

## NOTAT

19. november 2010

Sag 10/00085  
/tha

### Høringssvar fra den danske regering vedr. revision af rammebestemmelserne for statsstøtte til skibsbygning

#### *1. Baggrund*

Kommissionen har i høringsoplæg af den 4. oktober 2010 anmodet om bemærkninger til spørgsmål i forbindelse med revision af rammebestemmelserne for statsstøtte til skibsbygning<sup>1</sup> (herefter rammebestemmelserne for skibsbygning eller blot rammebestemmelserne).

Rammebestemmelserne blev vedtaget i 2003 med virkning fra 1. januar 2004 og 3 år frem. Rammebestemmelserne er efterfølgende blevet forlænget uden ændringer i henholdsvis 2006 og 2008.<sup>2</sup> De nuværende rammebestemmelser udløber ved udgangen af 2011. Kommissionen ønsker i den forbindelse tilbagemeldinger fra bl.a. medlemsstaterne om anvendelsen af rammebestemmelserne.

Grundprincippet for rammebestemmelserne for skibsbygning er, at skibsbygning er berettiget til støtte i henhold til de generelle statsstøtteregler der gælder for alle sektorer, medmindre de sektorspecifikke regler og undtagelser i rammebestemmelserne finder anvendelse. Disse specifikke regler vedrører støtte til *forskning, udvikling og innovation, lukningsstøtte, beskæftigelsesstøtte, eksportkreditter, udviklingsstøtte og regionalstøtte*.

#### *2. Generelle synspunkter*

Danmark arbejder for lige og gennemsigtige konkurrencevilkår i alle industrier og sektorer. På den baggrund støtter Danmark også udviklingen af velfungerende åbne globale markeder på skibsbygningsområdet præget af fri og lige konkurrence. Danmark er generelt imod sektorstøtte. Det er den overordnede danske holdning, at også skibsbygningsindustrien bør omfattes af traktatens forbud mod konkurrenceforvridende statsstøtte og ikke gøres til genstand for særlige undtagelser, ligesom eksisterende konkurrenceforvridende ordninger bør udfases. Hvis rammebestemmelserne videreføres, bør der fokuseres på at fjerne konkurrenceforvridende støtte-

<sup>1</sup> EU tidende C 317 af 30.12.2003, s. 11.

<sup>2</sup> Se Kommissionens meddelelse om videreførelse af rammebestemmelserne for statsstøtte til skibsbygning, EU tidende C 260 af 28.10.2006, s.7, samt Kommissionens meddelelse om videreførelse af rammebestemmelserne for statsstøtte til skibsbygning, EU tidende C 173 af 8.7.2008, s.3.

ordninger, samt fremadrettet at bane vejen for en europæisk skibsbygningsindustri, der konkurrerer på åbne globale konkurrenceprægede markeder på lige og gennemsigtige vilkår.

Det bemærkes desuden, at Danmark i perioden 2004 og juni 2010 ikke har anvendt rammebestemmelserne for skibsbygning til udmøntning af danske støtteordninger. Rammebestemmelserne er alene anvendt i forbindelse med udstedelsen af eksportkreditter i henhold til OECD's regler for eksportkredit til skibe.

### ***3. Specifikke synspunkter i forhold til spørgsmålene i Kommissionens høringsoplæg***

#### **Del A: Generelle spørgsmål**

##### **1. Offentlige myndigheders anvendelse af rammebestemmelserne for skibsbygning**

Spørgsmål: Nedenfor en liste over det samlede støttebeløb (i mio. EUR) som Danmark mellem 2004 og juni 2010 på årsbasis har tildelt i henhold til rammebestemmelserne for skibsbygning<sup>3</sup>, idet der skelnes mellem en godkendt støtteordning og individuel støtte.

Svar: Bemærk venligst, at N/A markerer, at der ikke er tildelt støtte.

