

EU-kommissionen har besluttet at lancere en høring om Unionens fremtidige maritime politik. En task force i Kommissionen – Maritime Policy Task Force – vil udarbejde et høringsoplæg, som forventes offentliggjort i løbet af første halvdel af 2006. Den maritime task force vil herefter vurdere de indkomne bidrag for at udarbejde forslag til udformningen af Unionens fremtidige maritime politik. Ifølge Kommissionen vil en maritim politik kunne være med til at frigive Europas enorme vækstpotentiale, mens havmiljøet beskyttes.

**Kommissionen
lancerer høring om
Unionens fremtidi-
ge maritime
politik**

Den 24. februar fremsatte økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen forslag til lov om forlængelse af den midlertidige driftsstøtte. Lovforslaget opererede med en støtteramme på kr. 460 mill., men efter initiativ fra Danske Maritime og med baggrund i det ordreomfang, der var under forhandling, blev støtterammen øget til kr. 557 mill. Folketinget vedtog enstemmigt loven ved tredjebehandlingen den 17. marts. Loven blev sat i kraft med virkning fra og til den 31. marts 2005.

**Forlængelse af den
danske midlertidige
driftsstøtteordning**

Ligeledes den 24. februar blev der fremsat forslag til lov om omdannelse af Danmarks Skibskreditfond til et aktieselskab. Lovforslaget blev førstebehandlet den 1. april, og tredjebehandlingen forventes at finde sted i anden halvdel af maj. Først derefter kan garantierne i Danmarks Skibskreditfond tegne aktiekapital i det nye Dansk Skibskredit A/S og fonden træffe endelig beslutning om omdannelsen. Der stiles mod, at der samtidig kan etableres en ny fond – Den Danske Maritime Fond, der bl.a. vil yde støtte til fremme af dansk rederinæring og skibsbygning, f.eks. via støtte til forskning, udvikling og uddannelse.

**Omdannelse af
Danmarks
Skibskreditfond til
aktieselskab**

EU-kommissionen fremlagde den 6. april forslag til 7. rammeprogram for forskning. Programmet løber fra 2007 til 2013 med et samlet beløb på 541,8 mia. kr. – eller 77,4 mia. kr. om året. Heraf vil 47,3 mia. kr. om året gå til forskningsprojekter, mens resten går til et uafhængigt Europæisk Forskningsråd, fremme af karriere og mobilitet for forskere og til en række traditionelle EU-prioriteter under overskriften "udvikling af forskningskapaciteter". Det årligt afsatte beløb udgør en fordobling i forhold til 6. rammeprogram.

**EU-kommissionens
7. rammeprogram
for forskning**

Der er forudset følgende områder, inden for hvilke midlerne fordeles: Sundhed, Fødevarer, Landbrug og bioteknologi, Informations- og kommunikationsteknologier, Nanovidenskab og nanoteknologi, Materialer

og nye produktionsteknologier, Energi, Miljø (herunder klimaændringer), Transport (herunder aeronautisk), Socioøkonomisk og humanistisk videnskab samt Sikkerhed og Rumfart. EU-kommissionen anfører "maritime teknologier" som et tværgående område, der vil få særlig opmærksomhed. Danske Maritime arbejder i bl.a. Bruxelles for, at udformningen af det nye program bedst muligt tilgodeser den danske maritime industris interesser.

Frem til og med 1996 havde Norge en byggelånsgarantiordning for skibsbygningsindustrien. Den norske regering har nu vedtaget at genindføre denne ordning, eftersom norske værfter har erfaret, at det kan være vanskeligt at skaffe finansiering, når de indgår nye kontrakter. Ved indgåelse af en kontrakt betales sædvanligvis 20% af kontraktsummen. Den nye ordning omfatter byggelån til finansiering af alle skibstyper, der bygges ved norske værfter, og som har en størrelse på minimum 100 bt. Garantiordningen administreres af Det Kongelige Nærings- og Handelsdepartement i Norge.

