

Den første sag på dagsordenen var:

Valg af 1 medlem til udetillægsnævnet (i stedet for Ole Bjørn Kraft).

(Jfr. tidenden sp. 2644).

Valgt blev: *Gottschalck-Hansen.*

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om et skibsfinansieringsinstitut.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1285, fremsættelsen i tidenden sp. 2032).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Henning Rasmussen: Kernepunktet i det lovforslag, som den højtærede handelsminister har fremsat, er, at handelsministeren søger bemyndigelse til at godkende oprettelsen af et skibsfinansieringsinstitut. Dette institut, hvis forslag til vedtægter er optaget som bilag til lovforslaget, tænkes oprettet af bankerne med nationalbanken i spidsen, af skibsværfterne, rederierne og forsikringselskaberne.

Jeg skal ikke sige mange ord om instituttet og dets virksomhed. Det er tanken, at instituttet skal yde lån mod førsteprioritetens panteret inden for 50 pct. af skibets værdi, lån, der får en løbetid på 7 år, og som gives i følgende tilfælde: for det første når der er tale om nybygning af skib for dansk ejer på dansk eller udenlandsk værft, for det andet ved nybygning af skib på dansk værft for udenlandsk ejer, for det tredje ved køb af dansk skib eller udenlandsk, højst 2 år gammelt skib til indregistrering her i landet, og for det fjerde når der er tale om dansk ejers salg af skib til udlandet.

Der er ifølge udkastet til vedtægter mulighed for at gå højere op med lånegrænsen og at forlænge afdragstiden ud over de syv år, såfremt der ved privat eller offentlig foranstaltning kan stilles yderligere sikkerhed.

Det er tanken, at midlerne skal fremskaffes ved salg af kasseobligationer mod, som jeg sagde før, førsteprioritet plus eventuel anden sikkerhedsstillelse, og at der

skal skabes en garantikapital på 40 mill. kr., der skal stå som en første risikotagende kapital i tilfælde af, at der sker et eller andet med instituttet. Den højtærede minister foreslår, at disse obligationer bliver fritaget for stempelafgift i lighed med ordningen for tilsvarende obligationer.

Videre skal jeg nævne, at det er hensigten, at der i instituttets ledelse skal sidde repræsentanter for de stiftende organisationer og virksomheder. Det medfører, at man er nødt til at stille forslag om, at bankernes repræsentanter får tilladelse dertil. Således som bankloven er affattet i øjeblikket, kan de ikke uden videre indtræde i bestyrelsen for en sådan institution.

Oprettelsen af et sådant skibsfinansieringsinstitut vil udfylde et hul i rækken af de kreditinstitutter, som de senere år har bragt os, institutter, der har skullet lette finansiering af boligbyggeriet, finansiering inden for landbruget, i håndværk og industri. Det vil lette finansieringen og således på et uhyre vigtigt område være med til at forbedre vore konkurrencemuligheder i en verden, der er præget af hårdere og hårdere konkurrence.

Jeg har bemærket, at instituttet får et meget bredt sigte. Der er nemlig ikke bare tale om at yde støtte til dansk byggede skibe til hjemmemarkedet, men også til dansk byggede skibe til eksport; endvidere kan der ydes støtte til udenlandsk byggede skibe, som danske redere agter at købe. Der er naturligvis detaljer at diskutere i den forbindelse, men jeg er ikke helt sikker på, at det er folketingets opgave at lovgive om den slags detaljer i instituttets virksomhed.

Mit parti kan tilslutte sig etableringen af et sådant institut, og vi anbefaler lovforslaget, både hvad angår bemyndigelsen, stempelafgiftsfritagelsen for obligationerne og tilladelsen for bankdirektionernes medlemmer til at træde ind i instituttets ledelse.

Jeg har kun et lille spørgsmål til den højtærede minister. Vi har i øjeblikket en særlig støtteordning for småskibsfarten for skibe indtil 500-600 tons, en ordning, hvorefter man ved statens hjælp kan låne op til 80 pct. af værdien, hvor afdragstiden er længere end de 7 år, der er tale om for det nye institut, og hvor støtten fortrinsvis gives til skibe, der bygges på danske værfter.