

Det vil være EKF's administrations ansvar, at egenkapital og hensættelser til stadighed udgør et forsvarligt grundlag for de påtagne forpligtelser og drift i øvrigt. Kapitalen vil, når der opstår behov herfor, kunne reguleres ved statslige indskud eller udtræk.

5. Særlige forhold vedrørende skibe

Som udgangspunkt skal eksportordningerne for skibe ikke adskille sig fra ordningerne for andre kapitalgoder. Dette er bl.a. en konsekvens af OECD's nye sektorafale om skibsbygning, som Danmark deltager i, og som vil begrænse statsstøtten til skibsbygning. Det vil f.eks. betyde, at den nuværende lov om Garantifonden for Skibsbygning må udløbe.

Konkurrencesituationen på skibsbygningsområdet er specielt derved, at markedet er næsten totalt internationaliseret. Danske redere vælger både danske og udenlandske værfter. Set fra et værftssynspunkt er det derfor afgørende, at de samme gunstige finansieringsvilkår kan ydes for alle skibe, uanset om de bygges til danske eller udenlandske redere. Det modsatte ville reelt hindre danske værfter i at opnå ordrer fra danske redere, hvilket ville være uholdbart.

På den baggrund foreslås en særregel for skibsfinansiering, som gør det muligt at udstrække EKF's virksomhed til også at omfatte ordrer fra danske redere.

Med henblik på fremtidssikring, især med hensyn til de danske tilbuds konkurrencedygtighed internationalt, foreslås også en adgang til at etablere særlige programmer på skibsbygningsområdet. I første omgang er det imidlertid ikke hensigten at udvide det nuværende dækningsområde.

En samling af skibsordningerne i EKF-regi vil især medføre en administrativ forenkling.

Skibsfinansieringen er hidtil hovedsageligt blevet varetaget af Danmarks Skibskreditfond, men i mange af lånesagerne med pengeinstitutterne som delvise garantier. Ved afskaffelse af indeksfinansieringsordningen i efteråret 1993 og ændringen af lov om Garantifonden for Skibsfinansiering i april 1995 blev Skibskreditfondens særstilling for skibsfinansiering med henholdsvis statsstøtte og statsgaranti ophævet, således at pengeinstitutter kan konkurrere på lige vilkår med Skibskreditfonden. Det forventes derfor, at pengeinstitutterne i stigende omfang vil deltage i finansiering af nybygning af skibe på danske værfter.

6. Forhold til EU-retten

Lovforslaget er anmeldt til Europa-Kommissionen i henhold til EØF-Traktatens art. 93, stk. 3.

Der forhandles i øjeblikket i EU-regi om et direktivforslag om harmonisering af de væsentligste bestemmelser om eksportkreditforsikring af mellem- og langfristede forretninger. Det foreliggende lovforslag danner rammerne for en fremtidssikret eksportkreditordning, og efter alt at dømme vil tilpasning til de krav, direktivet kan komme til at stille, kunne ske inden for rammerne af den foreslåede lov.

7. Høring

Lovforslaget har været sendt i høring i:

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd,
 Arkitekt- og Ingeniørrådet,
 Assurandør-Societetet,
 Bilfærgernes Rederiforening,
 Boligministeriet,
 Byggeriets Arbejdsgivere,
 Danmarks Fiskeindustri- og Eksportørforening,
 Danmarks Nationalbank,
 Danmarks Rederiforening,
 Danmarks Skibskreditfond,
 Dansk Eksportfinansieringsfond,
 Dansk Familielandbrug,
 Dansk Industri,
 Dansk Kaution,
 A/S EKR Eksportkredit,
 Entreprenørforeningen,
 FIH,
 Finansministeriet,
 Finansrådet,
 Handelskammeret,
 Håndværksrådet,
 Industrialiseringsfonden for Udviklingslande,
 Investeringsfonden for Østlande,
 Justitsministeriet,
 Landbrugs- og Fiskeriministeriet,
 Landbrugsraadet,
 Miljø- og Energiministeriet,
 Rederiforeningen af 1895,
 Rederiforeningen for mindre skibe,
 Skatteministeriet,
 Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening
 Skibsværftsforeningen, samt i
 Udenrigsministeriet.

Høringen har generelt været meget positiv over for forslaget.

På baggrund af høringssvarene er forslaget blevet ændret og præciseret på en række punkter. Den væsentligste ændring er, at brugerindflydelsen med hensyn til de overordnede retningslinier er øget. Det