

[Aase Olesen]

afgift, hvis man bruger eller har brugt geodætisk instituts kort. Det er én ting.

Så kommer spørgsmålet, hvem der skal afgøre det, og det er en vanskelig sag. Det må være rigtigt forstået, som man læser bemærkningerne, at dette alene skal overlades til geodætisk instituts embedsmænd, og man kan ikke klage, end ikke til ministeren. Er det også korrekt forstået?

Forsvarsministeren (Engell):

Det, der er tale om, fru Aase Olesen, er, som det også er fremgået, at der kommer mange ansøgninger om fritagelse, og det er afgørelsen af disse sager, der foreslås uddelegeret til geodætisk institut. Det er korrekt.

(Kort bemærkning).

Arentoft (KF):

Hvis jeg har fulgt rigtigt med, skulle der være et pænt flertal for forslaget, idet hr. Thoft sagde, at man kunne gå ind for forslaget, såfremt større afgifter til geodætisk institut ikke også betød flere penge til forsvaret.

Jeg tror faktisk, jeg kan sige helt klart, at det er der ikke tale om. Geodætisk institut står på finansloven, og de indtægter, forsvaret får, går desværre ikke til forsvaret. De går i statskassen. For at tage et helt konkret eksempel: de militære lufthavne, som også bruges til landing af civile fly, Tirstrup, Ålborg, Karup osv., får landingsafgifter m.v., men de går ikke til drift af flyestationen. Det går i den store statskasse.

Hermed sluttede forhandlingene.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til forsvarsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 32:

Forslag til lov om garantier for lån til skibsfinansiering.

(Fremsat 9/10 85).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Svend Andersen (S):

Efter at de danske værfter i praktisk talt hele 1985 har stået uden ordretilgang, og efter at skibsindustrien og CO Metal både direkte og gennem pressen over for ministeren har presset på, for at der bliver taget et initiativ, får vi altså nu omsider regeringens såkaldte værftspakke. Men bedre sent end aldrig, og lidt har jo også ret.

Jeg kan sige om det konkrete lovforslag, at vi kan støtte de principper, der ligger i det, at man letter danske redere ved garantier for lån, som ikke kan dækkes af skibets værdi. Vi vil selvfølgelig sikre os, at ordningen kommer til at virke, og derfor har jeg et par afklarende spørgsmål.

Ifølge § 2 skal låntager betale en risikopræmie, og det er jo også tilfældet ved eksportkredit, men er der tale om en præmie i tilsvarende størrelse? Man kan blive betænkelig, når man læser bemærkningerne til § 2, for her står, at den almindelige risikopræmie ville kunne dække tabene, såfremt ordningen bestod i en længere årrække. Nu er det jo sådan, at ordningen kun gælder i to år. Er det sådan, at den risiko for tab, der ikke er dækket af den almindelige præmie, bliver dækket af staten, eller skal bemærkningerne forstås således, at det er ministerens agt at opkræve en ekstraordinært høj præmie for disse garantier? Hvis det sidste er tilfældet, vil vi godt sætte et spørgsmålstejn – også et stort spørgsmålstejn – ved, om denne ordning i det hele taget har nogen effekt.

Vi har bemærket, at loven udløber 31. december 1986. Det hænger vel sammen med, at EF-direktivet om værftsstøtte udløber på samme tidspunkt. Det må få os til at tro og forvente, at regeringen vil bruge den mellem-liggende tid til over for EF at presse på for at sikre, at et eventuelt kommende direktiv ikke kommer til at indeholde muligheder for tilsvarende statsstøtte som i det eksisterende direktiv, således at værfterne alene kommer til at konkurrere på pris og på kvalitet. Det