

[Handelsministeren.]

En væsentlig del af aktionsplanen er kontaktudvalgets henstilling til værftsledelserne og til værfternes ansatte om, at der optages lokale forhandlinger med henblik på at tilvejebringe et holdbart kalkulationsgrundlag ved tilbudsgivningen, der kan gøre det muligt for værfterne at opnå ordrer trods den vanskelige internationale værftssituation. Det siger sig selv, at det i den herskende situation ikke er muligt for værfterne at opnå ordrer, hvis de føler sig nødsaget til at kalkulere med årlige løn- og omkostningsstigninger af en størrelse som i de sidste par år. Hensigten med de lokale forhandlinger er, at værftsledelser og de ansatte må se realiteterne i øjnene og i fællesskab afgøre, hvorvidt der er grundlag for at afgive tilbud, som har nogen som helst mulighed for at blive accepteret af rederne. Så vidt jeg er underrettet, er denne henstilling blevet positivt modtaget på værfterne, og man er flere steder i helt konkrete forhandlinger med henblik på at gøre det muligt at afgive konkurrencedygtige tilbud. Naturligvis må gældende overenskomster og dyrtidsregulering respekteres, men inden for disse rammer er der i en industri som værftsindustrien muligheder for at træffe aftaler, der kan holde styr på omkostningsudviklingen, såfremt der fra begge parter er vilje dertil.

Den offentlige debat har ofte berørt spørgsmålet om andre landes støtte til deres værftsindustri og Danmarks holdning hertil og til at yde støtte til dansk værftsindustri, således som også ordføreren for forespørgerne kom ind på det. Det er derfor på sin plads at fremkomme med nogle bemærkninger herom.

Det er regeringens synspunkt, at de foranstaltninger, der her i landet kan træffes for at lette værfternes situation, må tage hensyn til den almindeligt accepterede tilbageholdenhed over for direkte støtte til en bestemt industrigren og ikke mindst må tage hensyn til Danmarks internationale forpligtelser i så henseende.

Danmark har tilsluttet sig den i OECD i 1972 truffede almindelige aftale om afvikling af direkte støtte til skibsværfterne. Danmark deltager yderligere i OECDs aftale vedrørende skibskreditter, der fastsætter bestemte grænser for sådanne kreditters størrelse, løbetid og rentens højde.

Gennem vort medlemskab af EF er vi yderligere forpligtet af det direktiv vedrørende skibsværftsstøtte, som EFs Råd vedtog i juli 1975 til afløsning af det tidligere skibsbygningsdirektiv. De forpligtelser, Danmark har ifølge dette direktiv, er ikke videre gående end aftalerne i OECD, der som nævnt omfatter langt den største del af verdens skibsbygningsnationer.

Disse aftaler har rent faktisk reduceret skibsbygningssubsidierne i en række lande og skabt mere ensartede forhold med hensyn til de kreditfaciliteter, værfterne verden over er i stand til at tilbyde ved salg af skibe. Fra dansk side er man interesseret i disse aftalers opretholdelse, fordi det ikke kan være i dansk interesse at skulle deltage i et kapløb om værftssubsidier med andre landes statskasser. Følgelig er det også en dansk interesse, at disse aftaler også fra dansk side overholdes.

Jeg er bekendt med, at der har været eksempler på, at skibskreditaftalen er søgt omgået i visse lande ved kombination af subsidierede kreditter og kredit til markedsrente. På dansk foranledning har dette spørgsmål været rejst i OECD, hvor der var enighed om, at en sådan praksis ikke var forenelig med aftalen, og hvor man har modtaget forsikring om, at denne praksis ville ophøre.

Hvad angår direkte produktionssubsidier, findes sådanne praktisk taget kun i Italien og Irland, hvor de er under nedtrapning. Visse lande har gennemført forsikringsordninger til dækning af værfternes omkostningsstigninger. Sådanne ordninger kan indebære et subsidieelement, som i det seneste EF-direktiv er krævet nedtrappet i medlemslandene, og som er taget op til drøftelse i OECD.

I kraft af generelle ordninger, herunder egnsudviklingsordninger, er der i en række lande tidligere ydet betydelig støtte til værfternes investeringer. Såvel inden for EF som inden for OECD er der nu enighed om, at der i den nuværende situation ikke bør ydes støtte til investeringer, der tager sigte på udvidelse af værftskapaciteten.

Alt taget i betragtning synes jeg, der er grund til at mene, at der i de senere år er gjort væsentlige fremskridt med hensyn til afvikling af skibsværftsstøtten i andre lande, og at der i den offentlige debat har