesatsen fastsættes til "op til 6 %", hvilket er den maksimalt tilladte støttesats efter EF-forordningen.

I stk. 2 fastsættes, at tilsagnsgivningen skal ophøre før den 31. marts 2004, såfremt Kommissionen i EF-Tidende meddeler dette. En sådan meddelelse kan udløses, enten fordi EU har opnået en frivillig skibsbygningssaftale med Korea, eller fordi EU's klagesag mod Korea i WTO er afgjort. I så fald kan tilsagnsgivning

ydes til kontrakter, der er indgået op til én måned efter Kommissionens meddelelse om ophør i EF-Tidende. Baggrunden for denne ekstra måned er, at branchen som udgangspunkt forventes at kunne opnå tilsagn indtil den 31. marts 2004. Hvis perioden pludselig afkortes, gives værfterne mulighed for inden for en måned at afslutte eventuelle igangværende forhandlinger om ny kontrakt.

Til § 3

I § 3 fastsættes, at støtte alene kan ydes, såfremt ansøger i det konkrete tilfælde kan påvise konkurrence fra Korea. Dette skyldes, at den midlertidige støtte er begrundet i unfair konkurrence fra Korea. Ordlyden i EF forordningen, hvori kravet om påvisning af konkurrence fra Korea fastsættes, er ikke udtømmende. Efter ordlyden, kan støtte til de omhandlede skibstyper "betragtes som forenelig med fællesmarkedet, såfremt der har været konkurrence om kontrakten fra et koreansk skibsværft, der tilbyder en lavere pris." Det er klart, at der skal være tale om konkurrence fra Korea om den konkrete kontrakt, hvortil der søges støtte. Der siges imidlertid intet om, hvordan konkurrencen skal påvises.

Under forhandlingerne i Bruxelles om EF-forordningens udformning blev der fra flere medlemslande, herunder Danmark, forgæves udtrykt behov for en præcisering af teksten bl.a. på dette punkt, således at der ikke opstår ulige konkurrence mellem EU-landene på grund af uens administration af kravet om påvisning af konkurrence. Da Kommissionen ikke forventes at give yderligere vejledning om anvendelsen af EF-forordningen på dette punkt, vil den nødvendige udfyldende tolkning blive fastlagt gennem den administrative praksis i de enkelte lande.

For at undgå at Danmark anlægger en praksis, som ikke hurtigt kan tilpasses i tilfælde af ulige intern EU konkurrence, foreslås det, at lovtæksten alene stiller kravet om påvisning af konkurrence om den konkrete kontrakt. Herefter vil det i den administrationsbekendtgørelse, der vil blive udstedt i medfør af loven, blive præciseret, hvorledes konkurrencen fra Korea konkret skal påvises. Indholdet af administrationsbekendtgørelsen vil blive fastsat efter konsultationer med de berørte interesser. Som udgangspunkt vurderes en erklæring fra reder, skibsmægler, statsautoriseret revisor eller advokat eller en kombination heraf om konkurrence fra Korea om kontrakten at være tilstrækkelig til opfyldelse af bevisbyrden. Erhvervs- og Boligstyrelsen, der administrerer driftsstøtteordningen, vil følge den administrative praksis i andre EU-lande og om nødvendigt tilpasse administrationsbe-

kendtgørelsen for at undgå ulige EU-konkurrence på dette punkt.

Til § 4

Som efter de tidligere regler, skal aflevering af en nybygning finde sted senest 3 år efter den endelige kontrakts indgåelse. Hvis treårsleveringsfristen overskrides bortfalder støtten. Dog består der også som hidtil en dispensationsmulighed for denne frist. Økonomi- og erhvervsministeren kan i konkrete sager udvide treårsfristen, 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. En sådan dispensation skal i hvert enkelt tilfælde godkendes af Europa-Kommissionen.

Til § 5

I lighed med den tidligere driftsstøtteordning fastsættes i § 5, stk. 1, at støtten knyttes til et skibsværfts kontrakt om nybygning af et skib, således at det er værftet, der ansøger om og modtager støtte. Af hensyn til dansk erhvervsliv og beskæftigelsen på de danske værfter er støtte betinget af, at skroget er samlet i Danmark, og at mindst halvdelen af værditilvæksten på skroget hidrører fra produktion i Danmark. I § 5, stk. 2, præciseres, at støtte tidligst kan udbetales i forbindelse med værftets aflevering af skibet.

Til § 6

Lovforslagets § 6 fastsætter, at økonomi- og erhvervsministeren udarbejder de nærmere regler for

administration 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 administrationsbekendtgørelse.

