

Folketingets Lovsekretariat

**ØKONOMI- OG
ERHVERVS MINISTEREN**

8. marts 2005

Vedlagt fremsender jeg i 5 eksemplarer min besvarelse af spørgsmål 1 -3 (L 48) stillet af Folketingets Erhvervsudvalg den 4. marts 2005 og spørgsmål 4 (L 48) stillet af Folketingets Erhvervsudvalg den 7. marts 2005

**ØKONOMI- OG
ERHVERVS MINISTERIET**
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Med venlig hilsen

Tlf. 33 92 33 50
Fax 33 12 37 78
CVR-nr. 10 09 24 85
oem@oem.dk
www.oem.dk

Bendt Bendtsen

8. marts 2005

Besvarelse af spørgsmål 1 - 3 (L 48) stillet af Folketingets Erhvervsudvalg den 4. marts 2005 og spørgsmål 4 (L 48) stillet den 7. marts 2005

**ØKONOMI- OG
ERHVERVS MINISTERIET**
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Tlf. 33 92 33 50
Fax 33 12 37 78
oem@oem.dk
www.oem.dk

Spørgsmål 1:

”Ministeren bedes oplyse om omfanget og indholdet af den tyske innovationsstøtte til den tunge industri, herunder hvor meget værftsindustrien henholdsvis den samlede blå industri modtager i innovationsstøtte.”

Svar:

Den 26. november 2003 vedtog Kommissionen nye regler for innovationsstøtte til skibsbygningsindustrien fra 1. januar 2004 til 31. december 2006. Beslutningen afløste skibsbygningsforordningen fra 1998, som udløb den 31. december 2003.

Med de nye bestemmelser blev definitionen på innovation udvidet og der blev åbnet mulighed for at give op til 20 pct. i støtte. Værfterne fik mulighed for at søge støtte til udgifter til investeringer, udformning, konstruktion og afprøvning, der direkte og udelukkende vedrører projektets innovative del. Støtten kan søges til både nybygning, reparation eller ombygning af skibe.

Ingen af EU-landene havde indtil for nylig udnyttet de nye muligheder. I Danmark har branchen således ønsket at få driftsstøtte frem for innovationsstøtte.

Tyskland har nu som første EU-land den 16. februar 2005 fået godkendt en ordning for innovation til skibsbygning. Tyskland har over en fireårig periode afsat 27 mio. EUR (ca. 200 mio. kr.) til innovative projekter til skibsbygningsindustrien. De tyske værfter vil få mulighed for støtte på op til 20 pct. for den innovative del af et projekt. Projektet skal i overensstemmelse med EU's rammebestemmelser for statsstøtte til skibsbygning vedrøre industriel anvendelse af innovative produkter og processer, som er teknologisk nye eller væsentligt forbedrede sammenlignet med de nyeste teknologier inden for EU's industri, og som indebærer en teknologisk risiko.

Spørgsmål 2:

”Ministeren bedes gennemgå mere specifikt, hvilket omfang og hvilke anvendelser midlerne fra opløsningen af Danmarks Skibskreditfond (jf. L 49) kan få

- 1) til nybygningsstøtte (L 48)
- 2) til støtte til det blå Danmark og
- 3) til bredere erhvervsstøtte og vækststøtte.”

Svar:

I følge rammeaftale for modernisering af Danmarks Skibskreditfond, som jeg indgik med Danmarks Skibskreditfond og Nationalbanken den 17. januar 2005, vil der blive betalt i alt 1610 mio. kr. tilbage til Nationalbanken og staten. Heraf modtager staten 810 mio. kr., som betales, når omdannelse af Danmarks Skibskreditfond til aktieselskab er endeligt gennemført og registreret i Erhvervs- og Selskabsstyrelsen.

Beløbet til staten udbetales fra den bundne reservefond i det nye aktieselskab. Fondsretlige grunde tilsiger, at de 810 mio. kr. skal øremærkes til anvendelse til Skibskreditfondens nuværende opløsningsformål, som er fremme af dansk skibsfart og/eller værftsindustri. Beløbet kan derfor ikke anvendes til bredere erhvervsstøtte og vækststøtte.

De 810 mio. kr. forventes anvendt til værftsstøtte og finansiering af eksisterende maritime bevillinger.

Spørgsmål 3:

”Ministeren bedes klargøre hvilke fordele og ulemper, der vil være ved at anvende yderligere midler til skibsværftsstøtte udover de 460 mio. kr. nævnt i bemærkningerne til L 48. Yderligere ønskes det indikeret, hvilke typer af skibsbygningsprojekter en forøgelse af skibsværftsstøtten fra det foreslåede niveau på 460 mio. kr. vil kunne medføre samt evt. hvilke danske værfter sådan støtte på 460 mio. kr. og en sådan eventuel forøgelse af støtte ud over 460 mio. kr. vil skabe yderligere beskæftigelse hos.”

