

Dansk Navigatørforening, Metal Søfart, Maskinmestrenes Forening, Dansk Sø-Restaurationsforening, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Skibsværftsforeningen, Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening, HORESTA, Restaurations- og Bryggeriarbejderforbundet, Erhvervenes Transportudvalg, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Danmarks Skibsmæglerforening, Finansrådet, Finansministeriet, Skatteministeriet, Udenrigsministeriet, Justitsministeriet, Trafikministeriet, Arbejdsministeriet, Miljø- og Energiministeriet og Det Rådgivende Udvalg vedrørende Færøerne.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Udvidelsen af loven til også at omfatte anskaffelse af brugte skibe gør det nødvendigt at ændre lovens titel, således at denne er dækkende for lovens indhold.

Til nr. 2

Der har hidtil været fastsat et beløb på de årlige bevillingslove til nye garantier. Ifølge lovforslaget fastsættes i stedet en ramme for det samlede garanti-ansvar, inden for hvilken der kan stilles garantier.

Herudover bliver det nu defineret, hvad der i loven skal forstås ved »mindre« fragtskibe. Ved et fragtskib i denne lov forstås et skib, der anvendes erhvervsmæssigt til transport af gods, eller som på anden måde må ligestilles hermed, og som ikke er et fiskefartøj, stenfiskerfartøj eller medtager passagerer. Hvis skibet overgår til anden anvendelse, bortfalder garantien. Undergrænsen på 100 bruttotons (BT) for køb af skibe og 1000 bruttotons for ombygning er den samme, som anvendes i EU's direktiv om støtte til skibsbygningsindustrien og i OECD's aftale om eksportkreditter til skibe. Overgrænsen på 10 mio. ECU svarer til, hvad der i EU's direktiv om støtte til skibsbygningsindustrien anvendes som grænsen mellem små og store skibe.

Der stilles ikke krav om, at skibene skal være bygget ved dansk værft. Der er heller ikke krav om, at rederen skal være dansk, men alene at skibet er eller i forbindelse med erhvervelsen bliver registreret i Danmark eller på Færøerne. Registreringskravet stilles for så vidt angår registrering af økonomiske rettigheder over skibet, hvorfor en bareboat-registrering i Danmark eller på Færøerne ikke opfylder lovens krav om registrering. Det påhviler den, der ansøger om garanti, at dokumentere - eventuelt i form af en forhåndsgodkendelse -, at skibe, som ikke alle-

rede er registreret i Danmark eller på Færøerne, vil kunne opfylde de danske eller færøske krav. Registreringskravet indebærer også, at garantien bortfalder, hvis skibet omflages i garantiperioden.

Det er lovens formål at medvirke til en fornyelse af den danske flåde af mindre fragtskibe. Derfor er der fastsat en aldersgrænse for skibe, som kan opnå garanti. Aldersgrænsen på 12 år er foreslået ud fra en vurdering af skibes tekniske og økonomiske levetid.

Begrænsningen af garantien i forhold til anskaffelses- eller ombygningspris er begrundet i ønsket om, at långiver gennem en egenrisiko skal sikre, at der er tale om et økonomisk sundt projekt. Det forudsættes, at långiver har pant i skibet, og at garantien alene dækker den del af lånet, som ikke kan anses for at være dækket af pantets værdi. I overensstemmelse med international praksis skal rederen selv finansiere mindst 20 pct. af anskaffelses- eller ombygningsprisen. Det finansielle institut skal tage en risiko på minimum 55 pct. af prisen sikret ved bedst mulig panteret i skibet. Med en maksimal finansiering på 80 pct. kan statens garanti ikke overstige 25 pct. af anskaffelses- eller byggeprisen. Tidligere statsgaranti, der videreføres, medregnes heri.

Staten vil kræve indtrædelsesret i det finansielle instituts overskydende sikkerheder.

Garantiens tidsmæssige maksimum på 12 år for nye skibe svarer til de maksimale kredittider for eksportkreditter, som fremtidigt vil blive gældende inden for EU og OECD. Finansieringen af brugte skibe bør være kortere end for nye skibe og afpasses efter skibets økonomiske og tekniske levetid.

Garantien vil blive stillet som en anfordringsgaranti.

Der vil ikke kunne ydes garanti i forbindelse med salg af skibe inden for økonomisk forbundne selskaber. Tidligere ydede garantier vil dog kunne overføres under forudsætning af, at den oprindelige kreditid ikke øges, eller at øvrige vilkår, som er internationalt reguleret for nye skibe, ikke brydes.

Bestemmelsen i stk. 5 tager sigte på såvel de garantiordninger, der af Europa-Kommissionen betragtes som støtte til skibsbygningsindustrien, som andre statslige ordninger, f. eks. garantier under Eksportkreditfonden (EKF), herunder forskellige former for rentestøtteordninger. Denne bestemmelse er dog ikke til hinder for, at der kan ydes renteudligning i forbindelse med lån til CIRR-rente.

Garantien vil blive nedskrevet forholdsmæssigt i takt med nedbringelse af lånet.

Rederne vil for at undgå en kursrisiko typisk ønske finansiering i samme valuta som skibets indtjening, hvorfor det må forudses, at der vil kunne forekomme garantier i andre valutaer end danske kro-