- Innovationsstøtte: N/A
- Støtte til lukning: N/A
- Beskæftigelsesstøtte: N/A
- Udviklingsstøtte: N/A
- Regionalstøtte: N/A
- Eksportkreditstøtte: Danmark har ydet garantier svarende til EUR 1.066.868.978 i henhold til OECD-reglerne for eksportkredit til skibe.

Spørgsmål: Angiv det samlede antal modtagere af støtte, som Danmark har i henhold til rammebestemmelserne for skibsbygning fra 2004 til juni 2010 har givet støtte.

Svar:

Nedenstående har anvendt muligheden for udstedelsen af eksportkreditter til skibe.

- Skibsværfter: 1
- Beslægtede enheder: 0
- Skibsredere: 2

Spørgsmål: Hvad er generelt de samlede erfaringer med anvendelsen af rammebestemmelserne for skibsbygning?

<sup>3</sup>Jf. Rammebestemmelser for statsstøtte til skibsbygning (2003/C 317/06)

Svar: Rammebestemmelserne har alene været udmøntet i en eksportkreditordning i overensstemmelse med Lov om Dansk Eksportkreditfond (Lov nr. 409 af 31. maj 1999 med senere ændringer), som administreres af Eksport Kredit Fonden.

## **2. Støtte til skibsbygning ydet i henhold til andre støtteinstrumenter – oplysninger fra offentlige myndigheder**

Spørgsmål: Angiv - med præcisering af retsgrundlaget – det samlede beløb (i mio. EUR) tildelt til skibsbygning under horisontale statsstøtteinstrumenter mellem 2004 og juni 2010 på årsbasis.

Svar: Der foreligger ikke oplysninger om hvorvidt skibsbygningsindustrien har anvendt danske horisontale støtteinstrumenter, men det formodes, at dette alene er sket i begrænset omfang i lyset af den danske skibsbygningsindustri's meget begrænsede størrelse.

Spørgsmål: Angiv – med præcisering af retsgrundlaget – procentandelen af støtte til skibsbygning under henholdsvis skibsbygningsinstrumenterne og horisontale statsstøtteinstrumenter mellem 2004 og juni 2010.

Svar: I Danmark er rammebestemmelserne for skibsbygning alene udmøntet i en eksportkreditordning, der har hjemmel i Lov om Dansk Eksportkreditfond (lov nr. 409 af 31.5.1999 med senere ændringer). Der foreligger ikke oplysninger om hvorvidt skibsbygningsindustrien har anvendt danske horisontale støtteinstrumenter, men det formodes, at dette alene er sket i begrænset omfang i lyset af den danske skibsbygningsindustri's meget begrænsede størrelse.

## **3. Markedsudviklingen**

Spørgsmål: Hvordan vil De beskrive udviklingen i skibsbygningskapaciteten i **Unionen** i det seneste årti? Hvilke konklusioner drager de af denne udvikling for den mellemsigtede til langsigtede fremtid for kapacitetsudviklingen?

Svar: Danmark har det seneste årti oplevet en reduktion af den nationale skibsbygningskapacitet som følge af lukning af en række værfter. Således lukkede Danyard og Ørskov Christensens Staalskibsværft A/S begge i 2003, mens Odense Staalskibsværft har annonceret, at de vil lukke, når det sidste skib i den eksisterende ordrebog, er leveret i 2012. Nedsættelsen af den danske skibsbygningskapacitet det seneste årti er en videreførelse af en udvikling, der har forløbet over de seneste 3 årtier.

Spørgsmål: Beskriv venligst, hvordan beskæftigelsen efter deres synspunkt har udviklet sig i Unionens skibsbygningsindustri. Hvordan var

navnlig beskæftigelsen berørt af den finansielle og økonomiske krise i skibsbygningsindustrien? Hvordan er udsigterne for fremtiden desangående?