Svar:

Som led i forhandlingerne om omdannelse af Skibskreditfonden drøftede Økonomi- og Erhvervsministeriet og værftsbranchen forventninger til kontraheringer. Af disse drøftelser fremgik, at et samlet støttebeløb på ca. 460 mio. kr. ville svare til en støtte på 6 pct. til alle kontraheringer. Umiddelbart før afslutningen af forhandlingerne henvendte Danske Maritime sig til ministeriet med indikationer af, at støttebeløbet burde være højere. Efterfølgende fremgik det af høringssvarene, at industrien forventes at kunne kontrahere skibe til et samlet støttebeløb på 590 mio. kr., forudsat en støtteprocent på 6 af skibenes kontraktsum. På baggrund af høringssvarene tog Økonomi- og Erhvervsministeriet en nærmere drøftelse med branchen, som herefter nedjusterede det forventede støttebehov til 557 mio. kr.

Branchen forudser, at to værfter – Odense Staalskibsværft A/S og Århus Værft A/S - vil kunne opfylde lovens betingelser, idet værfterne bygger eller påtænker at bygge containerskibe i konkurrence med sydkoreanske værfter.

Som reglerne er, indebærer en efterspørgsel efter støtte, som overstiger den afsatte ramme, at de værfter der henvender sig først, får det fulde støttebeløb, mens de efterfølgende ansøgninger får et mindre støttebeløb svarende til, hvad der er tilbage under rammen. Kommer ansøgningerne samtidig, hvad der er stor sandsynlighed for, så indebærer reglerne, at støtten fordeles jævnt mellem ansøgningerne, så det samlede støttebeløb pr. skib kommer under 6 pct. Antages det, at der er kontrakter, som modsvare et støttebeløb på 557 mio. kr. vil en pulje på f.eks. 460 mio. kr. indebære en gennemsnitlig støtte pr. skib på 5 pct. og en pulje på 500 mio. kr. en støtteprocent på 5,4 pct. pr. skib.

Det er usikkert, om de enkelte skibe vil blive bygget med en lavere støtteprocent pr. skib, eller om en mindre pulje vil føre til, at nogle projekter opgives. Det er derfor også noget usikkert, hvad en øget støtteramme vil betyde for beskæftigelsen på de to værfter. Tidligere drøftelser med Odense Staalskibsværft tyder på, at Odense vil fastholde den nuværende stab, såfremt det planlagte byggeprogram gennemføres, samtidig med at værftet forventeligt vil investere en del midler i at udvikle værftet med henblik på at blive endnu mere internationalt konkurrencedygtige.

Med hensyn til Århus Værft er der i dag ca. 40 medarbejdere ansat. Værftet har tilkendegivet, at en gennemførelse af det fulde byggeprogram vil medføre en øget beskæftigelse på op til 425 personer. Som nævnt er det noget usikkert, hvordan en mindre støtteprocent pr. skib vil påvirke det planlagte byggeprogram og dermed beskæftigelsen.

Spørgsmål 4:

”Ministeren bedes gennemgå den samlede finansiering af skibsbygningsstøtten og dens enkelte elementer, samt gennemgå eventuelle tilbageværende knaster heri, herunder bl.a. fremsende kopi til Erhvervsudvalget af aktstykket om etablering af en tilsagnsramme, der er nævnt i såvel i den skriftlige fremsættelsestale til L 48 som i bemærkningerne til L 48.”

Svar:

Skibsbygningsstøtten forventes tilvejebragt ved aflejrede støttemidler i Danmarks Skibskreditfond, som i forbindelse med moderniseringen af Danmarks Skibskreditfond betales til staten i henhold til aftale herom af 17. januar 2005 mellem Danmarks Skibskreditfond, Danmarks Nationalbank og mig.

Tilsagn om støtte vil blive givet med forbehold af tilvejebringelse af finansieringen gennem modernisering af Skibskreditfonden og forudsætter derfor, at L 49 om modernisering af Skibskreditfonden vedtages. Tilsagn vil blive givet efter først til mølle princippet. Indgives der samme dag an-

søgninger, der overstiger den afsatte ramme, vil Erhvervs- og Byggestyrelsen i overensstemmelse med administrationsbekendtgørelsen meddele tilsagn med samme støttesats inden for rammen. Fordelingen mellem værfterne vil således ske forholdsmæssigt.

Kopi af aktstykke vedrørende etableringen af tilsagnsrammen vil blive sendt til Folketingets Erhvervsudvalg samtidig med, at det sendes til Folketingets Finansudvalg.