Norge genindfører byggelånsgarantiordning

Den 16. marts i år godkendte EU-kommissionen en fransk og en spansk innovationsstøtteordning. Den franske ordning omfatter 25 mill. euro årligt i seks år til innovationsstøtte, mens den spanske regering har afsat ca. 20 mill. euro årligt i to år. Dermed er der nu tre lande, der har fået godkendt en sådan ordning. Det første land var Tyskland, hvis ordning blev godkendt den 16. februar i år.

EU-kommissionen godkender fransk og spansk støtteordning

EU-kommissionen har forbudt implementeringen af en italiensk garantiordning. Ordningen skulle have til formål at dække risici forbundet med lån til bygning og ombygning af skibe på italienske værfter. I EU-lande kan garantiordninger kun implementeres, hvis de ikke indeholder elementer af støtte. Kommissionen fandt, at dette ikke var tilfældet for den italienske garantiordning, hvorfor den var uforenelig med EU's statsstøtteregler.

EU-kommissionen forbyder italiensk garantiordning, men godkender tilskudsordning

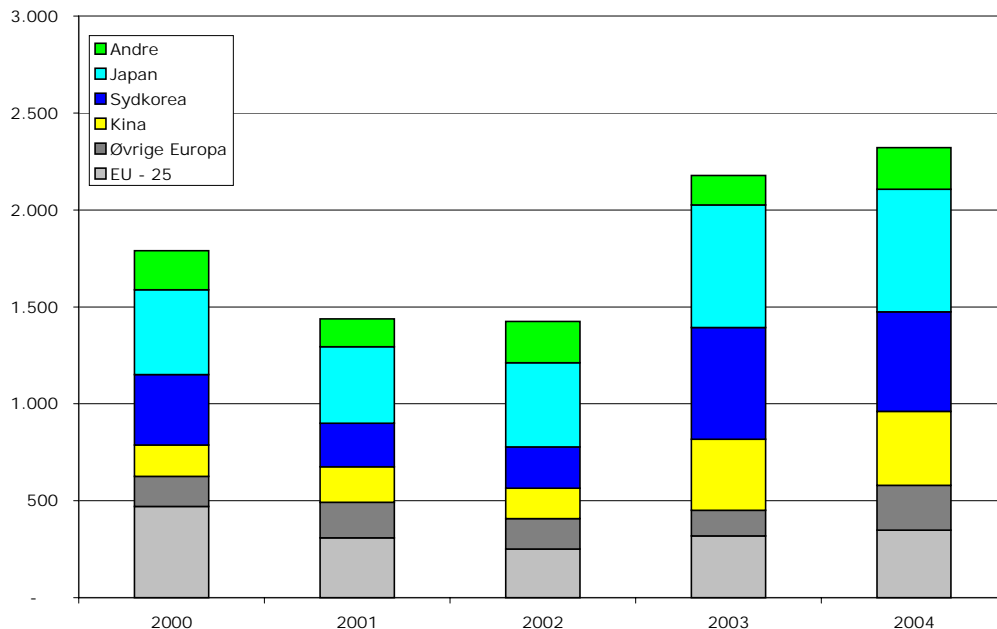
Kommissionen har imidlertid godkendt en anden italiensk ordning, der har til formål at fremme motorveje til søs via statstilskud, der defineres som værende "ikke statsstøtte". Den italienske regering har afsat 240 mill. euro til tilskud til vogmandsbranchen til flytning af fragt fra land via lastbiler til fragt via nye søveje, der skal etableres i Italien og mellem Italien og andre middelhavslande.

2004 var endnu et år med nye rekorder for skibsbygningsindustrien. Ifølge *Lloyd's Register – Fairplay* blev der i 2004 indgået kontrakt om bygning af 2.322 skibe – svarende til 44,6 mill. kbt – i verden. Dermed blev der indgået kontrakt om bygning af flere skibe end i 2003, som ellers var et rekordår mht. nye ordrer. 15,5% af de nye ordrer i 2004 blev placeret på

2004 var endnu et godt år for skibsbygningsindustrien

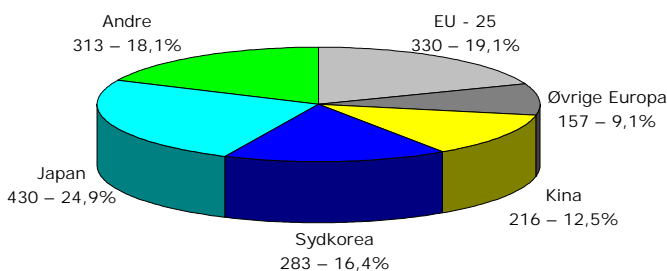
værfter i EU, og ser man på hele Europa, så gik hver fjerde nye ordre hertil.

