



Innst. S. nr. 195

(2003-2004)

Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen

St.prp. nr. 50 (2003-2004)

Innstilling fra næringskomiteen om videreføring av støtte til skipsbyggingsindustrien

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Nærings- og handelsdepartementet legger i proposisjonen frem forslag om å videreføre den begrensede støtteordningen for bygging av containerskip, produkt- og kjemikalietankere samt LNG-skip i ett år. Den nåværende støtteordningen avvikles per 31. mars 2004.

Det vises i denne sammenheng til Stortingets behandling av St.prp. nr. 47 (2002-2003) Om støtte til skipsbyggingsindustrien, der det ble vedtatt å innføre en begrenset ordning med kontraktsrelatert verftsstøtte for norsk skipsbygging etter mønster av den ordningen som ble innført i EU. Det ble på statsbudsjettet for 2003 satt av 300 mill. kroner til ordningen under kap. 939 Støtte til skipsbygging, post 51 Overføring til fond for en begrenset ordning for støtte ved skipskontrakter.

Det er ikke kommet til noen løsning i den pågående panelsaken i WTO mellom EU og Sør-Korea om påståtte ulovlige subsidier til sør-koreanske verft. Konkurranssevnerådet i EU vedtok derfor den 11. mars 2004 å videreføre den midlertidige verftsstøtteordningen i EU til og med 31. mars 2005.

Det vil bli tatt hensyn til hvordan de enkelte EU-landene viderefører sine nasjonale støtteordninger og regelverk. Selv om ordningen bare er forutsatt å gjelde frem til og med 31. mars 2005, vil verftene kunne levere fartøyene opp til tre år etter kontraktsinngang. Ordningen skal opphøre tidligere enn 31. mars 2005 dersom dette besluttes i EU.

Av de 300 mill. kronene som er satt av til den eksisterende ordningen er rundt 10 pst. bundet opp av tilsgagn. Inndekning av den videreførte ordningen forutsettes derfor å kunne skje innenfor rammen av allerede eksisterende bevilgning under kap. 939 post 51.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, lederen Olav Akselsen, Bendiks H. Arnesen, Grethe Fossli og Aud Gaundal, fra Høyre, Ivar Kristiansen, Michael Momyr og Erlend Nornes, fra Fremskrittspartiet, Øystein Hedstrøm og Lodve Solholm, fra Sosialistisk Venstreparti, Åsa Elvik og Inge Ryan, fra Kristelig Folkeparti, Olaf Gjedrem og May-Helen Mølvær Grimstad, og fra Senterpartiet, Odd Roger Enoksen, viser til St.prp. nr. 50 (2003-2004) om videreføring av støtte til skipsbyggingsindustrien og brev (vedlagt) fra nærings- og handelsministeren av 30. april 2004 og peker samtidig på St.prp. nr. 47 (2002-2003) om forslag om støtte til skipsbyggingsindustrien.

Komiteen er kjent med at bakgrunnen for proposisjonen er den stadig pågående uenigheten mellom EU og Sør-Korea som finner sted i WTO om påståtte ulovlige subsidier til sør-koreanske verft. Under behandlingen av St.prp. nr. 47 (2002-2003) ble det vedtatt at det skulle innføres en begrenset verftsstøtteordning for containerskip, produkt- og kjemikalietankskip på opptil 6 pst. fra og med 15. mars 2003 inntil 31. mars 2004 etter mønster av den ordningen som det nå er åpnet opp for i EU.

Komiteen synes det er viktig å følge med på og sikre fortsatt likeartede konkurransevilkår mellom skipsbyggingsindustrien i Norge og skipsbyggingsindustrien i konkurrentlandene i EU, og er derfor enig i forslaget fra Regjeringen om at den begrensede verftsstøtteordningen på 6 pst. for bygging av containerskip, produkt- og kjemikalieskip og LNG-skip nå videreføres til også å gjelde kontrakter som inngås fra 1. april 2004 til 31. mars 2005 etter mønster av den ordningen som nå er videreført i EU. Komiteen er kjent med at ordningen skal opphøre tidligere enn 31. mars 2005 dersom dette besluttes i EU.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at den begrensede verftsstøtteordningen videreføres i sin nåværende form med

virkning fra 1. april 2004 inntil 31. mars 2005 i tråd med det opplegget som er skissert i St.prp. nr. 50 (2003-2004).

