

Lovforslag nr. L 48. Fremsat den 24. februar 2005 af økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen)

Forslag

til

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

(Forlængelse af loven)

§ 1

I lov nr. 305 af 30. april 2003 om midlertidig, kontraktbetinget driftsstøtte til bygning af visse skibstyper foretages følgende ændring:

1. I § 2, stk. 1, ændres »31. marts 2004« til »31. marts 2005«.

§ 2

Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Den gældende lov

Lov nr. 305 af 30. april 2003 om midlertidig støtte til bygning af visse skibstyper gav grundlaget for administrationen af mulighederne i EF-forordning nr. 1177/2002 af 27. juni 2002 om en midlertidig defensiv ordning for skibsbygningsindustrien. Loven gav mulighed for at yde midlertidig støtte til nybygningskontrakter, der er indgået i perioden fra 1. januar 2003 til og med den 31. marts 2004.

2. Baggrunden for ændringsforslaget

EU's ministerråd vedtog med forordning (EF) nr. 502/2004 af 11. marts 2004 om ændring af forordning (EF) nr. 1177/2002 om en midlertidig defensiv ordning for skibsbygningsindustrien at forlænge muligheden for at yde en midlertidig defensiv støtte til skibsbygningsindustrien. Beslutningen er begrundet i Kommissionens tosporede strategi over for Sydkoreas unfair handelspraksis, hvor EU dels har indledt en klagesag i WTO mod Sydkorea og dels har indført en midlertidig defensiv støtteordning. Kommissionen har fundet det nødvendigt at forlænge den midlertidige ordning, fordi WTO-sagen først forventes endeligt afsluttet i foråret 2005.

Den tidligere forordning udløb den 31. marts 2004. Den nye forordning indebærer, at den midlertidige defensive ordning kan forlænges med endnu et år, det vil sige til den 31. marts 2005; derudover er der ikke sket ændringer i den oprindelige forordning.

Da det nu efter vedtagelsen i EU af forlængelsen af den midlertidige støtte kan konstateres, at de EU-lande (især Tyskland), som Danmark konkurrerer med, har udnyttet muligheden for at forlænge den midlertidige driftsstøtte, finder regeringen, at den af konkurrencehensyn bør forlænge muligheden for støtte til den danske skibsbygningsindustri.

Der sker ingen ændringer i administrationen af ordningen.

3. Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner

Lovforslaget indebærer en forventet statslig merudgift i 2005 på 460 mio. kr. Aktstykke om etablering af en tilsagnsramme vil blive forelagt Folketingets Finansudvalg. Finansieringen forventes at blive tilvejebragt ved aflejrede støttemidler i Danmarks Skibskreditfond, som i forbindelse med modernisering af Danmarks Skibskreditfond betales til staten i henhold til aftale herom af 17. januar 2005 mellem økonomi- og erhvervsministeren, Danmarks Skibskreditfond og Danmarks Nationalbank. Tilsagn om støtte vil blive givet med forbehold for tilvejebringelse af finansieringen gennem modernisering af Skibskreditfonden. Værftsbranchen er bekendt hermed.

4. Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner

Administrationen af kontraktbetinget driftsstøtte varetages af økonomi- og erhvervsministeren, Erhvervs- og Byggestyrelsen. I medfør af den gældende lov er der udstedt en bekendtgørelse nr. 995 af 8. december 2003 om administration af loven. Til administration til afvikling af tidligere ordninger var der afsat ca. 0,7 årsværk. Administrationen af den forlængede ordning forventes foretaget inden for den eksisterende ramme.

Forslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for amter og kommuner.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Med forlængelse af støtte til skibsbygningsindustrien er der tilstræbt en mere fair konkurrence på det globale marked inden for de berørte skibssegmenter. Det forventes, at støtten kan medvirke til at sikre bygning af et antal nye skibe på de danske værfter og dermed fastholde beskæftigelsen i den danske værftsindustri og tilhørende underleverandører frem til i hvert fald 2009.

Administrationen for erhvervslivet forudsættes ikke at blive berørt i forhold til den gældende ordning, hvor den administrative byrde for erhvervslivet er beskeden. I dag skal det værft, der søger om tilsagn om driftsstøtte, som minimum oplyse værftets navn, skibstypen, størrelse, byggenummer, reder og dennes hjemland, kontrakt dato, kontrakt valuta, kontrakt værdi før støtte, afleveringsdato og eventuelle forbehold i kontrakten. Endvidere skal værftet ledsage ansøgningen med oplysninger om konkurrence om det pågældende projekt fra et koreansk værft enten i form af et konkret tilbud eller en redererklæring og en mæglererklæring. Yderligere oplysninger, der skønnes fornødne til vurderingen af en ansøgning om støtte, kan kræves.