Nye ordrer 2000-2004 i antal skibe



2004 har også været et år med stor nybygningsaktivitet. Ifølge opdaterede tal fra *Lloyd's Register – Fairplay* blev der afleveret 1.729 skibe globalt - svarende til ca. 25,5 mill. kbt - mod 1.540 afleverede skibe i 2003 - svarende til godt 22,8 mill. kbt. Ikke mindst på europæiske værfter har der været godt gang i skibsbygningen. Som diagrammet nedenfor viser, er EU den region, der har afleveret næstflest skibe i 2004.

Antal afleverede skibe i 2004 fordelt på skibsbygningsregioner



Dog skal det nævnes, at EU ligger noget under Sydkorea og Japan i afleveret tonnage målt kbt, eftersom der i EU bygges flere mindre skibe end i visse andre regioner. Der har især i de seneste to år været en nedgang i færdigbygget tonnage i EU. Reduktionen fra 2002 til 2004 andrager godt 700.000 kbt – ca. 18%. Mens gennemsnitsstørrelsen på skibe afleveret i 2004 fra værfter i EU var ca. 10.500 kbt, var et gennemsnitsskib afleveret fra et japansk værft ca. 18.500 kbt. og fra et

sydkoreansk værft ca. 29.500 kbt. Ser man på hele verden samlet, var gennemsnitsstørrelsen på et skib afleveret i 2004 lige under 15.000 kbt.

Selvom nybygningsaktiviteten voksede i 2004 i forhold til 2003, steg mængden af nye ordrer mere. Dette betyder, at ordrebeholdningen er vokset fra godt 3.700 skibe ultimo 2003, svarende til godt 70 mill. kbt, til ca. 4.650 skibe ultimo 2004, svarende til godt 90 mill. kbt. Dermed var ordrebeholdningen ultimo 2004 næsten dobbelt så stor som ultimo 2000.

I 2002 indbragte EU Sydkorea for WTO på grund af konkurrenceforvridende støtte til sydkoreanske værfter - herunder redninger af virksomheder, der stod over for økonomisk sammenbrud. Samme år indførte EU en midlertidig defensiv driftsstøtte til bygning af visse skibstyper for at mindske skadevirkningerne af den illoyale koreanske konkurrence. Sydkorea indbragte denne støtte for WTO som reaktion på EU's klage. Der foreligger nu afgørelse i den første sag og en foreløbig afgørelse i den anden sag.

Sydkorea fik delvis medhold i sin klage til WTO over EU. Ifølge afgørelsen stred støtten ikke som sådan mod WTO's regelsæt, men det, at støtten var rettet imod Sydkorea, udgjorde en forseelse. EU havde altså begået en fejl i forbindelse med håndtering af konkurrencestridigheder med Korea. WTO gav EU medhold i, at Sydkorea havde overtrådt WTO-reglerne ved at subsidiere sine værfter. Den ulovligt ydede koreanske støtte havde form af lån og garantier ydet i forbindelse med salg og produktion af nye skibe. Panelet har dog ikke fulgt EU i alle påstande. Det afvises, at selve strukturen i den sydkoreanske finansielle sektor skulle være WTO-stridig, ligesom det ikke anses for bevist, at restruktureringen af koreanske værfter kun skete af politiske og ikke kommercielle årsager

For begge sager gælder, at de anfægtede ordninger nu er udløbet. Afgørelserne får således næppe praktiske konsekvenser.

Afgørelser i WTO-sager

Vidste du, at:

- europæisk maritim industri omfatter mere end 9000 virksomheder med i alt ca. 350.000 medarbejdere?