

Til lovforslag nr. L 48. Betænkning afgivet af Erhvervsudvalget den 10. marts 2005

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om midlertidig, kontraktbetinget driftsstøtte til bygning af visse skibstyper

(Forlængelse af loven)

[af økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen)]

1. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 24. februar 2005 og var til 1. behandling den 1. marts 2005. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Erhvervsudvalget.

Sammenhæng med andet lovforslag

Lovforslaget har sammenhæng med L 49, Forslag til lov om ændring af lov om et skibsfinansieringsinstitut, lov om finansiel virksomhed og lov om fusion, spaltning og tilførsel af aktiver m.v. (fusionsskatteloven), lov om skattemæssig behandling af gevinst og tab på fordringer, gæld og finansielle kontrakter (kursgevinstloven) og lov om indkomstbeskatning af aktieselskaber m.v. (selskabsskatteloven). (Modernisering af Danmarks Skibskreditfond), hvor der fremsættes forslag til ændring af lov om et skibsfinansieringsinstitut og en række andre love.

Dispensation fra 30-dages-reglen

Økonomi- og erhvervsministeren har ved brev af 7. marts 2005 anmodet om, at Folketingets behandling af lovforslaget gennemføres hurtigst muligt, og at der dispenseres fra reglen i Folketingets forretningsorden om, at der skal gå 30 dage fra lovforslagets fremsættelse til dets vedtagelse, samt begrundet anmodningen.

Udvalget indstiller, at lovforslaget kommer til 3. behandling tidligere end 30 dage efter lovforslagets fremsættelse.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 2 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og økonomi- og erhvervsministeren sendte den 15. februar 2005 dette udkast til udvalget, jf. alm. del – bilag 6. Den 23. februar 2005 sendte økonomi- og erhvervsministeren de indkomne høringsvar samt et notat herom til udvalget, jf. L 48 – bilag 1.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 5 spørgsmål til økonomi- og erhvervsministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret. Udvalgets spørgsmål og økonomi- og erhvervsministerens svar herpå samt aktstykket vedrørende nybygning af visse skibstyper er optrykt som bilag 2 til betænkningen.

2. Indstillinger og politiske bemærkninger

Udvalget indstiller lovforslaget til vedtagelse uændret.

Udvalget med undtagelse af Enhedslistens medlem støtter, at regeringen fortsat arbejder for, at EU ikke tillader skibsstøtten forlænget yderligere, samt at regeringen i OECD og WTO fortsat arbejder for forbud mod subsidiering af skibsbygning.

Enhedslistens medlem af udvalget er principielt imod statsstøtte til rederne, der i forvejen har enorme overskud, og som på grund af gunstige skatteregler bidrager alt for lidt til samfundshusholdningen. Trods mange års udtalelser om at ville forbyde statsstøtte, bøjer regeringen, EU og WTO sig fortsat for, at rederne skal have denne form for støtte. Derfor burde der stemmes nej, men for at sikre, at danske værfter ikke udkon-

kurreres af udenlandske statsstøttede værfter, støtter Enhedslisten dette lovforslag.

Tjóðveldisflokkurinn, Inuit Ataqatigiit, Siumut og Fólkaflokkurinn var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

Kim Andersen (V) Jacob Jensen (V) Kurt Kirkegaard Jensen (V) fmd. Jens Hald Madsen (V)

Marion Pedersen (V) Colette L. Brix (DF) nfmd. Kim Christiansen (DF)

Per Ørum Jørgensen (KF) Jakob Axel Nielsen (KF) Frode Sørensen (S) Jan Trøjborg (S)

Jens Peter Vernersen (S) Lene Hansen (S) Poul Erik Christensen (RV) Johannes Poulsen (RV)

Poul Henrik Hedeboe (SF) Frank Aaen (EL)

Tjóðveldisflokkurinn, Inuit Ataqatigiit, Siumut og Fólkaflokkurinn havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	52	Enhedslisten (EL)	6
Socialdemokratiet (S)	47	Tjóðveldisflokkurinn (TF)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Siumut (SIU)	1
Det Radikale Venstre (RV)	17	Fólkaflokkurinn (FF)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	11		

Bilag 1**Oversigt over bilag vedrørende L 48**

Bilagsnr.	Titel
1	Høringssvar og høringsnotat, fra økonomi- og erhvervsministeren
2	1. udkast til betænkning
3	Revideret tidsplan over samtlige lovforslag, der skal behandles i Erhvervsudvalget i 2004-05, 2. samling.
4	2. udkast til betænkning
5	Økonomi- og erhvervsministerens anmodning af 7/3-05 om hastebehandling af lovforslaget
6	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
7	Aktstykke vedr. nybygning af visse skibstyper kontraheret på danske værfter samt finansiering af maritime bevillinger i 2006-2008
8	Rammeaftale for modernisering af Danmarks Skibskreditfond
9	3. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 48

