

Ordningen foreslås udformet sådan, at der gives supplerende stipendium, når stipendiegiver har afholdt udgifter i forbindelse med en studierejse for den ph.d.-studerende. Det supplerende stipendium svarer til de afholdte skattepligtige rejseudgifter.

Det supplerende stipendium vil tilnærmelsesvis dække indkomstskatten af beløbet for rejseudgifterne og indkomstskatten af selve det supplerende stipendium.

Det foreslås, at ordningen gennemføres med virkning fra og med 1995.

Forslaget medfører ikke merudgifter, da det supplerende stipendium afholdes af den ramme, der er til rådighed for ph.d.-stipendier.

Lovforslaget indeholder også en ændring af reglerne om uddannelsesstøtte indtil kandidatgrad. Her foreslås en forhøjelse af grænsen for studerendes egenindtægt ved siden af uddannelsesstøtten med 1.000 kr. pr. måned. Forslaget er en konsekvens af finanslovsforliget.

Dette forslag kan føre til merudgifter på op til 55 mio. kr. årligt fra 1997 under forudsætning af uændret adfærd med hensyn til erhvervsarbejde ved siden af uddannelsen. Hvis de studerendes arbejde øges, vil merudgiften blive mindre afhængig af arbejdets omfang. Der kan samtidig være merudgifter, der ikke kan forudberegnes, i forbindelse med at studerende fravælger klip i mindre omfang end hidtil.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til hurtig og velvillig behandling i det høje Ting.

Skriftlig redegørelse

Redegørelse af 13/12 95 om forbedring af vilkårene for skibsbygning i Danmark.
(Redegørelse nr. R 7).

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

1. RESUMÉ

Den fremtidige værftspolitik skal udformes som en fremadrettet erhvervs politik, der understøtter og giver incitament til, at værfterne fortsat løbende tilpasser produktionen til fremtiden, der formentlig ligesom hidtil vil være præget af hård international konkurrence. Fremover vil det ikke være tilladt at yde direkte statsstøtte til skibsbygning. Med ikrafttrædelse af OECD-aftalen om etablering af normale konkurrencebetingelser for skibsværftsindustrien fastlægges

internationale retsregler, der indeholder forbud mod statsstøtte og prisdumping og fælles regler for skibsfinansiering med statslig medvirken samt regler for forskning og udvikling.

Flere danske værfter befinder sig for øjeblikket i en meget vanskelig situation. De skal fortsat satse på fleksibel produktion af teknologisk avancerede skibstyper med større indtjeningspotentiale. Dette stiller krav om stadig tilpasning til markedsudviklingen. Branchen har for øjeblikket svært ved at matche verdensmarkedspriserne og opnå nye ordrer på grund af den lave dollarkurs og andre landes anvendelse af statsstøtte, dumping og protektionisme. Situationen forværres af den fortsatte overkapacitet i den globale værftsindustri.

Erhvervsministeriet har netop udarbejdet en redegørelse med en grundig analyse af den danske skibsværftsindustri konkurrencesituation. Analyserne tager udgangspunkt i den internationale værftssituation og en vurdering af de fremtidige internationale rammer for værftspolitikken. Det konkluderes, at de danske værfter vil være fuldt ud konkurrencedygtige under lige internationale vilkår. Det vil være afgørende for den danske skibsværftsindustri fremtidige konkurrencesituation, at indsatsen for at sikre lige internationale konkurrencevilkår intensiveres både i EU og i OECD samt i forbindelse med arbejdet i andre internationale organisationer, bl.a. WTO og EBRD. International overvågning af konkurrencevilkårene indgår derfor som et helt centralt element i det handlingsprogram, regeringen har udarbejdet for den fremtidige skibsværftspolitik.

Handlingsprogrammet omfatter: øget indsats for at sikre lige internationale konkurrencevilkår, påvirkning af den internationale transport- og miljøpolitik, et konkurrencedygtigt og fleksibelt udbud af finansielle tjenesteydelser, forsknings- og teknologiudviklingsinitiativer og et udbud af højt kvalificeret arbejdskraft.

2. INTERNATIONAL BAGGRUND

Værftsindustriens overlevelse afhænger af efterspørgslen efter nye skibe, der bestemmes af en lang række indbyrdes afhængige forhold. Primært afhænger redernes efterspørgsel efter nybygninger af behovet for transport af gods med skib (tonnagebehov), der igen er tæt forbundet med den økonomiske vækst.

Over de sidste 30 år har forholdet mellem økonomisk vækst og udviklingen i transport med skib udviklet sig således, at for hver gang