Svar: Beskæftigelsen i den danske værftsindustri har det seneste årti været faldende som følge af lukningen af en række danske værfter. Danmark har i samme periode opretholdt en relativ omfattende beskæftigelse inden for den maritime underleverandørindustri. Beskæftigelsen i den maritime underleverandørindustri i Danmark har været berørt af den finansielle og økonomiske krise. Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen godkendte i september 2009 en ansøgning fra Danmark om støtte på godt 55 mio. kr. Støtten skal bruges til at skabe ny beskæftigelse for ca. 1.000 medarbejdere, der er afskediget fra 45 virksomheder inden for fremstilling af maskiner og andet maritimt udstyr til skibsbygningssektoren.

Spørgsmål: Er der efter Deres synspunkt strukturelle udviklinger i Unionens skibsbygningsindustri, der fordrer ændringer af statsstøtteregele for skibsbygning?

Svar: I Danmark har udviklingen over de seneste årtier medført en reduktion i beskæftigede i værftsindustrien, bl.a. som følge af den voldsomme udvidelse af skibsbygningskapaciteten i Asien. Samtidig er der opretholdt en relativ stor maritim underleverandørindustri i Danmark. Det kan overvejes at åbne op for at underleverandører i fremtiden kan få direkte adgang til innovationsstøtte, hvis rammebestemmelser for skibsbygning videreføres i revideret form. Det bør i den forbindelse overvejes at stille krav om tilbagebetaling, såfremt innovationen leder til indtjening.

#### **4. Finansiering af skibsbygningsaktiviteter**

Spørgsmål: Beskriv venligst, hvordan skibsbygning finansieres generelt i deres selskab/medlemsstat. Har den finansielle og økonomiske krise ændret de sædvanlige finansieringskilder i den henseende?

Svar: I Danmark finansieres skibsbygningen som udgangspunkt på markedsvilkår i det private marked. Der er imidlertid mulighed for, at danske virksomheder kan gøre brug af den såkaldte CIRR-for-skibe-ordning. Ordningen, som administreres af Danmarks Skibskreditfond, kan tilbyde finansiering af op til 80 % af kontraktsummen ved ny- og ombygning af skibe med anvendelse af CIRR som renteinstrument. Herudover giver eksportkreditordningen mulighed for, at Eksport Kredit Fonden kan stille en garanti over for Dansk Skibskredit A/S for den udenlandske reders betalingsforpligtelser.

Spørgsmål: Hvad udgør på baggrund af Deres erfaringer (som skibsværft, rederi, medlemsstat) andelen af offentlig finansiering (dvs. statsstøtte og

statslig støtte under enhver anden form, f.eks. forskudsgarantier til markeds-sats) i forhold til andelen af privat finansiering inden for skibsbygning? Hvordan opfatter De statsstøttens rolle for finansiering af skibsbygning på kort/mellemlang/lang sigt?

Svar: Da skibsbygningen som udgangspunkt finansieres på markedsvilkår har Danmark ikke opgørelser over andelen af offentlig finansiering (via CIRR-for-skibe eller eksportkreditordningen) og den private finansiering.

### **DEL B: Definition og anvendelsesområde**

Spørgsmål: Kan De tilslutte Dem rammebestemmelsernes anvendelsesområde? Mener De navnlig, at rammebestemmelserne bør omfatte statsstøtte til såvel skibsværfter og redere og tredjemand, eller bør de begrænses til støtte til skibsværfter? Hvis ikke, hvilken type "tredjemand" er/vil kunne være støttemodtager?

Svar: Hvis rammebestemmelserne videreføres i revideret form, kan det overvejes at give mulighed for, at underleverandører i den maritime industri kan blive direkte støttemodtagere (som tredjemand), fx i forbindelse med udbetaling af innovationsstøtte. Det bør i den forbindelse overvejes at stille krav om tilbagebetaling af støtten, såfremt innovationen leder til indtjening.

Spørgsmål: Mener de, at der i regler i rammebestemmelserne for skibsbygning, der overlapper med retningslinjerne for søtransport - navnlig retningslinjerne for investeringsstøtte – som opstiller reglerne for, hvordan støtte til søfartstransporten kan godkendes af Kommissionen?

Svar: Det er ikke Danmarks opfattelse, at der overlappende eller konkurrerende instrumenter.