II

Stortinget gir Nærings- og handelsdepartementet fullmakt til å gi nærmere retningslinjer og til å foreta den praktiske tilpasning av verftsstøtteordningen i tråd med det opplegget som er skissert i St.prp. nr. 50 (2003-2004).

Oslo, i næringskomiteen, den 25. mai 2004

Olav Akselsen
leder

May-Helen Molvær Grimstad
ordfører

Vedlegg

Brev fra Nærings- og handelsdepartementet v/statsråden til næringskomiteen, datert 30. april 2004

St.prp. nr. 50 (2003-2004) Om videreføring av støtte til skipsbyggingsindustrien

Eg viser til brev frå næringskomiteen av 27. april der det blir vist til oppslag i media om at spanske styresmakter no stiller opp med lån og anna støtte andsynes spanske verft tilsvarande 7 milliardar kroner over ein periode på tre år.

Skipsbyggingsindustrien i Noreg opererer i ein global marknad. I ein slik marknad vil rammevilkåra i dei einskilde landa ha verknad for den internasjonale konkurransen. Dette dømet er omtala i St.meld. nr. 32 Vilje til vekst - for norsk skipsfart og de maritime næringer. Vi følgjer nøye med på det som skjer internasjonalt m.a. i OECD og med kontaktar til EU-kommisjonen.

Frå departementet si side legg vi til rette for at næringa framleis skal utvikle seg slik at ho også i framtida skal medverke til verdiskaping i landet. Innovasjon innan bransjen er såleis eit viktig satsingsområde. Regjeringa har difor som ein lekk av Innovasjon 2010 tatt initiativ til prosjektet MARUT. Dette initiativet skal mellom anna vere Noreg sitt svar på initiativet LeaderSHIP 2015 som er starta opp i EU. For å skape eit ekstra trykk på arbeidet i MARUT har Regjeringa dessutan signalisert i "Vilje til vekst" at det vil bli skipa eit innovasjonsprogram for dei maritime næringane.

I ulike samanhengar har det vore nemnt at spanske styresmakter har gitt stønad til spanske skipsverft som går utover det nivået som norske skipsverft kan motta. Departementet tok derfor i 2003 mellom anna initiativ til å hyre inn eit eige konsulentselskap for å granske spanske stønadsordningar. Det vart ikkje gjennom undersøkinga dokumentert at spanske skipsverft mottok ulovleg stønad.

Teknologibedriftenes landsforeining har og teke initiativ til ei tilsvarande gransking.

Både Noreg og fleire andre land har teke opp dei spanske ordningane med Kommisjonen. Mellom anna har Kommisjonen fått sendt over begge dei to norske rapportane. Det går no føre seg ei gransking av Izar-konsernet for å få ei vurdering av om selskapet har motteke stønad i strid med gjeldande regelverk. Det er venta eit vedtak frå Kommisjonen i løpet av kort tid.

Det er viktig å skilje mellom ulovleg og lovleg stønad. Alle nye stønadsordningar som innførast må notifiserast til Kommisjonen. Eg legg til grunn at Spania, som alle andre land i EU/EØS-området, må halde seg til gjeldande regelverk.

Eg vil dessutan leggje til at eg seinast den siste helga i april var i Irland på eit ministermøte for EU-landa. Der vart stønad til skipsverft tatt opp som eit eige punkt utanom dagsordenen. Mellom anna tok eg sjølv opp dette temaet med utsendingar frå spanske styresmakter. Eg ga uttrykk for at eg kjende uro for den spanske politikken med omsyn til skipsverfta. Eg la også merke til at det var fleire andre land som uroa seg for den politikken Spania fører på dette området.

Eg legg til grunn at norske skipsverft skal ha dei same rammevilkåra kva gjelder verftsstønad, som dei europeiske konkurrentane. Regjeringa har difor lagt fram ein eigen proposisjon der vi foreslår å vidareføre den avgrensa stønadsordninga for skipsverft som bygger containarskip, produkt- og kjemikalietankarar og LNG-skip. Dette vil medverke til at skipsverfta i Noreg får dei same konkurransevilkåra som verfta i EU-land kva gjelder verftsstønad.