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om Tysklands innovationsstøtte, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om anvendelse af midler fra opløsningen af Danmarks Skibskreditfond, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om fordele og ulemper ved anvendelse af yderligere midler til skibsværftsstøtte, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om den samlede finansiering af skibsbygningsstøtten, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om ansøgninger om støtte, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå

Udvalgets spørgsmål til økonomi- og erhvervsministeren og dennes svar herpå samt aktstykke nr. 94

Spørgsmålene og økonomi- og erhvervsministerens svar herpå samt aktstykke 94 er optrykt efter ønske fra udvalget.

Spørgsmål 1:

Ministeren bedes oplyse om omfanget og indholdet af den tyske innovationsstøtte til den tunge industri, herunder hvor meget værftsindustrien henholdsvis den samlede blå industri modtager i innovationsstøtte.

Svar:

Den 26. november 2003 vedtog Kommissionen nye regler for innovationsstøtte til skibsbygningsindustrien fra 1. januar 2004 til 31. december 2006. Beslutningen afløste skibsbygningsforordningen fra 1998, som udløb den 31. december 2003.

Med de nye bestemmelser blev definitionen på innovation udvidet og der blev åbnet mulighed for at give op til 20 pct. i støtte. Værfterne fik mulighed for at søge støtte til udgifter til investeringer, udformning, konstruktion og afprøvning, der direkte og udelukkende vedrører projektets innovative del. Støtten kan søges til både nybygning, reparation eller ombygning af skibe.

Ingen af EU-landene havde indtil for nylig udnyttet de nye muligheder. I Danmark har branchen således ønsket at få driftsstøtte frem for innovationsstøtte.

Tyskland har nu som første EU-land den 16. februar 2005 fået godkendt en ordning for innovation til skibsbygning. Tyskland har over en fireårig periode afsat 27 mio. EUR (ca. 200 mio. kr.) til innovative projekter til skibsbygningsindustrien. De tyske værfter vil få mulighed for støtte på op til 20 pct. for den innovative del af et projekt. Projektet skal i overensstemmelse med EU's rammebestemmelser for statsstøtte til skibsbygning vedrøre industriel anvendelse af innovative produkter og processer, som er teknologisk nye eller væsentligt forbedrede sammenlignet med de nyeste teknologier inden for EU's industri, og som indebærer en teknologisk risiko.

Spørgsmål 2:

Ministeren bedes gennemgå mere specifikt, hvilket omfang og hvilke anvendelser midlerne fra opløsningen af Danmarks Skibskreditfond (jf. L 49) kan få

- 1) til nybygningsstøtte (L 48)
- 2) til støtte til det blå Danmark og
- 3) bredere erhvervsstøtte og vækststøtte.

Svar:

I følge rammeaftale for modernisering af Danmarks Skibskreditfond, som jeg indgik med Danmarks Skibskreditfond og Nationalbanken den 17. januar 2005, vil der blive betalt i alt 1610 mio. kr. tilbage til Nationalbanken og staten. Heraf modtager staten 810 mio. kr., som betales, når omdannelse af Danmarks Skibskreditfond til aktieselskab er endeligt gennemført og registreret i Erhvervs- og Selskabsstyrelsen.

Beløbet til staten udbetales fra den bundne reservefond i det nye aktieselskab. Fondsretlige grunde tilsiger, at de 810 mio. kr. skal øremærkes til anvendelse til Skibskreditfondens nuværende opløsningsformål, som er fremme af dansk skibsfart og/eller værftsindustri. Beløbet kan derfor ikke anvendes til bredere erhvervsstøtte og vækststøtte.

De 810 mio. kr. forventes anvendt til værftsstøtte og finansiering af eksisterende maritime bevillinger.

Spørgsmål 3:

Ministeren bedes klargøre hvilke fordele og ulemper, der vil være ved at anvende yderligere midler til skibsværftsstøtte udover de 460 mio. kr. nævnt i bemærkningerne til L 48. Yderligere ønskes det indikeret, hvilke typer af skibsbygningsprojekter en forøgelse af skibsværftsstøtten fra det foreslåede niveau på 460 mio. kr. vil kunne medføre samt evt. hvilke danske værfter sådan støtte på 460 mio. kr. og en sådan eventuel forøgelse af støtte ud over 460 mio. kr. vil skabe yderligere beskæftigelse hos.

