

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget (2. samling)
(Alm. del - bilag 904)
økonomi- og finansministerråd
(Offentligt)

ERU, Alm. del - bilag 434 (Løbenr. 18483)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	25. juni 2002

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Økonomi- og Erhvervsministeriets grundnotat vedrørende Kommissionens forslag til Rådets beslutning vedrørende eksportkreditter på skibe, 76/2001/CE.

25. juni 2002

Eksp.nr.

/tbh

Kommissionens forslag til Rådets beslutning vedrørende eksportkreditter på skibe 76/2001/CE

Resumé

I OECD har man forhandlet en aftale om eksportkreditter for skibe. Forhandlingerne blev afsluttet medio september 2001. OECD-aftalen skal implementeres i EU's lovgivning om eksportkreditter. Kommissionen har derfor stillet forslag til Rådets beslutning vedrørende implementering af aftalen om eksportkreditter for skibe. Beslutningen forventes forelagt ministerrådet snarligt.

1.

Baggrund og indhold

Den gældende OECD-aftale om eksportkredit for skibe fra 1981 er forældet, fordi den foreskriver en minimumsrente på 8%, som er over den aktuelle markedsrente, og en maksimal kredittid på 8½ år i forbindelse med eksportkredit fra offentlige/statslige eksportkreditinstitutioner.

En revideret udgave af 1981-aftalen blev færdigforhandlet i 1994 som en del af en

overordnet skibsaftale, men er ikke trådt i kraft på grund af amerikansk modstand. Nogle lande har gennem flere år presset stærkt på for at få en særskilt implementering af eksportkreditdelen af 1994-aftalen sat i kraft. Det skyldes, at manglen på tidssvarende regler har ført til omgåelser af 1981-aftalen med indirekte, skjult subsidiering til følge. Landene har tillagt det afgørende vægt, at en aftale hurtigt blev iværksat. Således har der med udgangspunkt i 1994-aftalen fra efteråret 2000 frem til september 2001 været forhandlet en ny aftale om eksportkreditter for skibe på plads.

Forhandlingsresultatet indebærer, at der nu er en opdateret OECD aftale om eksportkreditter for skibe, som vil blive indarbejdet i OECD-landenes generelle

konsensusaftale om eksportkreditter. Ligesom aftaler om andre typer af eksportkreditter er indarbejdet i EU-lovgivningen, skal aftalen om eksportkreditter til skibe også ophøjes til EU-lovgivning.

Aftalen gælder alle eksportkreditter til ombygning af skibe over 1000 BRT og bygning af skibe over 100 BRT undtagen krigsskibe. Andre skibe vil være dækket af de almindelige regler for eksportkreditter.

Aftalen giver mulighed for at tilbyde op til 12 års kredittid mod betaling af forskud på mindst 20 pct. Betaling af lånet skal ske som serielån i jævne intervaller med normalt seks måneder mellem afdragene.

Aftalen indeholder ikke regler om mindste præmier eller en særlig CIRR-renteudligningsordning for skibe. Disse spørgsmål er dog inkluderet i det fremtidige arbejde i forbindelse med den årlige revision.

CIRR står for Commercial Interest Reference Rate og reglerne for denne er fastlagt i den generelle konsensusaftale om eksportkreditter. CIRR er en justerbar minimumsrente for offentligt garanterede eksportkreditter og bruges til at tilbyde lange fastforrentede eksportkreditter. CIRR fastsættes på baggrund af nationale statsobligationer.

- **Europa-Parlamentets holdning**

Europa-Parlamentet skal ikke høres i sagen.

- **Nærheds- og proportionalitets princippet**

Kommissionen har ikke taget stilling til dette i forslaget til Rådets beslutning. Det er regeringens holdning, at det er vigtigt med fælles regler for international konkurrence på skibsbygningsområdet.

- **Gældende dansk ret**

Forslaget vil ikke have betydning for gældende dansk ret.

- **Høring**

I forbindelse med forhandlingerne i OECD gennemførte Erhvervsfremme Styrelsen en høring af OECD aftalen for eksportkreditter.

Skibsværftsforeningen har fremført, at der er en risiko for, at anvendelse af den bestående CIRR-rente kan føre til indirekte subsidiering af skibsbygning. Årsagen er, at CIRR-renten fastsættes månedligt bagud. Låntager vil

med en rimelig sikker forventning om renteutviklingen kunne vurdere, om det kan betale sig at indgå en forretning baseret på CIRR-renten eller om indgåede forretninger skal ophæves. Hertil kommer, at obligationssammensætningen giver en for lav rente i forhold til den langfristede belåning, der følger af skibes produktionstid og afdragstid.

Skibsværftsforeningen har derudover påpeget, at præmierne for de offentlige eksportkreditinstitutters medvirken bør fastlægges ud fra ensartede vurderingskriterier og bør differentieres efter individuel vurdering af risikoen.

Skibsværftsforeningen har efter aftalens indgåelse opfordret til, at der også i Danmark iværksættes en CIRR-renteordning for skibe. Foreningen henviser til, at danske værfter bør ligestilles i konkurrencen med udenlandske værfter også på finansieringsområdet.

- **Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser**

Forslaget om implementering af aftalen om eksportkreditter for skibe har ikke umiddelbart lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

Når aftalen er trådt i kraft, vil Danmark kunne etablere en CIRR-renteordning for skibe, der svarer til den CIRR-ordning, der består for andre kapitalgoder. En sådan ordning kan have lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser. Den bestående CIRR-ordning er statslig. Dette indebærer, at underskud dækkes af statskassen, der også modtager eventuelt overskud. Ordningen administreres af Eksport Kredit Fonden.

- **Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Den nye OECD-aftale om eksportkreditter for skibe begrænser mulighederne for at omgå den nuværende aftale fra 1981. Aftalen vil bidrage til mere lige konkurrencevilkår for danske skibsværfter.

- **Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har været oversendt til Folketingets Europaudvalg som forhandlingsoplæg den 27. november 2000 i forbindelse med Rådsmødet af Industriministre den 5. december 2000.