### **DEL C: Særlige bestemmelser**

#### *Innovationsstøtte*

Spørgsmål: Anfør venligst eksempler på projekter finansieret med innovationsstøtte og forklar, hvad innovationen består i.

Svar: Danmark har ikke etableret ordninger for innovationsstøtte eller udbetalt ad hoc-innovationsstøtte under rammebestemmelserne for skibsbygning.

Spørgsmål: Findes der innovative aspekter af et projekt, som sandsynligvis vil blive drevet frem på rederens foranledning eller udviklet på initiativ fra skibsværftet eller af udstyrsproducenter eller andet?

Svar: Ofte finder væsentlige dele af innovationen i forbindelse med udviklingen af skibe eller produktionsmetoder til skibsbygning sted hos ma-

ritime underleverandører. Man kunne overveje at lade sådanne leverandører få adgang til innovationsstøtte, hvis rammebestemmelserne videreføres i revideret form. Det bør desuden overvejes at stille krav om tilbagebetaling, såfremt innovationen leder til indtjening.

Spørgsmål: Mener De, at innovationsstøtte siden rammebestemmelsernes ikrafttræden har bidraget til at forbedre effektiviteten og konkurrenceevnen for Deres skibsværft/Unionens skibsbygningsindustri? Letter innovationsstøtte navnlig indførelsen og udbredelsen af nye produktionsmetoder og – teknologier samt produkter? Stimulerer de eller er de til hinder for forskning og udvikling? Mener de, at de gældende regler for ”innovationsstøtte” udgør det rette værktøj for at nå disse mål? Eller kunne der være alternative regler/ instrumenter, der kan fremme effektiviteten og konkurrenceevnen for Unionens skibsværfter?

Svar: Det er helt afgørende, at innovationsstøtte indrettes så den ikke bidrager til at forvride konkurrencen i Europa. Den skal derfor indrettes så den opfylder sit egentlige formål: at fremme innovation i skibsbygningsindustrien, inkl. underleverandørindustrien. Hvis rammebestemmelserne for skibsbygning videreføres i revideret form, bør det derfor sikres, at reglerne anvendes ens i EU, så der ikke opstår ulige konkurrencevilkår, ligesom det bør overvejes at stille krav om tilbagebetaling, såfremt innovationsstøtten leder til indtjening.

#### *Lukningsstøtte*

Spørgsmål: I de tilfælde hvor skibsværfter i finansielle vanskeligheder ansøgte om støtte, hvad var da hovedformålet med støtte (opretholde/reducere virksomheden, opretholde/mindske beskæftigelsen, ændre aktiviteterne, nedlukning af virksomheden)?

Svar: Danmark har ikke anvendt rammebestemmelserne for skibsbygning, heller ikke i forbindelse med lukningsstøtte.

Spørgsmål: Hvad ville virkningen være for Unionens skibsbygningsindustri, hvis lukningsstøtten afskaffes? Og hvis den opretholdes?

Svar: Lukningsstøtten under rammebestemmelserne for skibsbygning er mere restriktive end de generelle regler for konkursramte virksomheder. Hvis rammebestemmelserne for skibsbygning videreføres i revideret form, bør lukningsstøtten således fortsat være en del af bestemmelserne, så det sikres at lukningsstøtte bidrager til en reel reduktion af skibsbygningskapaciteten i Europa.

#### *Regionalstøtte*

Spørgsmål: Anslå venligst antallet af værfter, der er beliggende i støtteberettigede regioner i deres medlemsstat. Hvis regioner drog størst fordel af statsstøtte til skibsbygning?

Svar: Der er ikke nogen danske værfter, der har modtaget regionalstøtte i forbindelse med skibsbygning.

Spørgsmål: Hvis regionalstøttereglerne som omhandlet i de gældende rammebestemmelser for skibsbygning opretholdes, mener de så, at anvendelsesområdet og støtteintensiteterne for disse regler er velegnede for de typer investeringer, der er nødvendige i sektoren?

