

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Bygning af skibe her i landet bliver hyppigt finansieret ved lån i Danmarks Skibskreditfond. Dette gælder uanset, om skibene beordres af danske eller udenlandske rederier. Til sikkerhed for lånene gives der pant i skibene, men denne sikkerhed er ikke tilstrækkelig til at opfylde Skibskreditfondens krav, og der stilles derfor krav om supplerende sikkerhed. Denne sikkerhed vil normalt, når det drejer sig om udenlandske rederier, blive opfyldt ved en eksportkreditgaranti. Når det drejer sig om danske rederier, vil sikkerheden som regel bestå i bankgarantier, hvilket udgør omkostninger for rederiet, eller deponering af værdipapirer, hvilket belaster rederiernes likviditet. Man kan således sige, at danske rederier, som afgiver ordrer til danske værfter, er ringere stillet end udenlandske rederier.

Det gennem mange år eksisterende svage fragtmarked har medført stor tilbageholdenhed hos danske rederier med afgivelse af ordrer. I de tilfælde, hvor der alligevel er afgivet ordrer, har det i stigende omfang været til udenlandske værfter, som kan tilbyde bedre finansieringsbetingelser end danske værfter.

Med henblik på at tilskynde til, at danske rederier i stigende grad afgiver deres ordrer til danske værfter, søges der gennem lovforslaget tilvejebragt en ligestilling mellem danske og udenlandske rederier i finansieringsmæssig henseende ved afgivelse af ordrer til danske værfter.

Til § 1:

Da garantier i henhold til loven kan stilles indtil udgangen af 1986, skønnes en garantiramme på 500 mio. kr. at ville være tilstrækkelig. Lovens gyldighedsperiode er valgt under hensyn til, at det EF-direktiv, der omhandler støtte til værfterne, udløber den 31.12.1986. En eventuel fortsættelse af garantiordningen bør derfor afvente en afklaring af, hvorledes Fællesskabets politik på området vil udvikle sig. Lykkes det at mindske de statslige subsidier i andre EF-lande, bør den danske værfts-

politik og de eksisterende ordningers berettigelse også gøres til genstand for fornyet overvejelse.

Til § 2:

Risikopræmien må af hensyn til det nævnte formål, at ligestille danske og udenlandske rederier ved kontrahering på danske værfter, fastsættes på samme måde som for eksportkreditgarantier. De indbetalte risikopræmier bør som i eksportsituationen dække eventuelle udbetalinger. Der vil dog for skibenes vedkommende være tale om en betydelig koncentration af risiko, idet hvert skib kan udgøre en betydelig beløbsmæssig risiko, hvortil kommer, at risikoen kun vil blive aktuel, hvis et dansk rederi kommer i alvorlige vanskeligheder, og garantien derfor muligvis samtidig kan blive aktuel for flere skibe. Der vil således kunne opstå betydelige tab, som kun ville kunne forventes dækket af den almindelige risikopræmie, dersom ordningen bestod i en længere årrække.

Til § 3:

Udvalget forudses sammensat af sagkyndige fra de interesserede erhverv samt Danmarks Nationalbank og Danmarks Skibskreditfond. Lovens administration, herunder afgørelse af de fleste spørgsmål, der måtte opstå i forbindelse med de udstedte garantier, vil blive overdraget Direktoratet for Egnsudvikling, der allerede administrerer en eksisterende ordning for mindre fragtskibe.

I forbindelse med den eksisterende garantiordning for mindre fragtskibe er der indgået en samarbejdsaftale med Skibskreditfonden, der med rederiets tilladelse stiller alle de faktiske oplysninger, Fonden har, til rådighed for Industriministeriet. En tilsvarende ordning forventes at kunne indføres for de heromhandlede garantier. Fonden vil som sikkerhed for sit lån normalt kræve pant i skibet og derudover en supplerende sikkerhed. Fonden vil afkræve rederiet en vis del af den supplerende sikkerhed, der f.eks. vil kunne opfyldes ved en bankgaranti, således at det statslige engagement ikke typisk vil omfatte hele den del af lånet, der