



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 50

(2003–2004)

Om videreføring av støtte til skipsbyggingsindustrien

*Tilråding fra Nærings- og handelsdepartementet av 2. april 2004,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

Om videreføring av støtte til skipsbyggingsindustrien

Nærings- og handelsdepartementet legger i denne proposisjonen frem forslag om å videreføre den berensede 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 sørkoreanske verft. Konkurransenevnerådet i EU vedtok derfor den 11. mars 2004 å videreføre den midlertidige verftsstøtteordningen i EU til og med 31. mars 2005.

2 Om skipsbyggingsindustrien

Skipsbyggingsindustrien i Norge er i dag preget av noen få store verft og en rekke mindre produksjons-, reparasjons- og utrustningsverft med høy innbyrdes konkurranse. Den største verftskonstellasjonen i Norge er Aker Kværner Yards AS. Av enkeltverft er Fosen Mekaniske Verksteder AS, Ulstein Verft AS og Kleven Verft AS de største.

Skipsbyggingsindustrien har vært under nedbygging siden midten av 1970-tallet, og antallet sysselsatte er i dag på om lag 10 000. Rundt 5 000 av disse er sysselsatt med nybygging. De fleste verftene ligger på Vestlandet med et tyngdepunkt i Møre- og Romsdal.

De norske verftene er i internasjonal målestokk relativt små. Årsaken til dette er at Norge, på grunn av kostnadsnivået, ikke har vært konkurransedyktig på bygging av store skip. Norske verft har derfor satset på bygging av spesialskip som for eksempel produkt- og kjemikalietankere, ro-ro skip, seismiske fartøy, supplybåter, fiskebåter, ferger og hurtiggående passasjerbåter. Store og standardiserte skip som oljetankere og bulkskip bygges i stor grad i Japan og Sør-Korea.

Den internasjonale skipsbyggingsindustrien har gjennom de siste 20 årene vært preget av ulike konkurransevridende ordninger. Den internasjonale konkurransen er hard. Norske verft møter

først og fremst konkurranse fra verft innen EU, men stadig oftere er det verft i Asia som er de hardeste konkurrentene.

Skipsverftene er i stor grad avhengige av den internasjonale etterspørselen etter nye skip, og er dermed prisgitt internasjonale konjunkturer. Innenfor bygging av offshorefartøyer, som har vært et svært viktig segment for verftene de siste årene, har både oljepris og dollarkurs innvirkning.

Skipsbyggingsindustrien hadde en rekordstor ordreinngang på rundt 30 mrd. kroner i 2000. Dette hadde sammenheng med at den kontraktsrelaterte støtten ble avviklet pr. 31. desember 2000. Ordreinngangen i 2000 tilsvarte 3 års normalproduksjon. Ordreinngangen falt til 3,5 mrd. kroner i 2001, og ca 3,6 mrd. kroner i 2002. Foreløpige beregninger viser at ordreinngangen for 2003 ble på ca 2,5 mrd. kroner.

Som en følge av den ekstraordinært store kontraktsinngangen i 2000 hadde mange verft arbeid ut 2003. I dagens konkurransesituasjon har det vist seg vanskelig for norske verft å vinne nye ordre. Det er kun et fåtall verft som har ordre med levering i 2004 og 2005, og en rekke verft har derfor kommet i en permitteringsituasjon.

3 Om EUs vedtak

Kommisjonen og Sør-Korea undertegnet den 22. juni 2000 den godkjente protokollen om verdensmarkedet for skipsbygging, heretter kalt «den godkjente protokollen», med sikte på å gjenopprette rettferdige og gjennomsiktige konkurransevilkår for skipsbyggingsindustrien i EU og Sør-Korea. Forpliktelsene etter den godkjente protokollen, og særlig kravet om å sikre et effektivt prisovervåkingssystem, har i følge Kommisjonen ikke blitt oppfylt fra Sør-Korea sin side.

Den 21. oktober 2002 ba EU om konsultasjoner med Sør-Korea i WTO fordi EU mente at Sør-Korea ikke overholdt sine forpliktelser i henhold til WTOs avtale om subsidie- og utjevningssavgifter. Samtidig åpnet EU for at medlemslandene kunne innføre en begrenset verftstøtteordning på 6 pst. for bygging av containerskip, produkt- og kjemikalietankere. Den 25. juni 2003 ble det klart at også LNG-skip skulle omfattes av ordningen. Ordningen skulle gjelde for kontrakter inngått frem til og med 31. mars 2004.

Etter tre runder med forhandlinger i WTO i 2002 og 2003 ble det klart at man ikke kom frem til enighet med Sør-Korea. EU ba derfor den 11. juni 2003 om at det ble opprettet et panel for å granske

saken nærmere. Panelet ble opprettet 21. juli 2003 og første møte mellom partene ble avholdt 9.-10. mars 2004. En avgjørelse i saken er ikke ventet før i august 2004, og etter en eventuell anke først i begynnelsen av 2005. Norge deltar i saken som tredjepart.

Som en følge av at en endelig avgjørelse i panelsaken ikke er ventet før i 2005, annonserte Kommisjonen den 21. januar 2004 gjennom «Council Regulation amending Regulation (EC) No 1177/2002 concerning a temporary defensive mechanism to shipbuilding», at den ville foreslå at medlemslandene kan videreføre den begrensede verftstøtteordningen for kontrakter som inngås frem til og med 31. mars 2005. Den videreførte ordningen skal gjelde for kontrakter for de samme typer skip som i den opprinnelige ordningen. Den vil opphøre tidligere enn 31. mars 2005 dersom man kommer til enighet i WTO før denne dato, eller dersom Kommisjonen finner at Sør-Korea oppfyller sine forpliktelser i den godkjente protokollen. Konkurransesekretæret i EU vedtok Kommisjonens forslag den 11. mars 2004.

Sør-Korea har, på sin side, angrepet EUs støtteordning på 6 pst, og har derfor anmodet om opprettelse av et WTO-panel mot EU i den forbindelse.

4 Forslag

For å sikre likeartede konkurransevilkår mellom skipsbyggingsindustrien i Norge og skipsbyggingsindustrien i konkurrentlandene i EU, foreslår Regjeringen at den begrensede verftstøtteordningen på 6 pst for bygging av containerskip, produkt- og kjemikalietankere og LNG-skip som ble vedtatt ved behandlingen av St.prp. nr. 47 (2002–2003), 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. Det vil i denne forbindelse 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 fartøylene opp til tre år etter kontraktsinngang. Ordningen skal opphøre tidligere enn 31. mars 2005 dersom dette besluttet i EU.

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

Om videreføring av støtte til skipsbyggingsindustrien

Nærings- og handelsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under
et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om
videreføring av støtte til skipsbyggingsindustrien.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om videreføring av støtte til skipsbyggingsindustrien i samsvar
med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om videreføring av støtte til skipsbyggingsindustrien

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 proposisjonen.

II

Stortinget gir Nærings- og handelsdepartementet fullmakt til å gi nærmere retningslinjer og til å foreta den praktiske tilpasning av ordningen i tråd med det opplegget som er skissert i proposisjonen.

