

Forslag til folketingsbeslutning om sikring af dansk skibsværftsindustri [af Bjørn Poulsen (SF) m. fl.].

(Beslutningsforslag nr. B 45. Fremsat 7/11 78).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for skatter og afgifter (Anders Andersen):

Der er tale om et forslag fra socialistisk folkeparti, som vi to gange tidligere har haft til behandling her i tinget.

I forslaget opfordres regeringen til at fremsætte lovforslag om ændring af afskrivningsloven, således at der kun kan forskudsafskrives på skibe, der bygges i Danmark, ligesom der kun kan ske frigivelse fra investeringsfond til skibe, der bygges i Danmark.

Forslagsstillerne fra SF anfører som begrundelse, at man vil tilskynde de danske redere til at bygge dansk. Der er altså tale om en national støtteordning for de danske værfter.

Fra dansk side tilstræber vi en international afvikling af støtteordningerne, fordi en sådan afvikling vil være til gavn for danske værfter. Vi har allerede i dag opnået aftaler, der siger på en sådan afvikling. Danmark har sammen med andre lande inden for OECD truffet en aftale om en gradvis afvikling af ordninger, der forvrider konkurrencen på skibsbygningsområdet. Blandt de foranstaltninger, der søges afviklet, er udtrykkelig nævnt diskriminerende skatteregler til fordel for den nationale skibsbygning.

Jeg kan også nævne EFs 4. direktiv af den 20. juli 1977 om støtte til skibsbygningsindustrien. Efter disse regler må den støtte til køb af skibe, som under særlige betingelser kan ydes skibsredere i en medlemsstat, ikke medføre, at de øvrige medlemsstaters skibsværfter udsættes for forskelsbehandling.

SFs forslag strider mod disse internationale regler og modvirker derfor de danske bestrebelser på at få afviklet de enkelte landes subsidieordninger.

Med hensyn til at motivere danske redere til at bygge dansk kan jeg i øvrigt nævne, at Danmarks Rederiforening har oplyst, at danske redere ikke i 1977 og 1978 har kontrahe-

ret skibe i udlandet, og at de i dag ikke har skibe i ordre ved udenlandske værfter.

Vi er i regeringen opmærksom på de alvorlige problemer, der for tiden er for de danske værfter, men vi er af den opfattelse, at gennemførelsen af SFs forslag i hvert fald på længere sigt vil øge problemerne, og vi kan derfor ikke fra regeringens side støtte forslaget.

Erenbjerg (S):

Danske skibsværfter har i årevis argumenteret imod den omfattende subsidiering, hvormed andre lande støtter deres skibsbygningsindustri. Denne kritik har regeringen fulgt op i de internationale institutioner, som vi er medlem af.

Internationale regler for skibsfinansiering, gældende for OECD-landene, siger, at maksimum 70 pct. af skibets pris kan lånes over 7 år til 8 pct. p. a., og resten skal betales kontant. Danmark følger disse regler, og danske værfter har mistet ordrer, fordi andre lande har tilbudt bedre finansieringsmuligheder, om end i det skjulte.

Når dansk skibsbygningsindustri på trods af disse ulige vilkår har kunnet klare sig i konkurrencen, skyldes det, at dansk skibsbygningsindustri befinder sig på et højt internationalt stadi, der er betinget af den know-how, som skibsværfterne ligger inde med, samt arbejdernes dygtighed og effektivitet.

Denne position for dansk skibsbygningsindustri skal fastholdes, da det er i hele samfundets interesse. Derfor må der også fra samfundets side ydes en kraftanstrengelse for, at dansk skibsbygning kan overleve den nuværende krise, der bl. a. er opstået på grund af en uhemmet statssubsidiering, der har skabt en overkapacitet på 75 mill. t dødvægt på tankmarkedet og ca. 25 mill. t dødvægt på tørlastområdet. Derfor må man antage, at der vil gå år, inden der opstår et behov for traditionelle nybygninger. Dette i forbindelse med, at der på globalt plan er en overkapacitet på 30-35 på værftsområdet, betyder, at der må ske en ændring af den danske skibsbygningsstruktur, selv om der er sket en reducere af værftskapaciteten her i landet.

Danske redere har hverken i 1977 eller 1978 kontraheret skibe på udenlandske værfter, og ingen har i dag nybygninger i ordre.