

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

Da loven om Garantifonden for Skibsbygning m.v. blev gennemført i 1993 var den tænkt som en midlertidig ordning, som var begrundet i de daværende vanskelige forhold for den finansielle sektor. Det måtte derfor forventes, at den finansielle sektor efter en periode atter kunne stille garantier over for Danmarks Skibskreditfond uden en statslig regaranti.

Ved ændring af loven i april 1995 blev der givet hjemmel til også at stille direkte garantier over for Danmarks Skibskreditfond, pengeinstitutter og forsikringsselskaber.

De danske skibsværfter har i den seneste tid haft vanskeligt ved at skaffe nye ordrer. Selv om vanskelighederne i den finansielle sektor synes overstået, udgør garantiordningen en ekstra mulighed for skibsværfterne, som kan være af betydning i en vanskelig periode.

Endvidere forventes det i løbet af 1996 at blive muligt i praksis at tilbyde eksportkreditgarantier for skibe som følge af ikrafttrædelse af den vedtagne ændring af den gældende sektoraftale i OECD om eksportkreditvilkår for skibe, og såfremt Folketinget vedtager forslaget til lov om Dansk Eksportkreditfond. Ændringen af sektoraftalen om eksportkreditvilkår er et led i den i OECD indgåede »Aftale om overholdelse af normale konkurrencevilkår i den kommercielle skibsbygnings- og skibsreparationsindustri«.

Såfremt det bliver muligt at tilbyde eksportkreditgarantier for skibe, vil disse også vil være til rådighed ved salg til danske redere. Ved at forlænge nærværende lov undgås, at der i 1996 bliver en periode på formentlig nogle måneder, hvor der ikke kan tilbydes garantier til sikkerhed for finansiering af skibe.

OECD-aftalen blev underskrevet den 21. december 1994. Aftaleparterne er Den Europæiske Union, Japan, Sydkorea, Norge og USA. Aftalen skal ratificeres af aftaleparterne, inden den kan træde i kraft.

Aftalen har til formål at afskaffe statsstøtte til skibsbygningsindustrien, bortset fra støtte til forsk-

ning- og udvikling og til sociale foranstaltninger i forbindelse med lukning af skibsbygningskapacitet.

Det fremgår af aftalen, at denne skal træde i kraft den 1. januar 1996, forudsat at ratifikations-, accept- eller godkendelsesinstrumenterne er deponeret. Det er imidlertid i aftalen forudsat, at parternes ratifikation kan blive forsinket, i hvilket tilfælde aftalen vil træde i kraft 30 dage efter, at den sidste aftalepart har foretaget deponering af ratifikationsinstrumentet.

Aftalen i OECD vil omfatte garantier under Garantifonden for Skibsbygning, hvilket medfører, at der ikke vil kunne udstedes nye garantier under denne ordning efter tidspunktet for OECD-aftalens ikrafttrædelse.

I forbindelse med vedtagelsen af en forordning om støtte til skibsbygningsindustrien, som skal træde i kraft, når OECD-aftalen træder i kraft, har EU's ministerråd godkendt, at det gældende 7. direktiv om støtte til skibsbygningsindustrien, som udløber med udgangen af 1995, kan forlænges uændret, indtil OECD-aftalen træder i kraft, dog maksimalt 9 måneder. Såfremt OECD-aftalen ikke måtte træde i kraft inden udløbet af 9 måneders perioden, vil ministerrådet genoverveje sagen og eventuelt beslutte en yderligere forlængelse af direktivet.

Det må derfor forudses, at loven vil skulle ophæves i løbet af 1996.

Det foreslås at forlænge den gældende garantiordning med ét år i lighed med forslag om på finansloven at forlænge øvrige skibsværftsordninger med ét år.

### *Bemærkninger til de enkelte bestemmelser*

#### *Til § 1*

Såfremt OECD-aftalen om overholdelse af normale konkurrencevilkår i den kommercielle skibsbygnings- og skibsreparationsindustri ikke træder i kraft den 1. januar 1996, vil den træde i kraft 30 dage efter, at parterne har deponeret ratifikations-, accept- eller godkendelsesinstrumenterne.

Tidspunktet for aftalens ikrafttrædelse er derfor ikke kendt, hvorfor loven foreslås forlænget med ét