Svar: Reglerne for regional udviklingsstøtte til skibsbygningsindustrien i rammebestemmelserne er strammere end de generelle regler. Hvis rammebestemmelserne for skibsbygning videreføres i revideret form, bør regionalstøtten fortsat være en del af bestemmelserne. Reglerne for regionalstøtte bør dog ændres således, at der alene kan ydes støtte til udvikling af infrastruktur. Støtte til enkelt virksomheder under reglerne for regionalstøtte i rammebestemmelserne for skibsbygning bør ikke være tilladt.

#### *Beskæftigelsesstøtte*

Spørgsmål: Den gældende bestemmelse for beskæftigelsesstøtte i rammebestemmelserne synes ikke længere at være berettiget. Er De enig i dette synspunkt?

Svar: Danmark har ikke udmøntet rammebestemmelserne til støtteordninger, heller ikke i forhold til beskæftigelsesstøtte og har derfor ikke erfaringer med bestemmelsen.

#### *Eksportkredit*

Spørgsmål: Offentlige myndigheder bedes oplyse om støttebeløb tildelt i henhold til godkendte eksportkreditordninger, siden rammebestemmelserne trådte i kraft.

Svar: Danmark har ydet garantier svarende til i alt EUR 1.066.868.978 i henhold til OECD-reglerne for eksportkredit til skibe.

Spørgsmål: Mener De, at det er nyttigt at opretholde specifikke bestemmelser om eksportkreditter i rammebestemmelserne for skibsbygning. Hvad er efter deres opfattelse nytteværdien af sådanne bestemmelser?

Svar: Reglerne for eksportkredit under rammebestemmelserne for skibsbygning stammer fra OECD-aftalen om eksportkredit fra 1998. Disse OECD-regler fastsætter specifikke regler for, hvordan de enkelte lande må medvirke til at finansiere skibsbygning. OECD-reglerne er gældende for alle store skibsbygningsnationer, også dem uden for Europa. Rammebestemmelserne for skibsbygning giver alene mulighed for at anvende OECD-regelsættet. Hvis rammebestemmelserne for skibsbygning ikke videreføres men i stedet bortfalder ved udgangen af 2011, bør det sikres, at OECD-reglerne på anden vis hjemles i fællesskabets regelsæt, således at OECD-reglerne for eksportkredit fortsat kan anvendes inden for fælles-

skabet. Alternativt vil europæiske værfter og redere ikke have samme finansieringsvilkår, som tredjelands værfter og redere.

#### *Udviklingsstøtte*

Spørgsmål: Offentlige myndigheder bedes oplyse om støttebeløb tildelt i henhold til godkendte udviklingsstøtteordninger eller individuelle anmeldelser af udviklingsstøtte, siden rammebestemmelserne trådte i kraft.

Svar: Danmark har ikke anvendt rammebestemmelserne for skibsbygning til udbetaling af støtte, heller ikke i forbindelse med støtteordninger for udviklingsstøtte eller ved individuelle anmeldelser af udviklingsstøtte.

Spørgsmål: Mener De, at det er nyttigt at opretholde specifikke bestemmelser om udviklingsstøtte i rammebestemmelserne for skibsbygning. Hvad er efter deres opfattelse nytteværdien af sådanne bestemmelser?

Svar: Udviklingsstøtte til europæisk skibsbygning ydes i henhold til OECD's regler for udviklingsstøtte fra 1998. Hvis reglerne for udviklingsstøtte videreføres, bør der indføres et krav om, at udviklingsprojekter udbydes i bred offentlig licitation i EU, således at alle europæiske virksomheder har mulighed for at byde på projekterne.

#### *Anmeldelses- og rapporteringspligt*

Spørgsmål: Hvad er Deres erfaringer med efterlevelsen af bestemmelserne om anmeldelse og afrapportering?

Svar: Det er afgørende at sikre, at der i forbindelse med anmeldelse og afrapportering er tilstrækkelige tekniske kompetencer til at vurdere de konkrete sager med henblik på at undgå at eventuelle støtteordninger forvrider konkurrencen.