Der forventes ingen økonomiske konsekvenser i forhold til den øvrige del af erhvervslivet.

6. Miljømæssige konsekvenser

Ændringsforslaget vurderes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

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 udgifter på 460 mio. kr. i 2005, der kompenseres ved indtægter fra omdannelse af Skibskreditfonden til et aktieselskab
Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner	Ingen	Administrationen af ordningen kan afholdes inden for Erhvervs- og Byggestyrelsens bestående bemanning.
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 502/2004, 1177/2002 og 1540/98 har jfr. artikel 240 i EF-traktaten umiddelbar gyldighed	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Forordning nr. 1177/2002 af 27. juni 2002 om midlertidig støtte til visse skibstyper udløb den 31. marts

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Ændringsforslaget vurderes ikke at have konsekvenser for borgerne.

8. Forholdet til EU-retten

Ændringsforslaget skal anmeldes til Europa-Kommissionen efter reglerne for statsstøtte. Lovforslaget kan først sættes i kraft, når Kommissionens godkendelse foreligger.

9. Høring

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

2004, men EU's ministerråd besluttede med forordning (EF) nr. 502/2004 af 11. marts 2004 at forlænge forordningen i endnu et år indtil den 31. marts 2005.

Ændringsforslaget følger forordningens etårige forlængelse, hvorfor loven foreslås forlænget frem til 31. marts 2005.

Til § 2

Forlængelsen af loven skal anmeldes til og godkendes af Europa-Kommissionen efter reglerne om stats-

støtte, før den kan sættes i kraft. Det foreslås, at økonomi- og erhvervsministeren, når Kommissionens godkendelse foreligger, ved bekendtgørelse fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af loven.

Til lovforslag nr. L 48. Skriftlig fremsættelse (24. februar 2005)

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om midlertidig, kontraktbetinget driftsstøtte til bygning af visse skibstyper (Forlængelse af loven)

(Lovforslag nr. L 48).

Formålet med lovforslaget er at forlænge muligheden for at yde støtte på 6 pct. til skibsbygning. Derved får danske værfter lige konkurrencevilkår i forhold til de EU-lande, som Danmark konkurrer med. Spanien, Frankrig, Italien, Holland og Tyskland har udnyttet muligheden i EU's forordning for at forlænge støtten frem til den 31. marts 2005. Det forventes, at støtten kan medvirke til at sikre bygning af et antal skibe på de danske værfter og dermed fastholde beskæftigelsen i den danske værftsindustri.

Baggrunden for skibsværftsstøtten er, at EU's ministerråd i 2002 vedtog en forordning, som gav medlemsstaterne mulighed for at yde støtte på 6 pct. til bygning af visse skibstyper frem til den 31. marts 2004. Forordningen blev af EU Kommissionen lanceret som modtræk til Sydkorea samtidig med, at EU indledte en klagesag i WTO mod Sydkorea med påstand om unfair konkurrence inden for skibsbygning. Den 11. marts 2004 vedtog EU's ministerråd at forlænge

ordningen indtil 31. marts 2005, fordi klagesagen i WTO først forventedes afsluttet i 2005.

Til den gældende driftsstøtteordning var der på finansloven for årene 2003 og 2004 afsat en støtteramme på højst 575 mio. kr., hvor statens andel udgjorde 325 mio. kr., og hvor Danmarks Skibskreditfond bidrog med 250 mio. kr. Forlængelsen forventes at indebære en statslig merudgift i 2005 på op til 460 mio. kr. Finansieringen forventes at blive tilvejebragt ved aflejrede støttemidler i Danmarks Skibskreditfond, som i forbindelse med modernisering af Danmarks Skibskreditfond betales til staten i henhold til aftale herom af 17. januar 2005 mellem økonomi- og erhvervsministeren, Danmarks Skibskreditfond og Danmarks Nationalbank. Aktstykke om etablering af en tilsagnsramme vil blive forelagt Folketingets Finansudvalg.

Forslaget indeholder alene en tidsmæssig forlængelse for fristen til at søge støtte og omfatter kontrakter, som indgås inden den 31. marts 2005. Der sker således ingen ændringer i administrationen af ordningen.

Forslaget skal notificeres hos Europa-Kommissionen. Det foreslås, at loven sættes i kraft, når Kommissionens godkendelse foreligger, og senest den 31. marts 2005.

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