Svar:

Som led i forhandlingerne om omdannelse af Skibskreditfonden drøftede Økonomi- og Erhvervsministeriet og værftsbranchen forventninger til kontraheringer. Af disse drøftelser fremgik, at et samlet støttebeløb på ca. 460 mio. kr. ville svare til en støtte på 6 pct. til alle kontraheringer. Umiddelbart før afslutningen af forhandlingerne henvendte Danske Maritime sig til ministeriet med indikationer af, at støttebeløbet burde være højere. Efterfølgende fremgik det af høringssvarene, at industrien forventes at kunne kontrahere skibe til et samlet støttebeløb på 590 mio. kr., forudsat en støtteprocent på 6 af skibenes kontraktsum. På baggrund af høringssvarene tog Økonomi- og Erhvervsministeriet en nærmere drøftelse med branchen, som herefter nedjusterede det forventede støttebehov til 557 mio. kr.

Branchen forudser, at to værfter – Odense Staalskibsværft A/S og Århus Værft A/S - vil kunne opfylde lovens betingelser, idet værfterne bygger eller påtænker at bygge containerskibe i konkurrence med sydkoreanske værfter.

Som reglerne er, indebærer en efterspørgsel efter støtte, som overstiger den afsatte ramme, at de værfter der henvender sig først, får det fulde støttebeløb, mens de efterfølgende ansøgninger får et mindre støttebeløb svarende til, hvad der er tilbage under rammen. Kommer ansøgningerne samtidig, hvad der er stor sandsynlighed for, så indebærer reglerne, at støtten fordeles jævnt mellem ansøgningerne, så det samlede støttebeløb pr. skib kommer under 6 pct. Antages det, at der er kontrakter, som modsvarer et støttebeløb på 557 mio. kr. vil en pulje på f.eks. 460 mio. kr. indebære en gennemsnitlig støtte pr. skib på 5 pct. og en pulje på 500 mio. kr. en støtteprocent på 5,4 pct. pr. skib.

Det er usikkert, om de enkelte skibe vil blive bygget med en lavere støtteprocent pr. skib, eller om en mindre pulje vil føre til, at nogle projekter opgives. Det er derfor også noget usikkert, hvad en øget støtteramme vil betyde for beskæftigelsen på de to værfter. Tidligere drøftelser med Odense Staalskibsværft tyder på, at Odense vil fastholde den nuværende stab, såfremt det planlagte byggeprogram gennemføres, samtidig med at værftet forventeligt vil investere en del midler i at udvikle værftet med henblik på at blive endnu mere internationalt konkurrencedygtige.

Med hensyn til Århus Værft er der i dag ca. 40 medarbejdere ansat. Værftet har tilkendegivet, at en gennemførelse af det fulde byggeprogram vil medføre en øget beskæftigelse på op til 425 personer. Som nævnt er det noget usikkert, hvordan en mindre støtteprocent pr. skib vil påvirke det planlagte byggeprogram og dermed beskæftigelsen.

Spørgsmål 4:

Ministeren bedes gennemgå den samlede finansiering af skibsbygningsstøtten og dens enkelte elementer, samt gennemgå eventuelle tilbageværende knaster heri, herunder bl.a. fremsende kopi til Erhvervsudvalget af aktstykket om etablering af en tilsagnsramme, der er nævnt i såvel i den skriftlige fremsættelsestale til L 48 som i bemærkningerne til L 48.

Svar:

Skibsbygningsstøtten forventes tilvejebragt ved aflejrede støttemidler i Danmarks Skibskreditfond, som i forbindelse med moderniseringen af Danmarks Skibskreditfond betales til staten i henhold til aftale herom af 17. januar 2005 mellem Danmarks Skibskreditfond, Danmarks Nationalbank og mig.

Tilsagn om støtte vil blive givet med forbehold af tilvejebringelse af finansieringen gennem modernisering af Skibskreditfonden og forudsætter derfor, at L 49 om modernisering af Skibskreditfonden vedtages. Tilsagn vil blive givet efter først til mølle princippet. Indgives der samme dag ansøgninger, der overstiger den afsatte ramme, vil Erhvervs- og Byggestyrelsen i overensstemmelse med administrationsbekendtgørelsen meddele tilsagn med samme støttesats inden for rammen. Fordelingen mellem værfterne vil således ske forholdsmæssigt.