Økonomi- og erhvervsministeren kan henlægge administrationen til Erhvervs- og Boligstyrelsen, som herefter behandler og træffer endelig afgørelse om ansøgninger om støtte og udbetaling heraf. Det fastlægges endvidere, at økonomi- og erhvervsministeren kan afskære klage af styrelsens afgørelser. Baggrunden herfor er, at afgørelser om ansøgninger om støtte og udbetalinger heraf baseres på konkrete og tekniske vurderinger. Denne afskæring af klage fandtes også i lov nr. 1009 af 23. december 1998 om kontraktbetinget driftsstøtte til skibsbygning.

Til § 7

Loven skal anmeldes til og godkendes af Europa-Kommissionen efter reglerne for statsstøtte, før den kan sættes i kraft. Økonomi- og erhvervsministeren kan sætte loven i kraft ved bekendtgørelse snarest efter Kommissionens godkendelse af loven samtidig med delegation af bemyndigelse til Erhvervs- og Boligstyrelsen.

Til § 8

Støtte til erhvervslivet er for Grønland og Færøerne henholdsvis hjemmestyreanliggender og særanliggender. Loven gælder derfor ikke for Grønland og Færøerne.

F. t. l. vedr. driftsstøtte til bygning af visse skibstyper
Til lovforslag nr. L 165. Skriftlig fremsættelse (26. februar 2003)

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om midlertidig kontraktbeti-
get driftsstøtte til bygning af visse skibstyper*
(Lovforslag nr. L 165).

Gennem de sidste 25 år er støtten til skibsbygning gradvis nedsat fra en støttesats på 28 % i 1987 til 9 % i perioden 1992 – 2000. Muligheden for støtte ophørte helt pr. 31. december 2000, men blev trods ihærdig dansk modstand genindført med vedtagelsen af EF-forordning nr. 1177/2002 af 27. juni 2002 (EF-Tidende L 172/1 af 2.7. 2002) om midlertidig støtte til skibsbygning.

Med forslaget søges tilvejebragt specifik lov-hjemmel og grundlaget for administration af mulighederne i EF-forordningen.

Efter lovforslaget kan der ydes støtte til skibsbygning på højst 6 % til skibe, der er i konkurrence med koreanske værfter. Det drejer sig om container- og produkt- og kemikalietankskibe. Dertil kommer gastankskibe (Liquid Natural Gas Tankere (LNG-tankskibe)), hvis Kommissionens yderligere undersøgelser for 2002 bekræfter, at også LNG-tankskibe bygges i unfair konkurrence med Korea. Dette er en begrænsning i forhold til den ophørte ordning, hvorefter der kunne ydes støtte på op til 9 % til samtlige skibstyper, når kontrakten var på over 10 mio. Euro. Derimod er der i forslaget ingen nedre beløbsgrænse for kontraktværdien før støtte, og tilsagn om støtte gives efter først-til-mølle-princippet, når det er bevist, at kontrakten er indgået i konkurrence med Korea.

Støtteperioden begrænses til kontrakter indgået i perioden fra den 1. januar 2003 til og med 31. marts 2004. Støtten ophører, hvis Kommissionen inden udløbet af denne periode indgår en aftale med Korea, eller hvis den sag, som EU har

anlagt mod Korea den 24. oktober 2002 i World Trade Organisation (WTO), er blevet afgjort. Dette er en begrænsning i forhold til forordningens muligheder, idet der efter forordningen er mulighed for støtte fra den 24. oktober 2002. I forbindelse med forhandlingerne om finansloven har regeringen indgået forlig om først at yde støtte fra 1. januar 2003.

Udgiftsniveauet i den tidligere driftsstøtteordning var alene styret af ordretilgangen på de danske værfter. Det betød, at de årlige bevillinger til driftsstøtte ikke på forhånd var kendt, men afhæng af markedssituationen og var afhængige af ordretilgangen og produktionskapaciteten på de enkelte værfter. Med lovforslaget lægges der op til at fastlægge en fast ramme for støtten.

Det foreslås, at der på finansloven for årene 2003 - 2004 afsættes en støtteramme på 575 mio. kr., således at statens andel udgør 325 mio. kr. Beløbet modsvares af uforbrugte tilsagn på den tidligere driftsstøtteordning til skibsbygning. Herudover tilvejebringes 250 mio. kr. via indtægter fra Danmarks Skibskreditfond. Dette er et resultat af det finanslovforlig, som regeringen indgik i efteråret med samtlige Folketingets partier om støtte til dansk skibsbygning. Aftalen med Skibskreditfonden er tiltrådt af forligspartierne.

Forslaget skønnes at medvirke til at forbedre dansk skibsværftsindustriens konkurrenceevne i forhold til de nærmeste EU-konkurrenter og sikre bygning af et mindre antal skibe i Danmark.

Forslaget skal notificeres hos Kommissionen. Kommissionens sagsbehandling forventes at tage mindst 6 uger. Det foreslås, at loven sættes i kraft snarest herefter.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de bemærkninger, der ledsager det, skal jeg anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.