Kopi af aktstykke vedrørende etableringen af tilsagnsrammen vil blive sendt til Folketingets Erhvervsudvalg samtidig med, at det sendes til Folketingets Finansudvalg.

Spørgsmål 5:

Ministeren bedes bekræfte, at samtlige ansøgninger, der modtages inden den 1. april, tildeles støtte med samme støtteprocent pr. skib, og oplyse hvilke økonomiske konsekvenser, det forventes at få, hvis alle ansøgere tildeles 6 procent pr. skib.

Svar:

Der henvises til svarene på spørgsmål 3 og 4.

Støtten tildeles efter først til mølle princippet. Det vil sige, at ansøgningerne behandles i den rækkefølge, de modtages, og at der ydes fuld støtte, så længe der er midler til rådighed.

Det forventes imidlertid, at alle ansøgninger i forbindelse med forlængelse af støtten vil blive modtaget samme dag. Efter lovens ikrafttrædelse vil der formentlig kun være én dag til at indsende ansøgninger, inden ordningen ophører. Begge relevante værfter er bekendt hermed.

I det tilfælde, hvor alle ansøgninger modtages samme dag, vil ansøgningerne blive behandlet på lige vilkår og tildelt samme støtteprocent.

Hvis der f.eks. er ansøgninger for 557 mio. kr., som branchen senest har indikeret, og en pulje på 460 mio. kr., vil det betyde, at alle ansøgninger vil blive tildelt samme støtteprocent, som i dette tilfælde vil være på 5 pct., jf. svaret på spørgsmål 4.

Som det også fremgår af svaret på spørgsmål 4, har branchen i første omgang meddelt, at der ville være et støttebehov på 460 mio. kr., men senest meddelt, at der forventes ansøgninger svarende til et støttebehov på 557 mio. kr., hvis der ydes 6 pct. i støtte.

Aktstykke nr. 94 – Tilslutning til nybygning af visse skibstyper kontraheret på danske værfter samt finansiering af maritime bevillinger i 2006-2008

94

Økonomi- og Erhvervsministeriet. København, den 8. marts 2005.

a. Økonomi- og Erhvervsministeriet anmoder hermed om Finansudvalgets tilslutning til, at der afsættes en bevilling på i alt 810 mio. kr. i 2005 til:

1. nybygning af visse skibstyper kontraheret på danske værfter
2. finansiering af maritime bevillinger i 2006-2008

Den præcise fordeling af udgifterne til disse to formål afhænger af den endelige behandling af lovforslag om forlængelse af midlertidig, kontraktbetinget driftsstøtte til bygning af visse skibstyper (L 48), som forventes vedtaget inden udgangen af marts 2005, men kan anslås til ca. 460 mio. kr. til værftsstøtte og ca. 350 mio. kr. til finansiering af eksisterende maritime bevillinger i 2006-2008.

Udgiften modsvares af en tilsvarende indtægt i forbindelse med omdannelsen af Danmarks Skibskreditfond (DSF). Forslaget medfører ikke nettomerudgifter i Finansåret.

b. I henhold til aftale af 17. januar 2005 mellem økonomi- og erhvervsministeren, DSF og Danmarks Nationalbank omdannes DSF til et aktieselskab. I den forbindelse tilbageføres aflejrede statslige støttemidler på i alt 810 mio. kr. til staten. Disse midler skal, jf. fondens op-løsningsformål, anvendes til maritime formål.

Værftsstøtte

EU har med forordning nr. 502/2004 af 11. marts 2004 vedtaget at forlænge muligheden for at yde midlertidig støtte til nybygning af visse typer skibe i yderligere et år. Forordningen forlænger forordning nr. 1177/2002 af 27. juni 2002, der udløb den 31. marts 2004. Forordningen genindførte midlertidigt dele af den tidligere driftsstøtteordning, der udløb med udgangen af 2000.

Efter EF-forordningen kan der i perioden fra den 31. marts 2004 til og med den 31. marts 2005 ydes op til 6 pct. støtte til nybygning af skibstyper, som bygges i konkurrence med Korea, dvs. containerskibe, produkt- og kemikalietankere samt gastankskibe (Liquid Natural Gas Tankers (LNG-tankskibe)).

Som følge af unfair konkurrence på skibsbygningsområdet har EU rejst sag ved WTO mod Korea. Det forventes, at sagen vil være afsluttet medio 2005.

Regeringen indgik den 23. oktober 2002 en finanslovsaftale med alle Folketingets partier om midlertidig støtte til skibsbygning for perioden 1. januar 2003 til 31. marts 2004. Det er denne ordning, der forlænges i endnu et år. Driftsstøtteordningen har til formål at hindre, at dansk skibsbygningsindustri udsættes for konkurrenceforvridning fra skibsbygningsindustrien hos de nærmeste EU-konkurrenter. Den oprindelige aftale fastsatte en maksimal statslig finansiering på 325 mio. kr. og blev indgået under forudsætning af, at der mellem staten og Danmarks Skibskreditfond (DSF) blev indgået en aftale om medfinansiering fra DSF. Den hidtidige støtteramme er udnyttet fuldt ud.

Økonomi- og erhvervsministeren har fremsat lovforslag om forlængelse af midlertidig, kontraktbetinget driftsstøtte til bygning af visse skibstyper (L 48), som forventes vedtaget inden

udgangen af marts 2005. Det er i lovforslaget angivet, at det er en forudsætning for tilsagn, at der er etableret en bevillingsmæssig ramme på finansloven.

Tilsagn om støtte vil blive givet med forbehold for tilvejebringelse af finansieringen gennem moderniseringen af DSF. Det forventes, at udbetalingerne vil ske i perioden 2006-2008. Tilskud gives som tilsagn.

Finansiering af bevillinger til maritime formål

Ud over værftsstøtte vil indtægterne fra omdannelsen af DSF, jf. fondens opløsningsformål, kunne anvendes til øvrige maritime formål såsom maritime uddannelser og maritim forskning. Den andel af indtægterne på 810 mio. kr., som ikke anvendes til tilsagn om støtte til nybygning af visse skibstyper kontraheret på danske værfter, vil således kunne anvendes til at finansiere sådanne maritime bevillinger på senere finanslove.

Til det formål afsættes en reserve på det resterende beløb, ca. 350 mio. kr., som udmøntes på senere finanslove.

Forslaget kan specificeres således på under- og standardkonto:

§ 08.32.02. Værftsstøtte (Anden bev.)

40. Driftsstøtteordning 2004-2005

Udgift

53. Tilskud til erhverv 460,0 mio. kr.

Indtægt

64. Øvrige overførselsindtægter 460,0 mio. kr.

§ 08.71.77. Reserve til maritime formål (Reservationsbev.)

10. Finansiering af maritime bevillinger

Udgift

74. Reserver og budgetregulering 350,0 mio. kr.

Indtægt

64. Øvrige overførselsindtægter 350,0 mio. kr.

- c. Finansudvalget tilslutning søges nu, så der kan gives tilsagn om værftsstøtte frem til 31. marts 2005.
- d. Værftsstøtteordningen forudsætter Europa-Kommissionens godkendelse på grund af de indeholdte statsstøtteelementer. Den eksisterende ordning er notificeret over for Kommissionen, men den forlængede ordning er endnu ikke notificeret.
- e. Under forudsætning af Kommissionens godkendelse af driftsstøtteordningen i henhold til lov om midlertidig, kontraktbetinget driftsstøtte til bygning af visse skibstyper, anmodes om Finansudvalgets tilslutning til:

At der afsættes i alt 810 mio. kr. i 2005 til tilsagn til nybygning af visse skibstyper kontraheret på danske værfter i perioden 1. april 2004 til 31. marts 2005 og til finansiering af maritime bevillinger i 2006-2008. Udgiften modsvares af en tilsvarende indtægt hidrørende fra omdannelsen af DSF.

På forslag til lov om tillægsbevilling for 2005 anmodes således om tilslutning til, at der optages følgende:

	Udgift	Indtægt
	— Mio. kr. —	
§ 08.32.02. Værftsstøtte (Anden bev.)	460,0	460,0
§ 08.71.77. Reserve til maritime formål (Reservationsbev.)	350,0	350,0

Finansieringsbehovet i relation til lovforslaget om forlængelse af midlertidig, kontraktbetinget driftsstøtte til bygning af visse skibstyper er på nuværende tidspunkt ikke fuldt afklaret og vil først være kendt ved lovforslagets vedtagelse. Den anførte fordeling af indtægten på 810

mio.kr. og hertil svarende udgift mellem § 08.32.02 og § 08.71.77 er derfor tentativ og vil kunne gøres til genstand for justering i forbindelse med aktstykkets optagelse på forslag til lov om tillægsbevilling for 2005. Det endelige beløb afsat til værftsstøtte på forslag til lov om tillægsbevilling vil være udtryk for en maksimal støtteramme.

f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

BENDT BENDTSEN

/ Niels Ammitzbøll

Til Finansudvalget.