



# St.prp. nr. 47

(2002–2003)

## Om støtte til skipsbyggingsindustrien

*Tilråding fra Nærings- og handelsdepartementet av 21. februar 2003,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Bondevik II)*

### 1 Innledning

Nærings- og handelsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om å innføre en begrenset støtteordning for skipsbyggingsindustrien.

Det vises i denne sammenheng til omtale under kap. 939 i St.prp. nr. 1 for 2002–2003 (Nærings- og handelsdepartementet), der det påpekes at regjeringen vil vurdere å foreslå innført en ny begrenset ordning med kontraktsrelatert verftsstøtte for norsk skipsbyggingsindustri dersom pågående forhandlinger mellom EU og Sør-Korea ikke fører fram. Det ble i slutten av september 2002 klart at en ikke kom fram til en forhandlingsløsning angående spørsmålet om subsidier/dumping.

### 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 70-tallet og antallet sysselsatte er i dag på om lag 10 000. Rundt 6 000 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 små. Årsaken til dette er at Norge, på grunn av kostnadsnivået, ikke har vært konkurransedyktig når det gjelder bygging av store skip. Siden verftsindustrien fortsatt er relativt arbeidsintensiv, har industrien vært avhengig av å finne mindre prissensitive markedssegmenter som er forenlig med kostnadsnivået i Norge. Næringen har derfor satset på bygging av spesialskip som for eksempel produkt- og kjemikalietankere, ro-ro skip, seismiske fartøy, supplybåter, fiskebåter, ferger og hurtiggående passasjerbåter. Japan og Korea, verdens to største skipsbyggingsnasjoner, bygger i stor grad standardiserte skip som oljetankere og bulk-skip.

Norske skipsverft har ingen naturgitte fortrinn i forhold til utenlandske konkurrenter. Klimatiske forhold fører til at anleggskostnadene og driftskostnadene blir høyere enn for verft på sydligere breddegrader. Den nære kontakten verftene har hatt med kunden, og den aktive maritime klyngen

er en styrke for norske verft. Innen reparasjonsvirksomheten vil verftene ha et fortrinn ved at de ligger nær markedet til en relativt stor lokal flåte.

Skipsbyggingsindustrien har internasjonalt vært preget av ulike konkurransevridende ordninger gjennom de siste 20 årene. 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 argeste konkurrentene. Eksportandelen av skip har de senere årene ligget på over 50 pst, men på bakgrunn av store leveranser av offshorefartøyer til bruk på norsk sokkel, har denne andelen sunket noe de seneste årene.

Skipsverftene er i stor grad avhengige av den internasjonale etterspørselen etter nye skip, og dermed prisgitt internasjonale konjunkturer og liberaliseringen av verdenshandelen. 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 kontraktsinngang på rundt 30 mrd. kroner i 2000. Dette hadde sammenheng med at den kontraktsrelaterte støtten ble avviklet pr. 31.12.2000. Ordreinngangen i 2000 tilsvarer rundt 3 års normalproduksjon. Ordreinngangen falt i 2001 til rundt 3,5 mrd. kroner, og det ser ut til at ordreinngangen for 2002 vil ligge på rundt 3,6 mrd. kroner.

Mange verft har arbeid ut 2003. Den lange produksjonstiden på skip tilsier imidlertid at mange verft er helt avhengige av å inngå nye ordre i begynnelsen av dette året for ikke å komme i en permitteringsituasjon. Noen verft er allerede kommet i denne situasjonen, og det er kun et fåtall verft som har ordre med levering i 2004.

### 3 Om EUs vedtak

EU-kommisjonen og Sør-Korea undertegnet 22. juni 2000 den godkjente protokollen om verdensmarkedet for skipsbygging, heretter kalt «den godkjente protokollen», med sikte på å gjenopprette rettfærdige og gjennomsiktede konkurransevilkår for skipsbyggingsindustrien i EU og Sør-Korea. Forpliktelsene etter den godkjente protokollen, særlig forpliktelsen til å sikre et effektivt prisovervåkingssystem, er i følge Kommisjonen ikke oppfylt fra Sør-Koreas side, og en tilfredsstillende løsning er dermed ikke oppnådd sett fra EU sin side.

I henhold til «Council Regulation (EC) No 1177/2002 of 27 June 2002 concerning a temporary defensive mechanism to shipbuilding», heretter

kalt «forordningen», annonserte Kommisjonen derfor den 24. oktober 2002 at de hadde åpnet sak mot Sør-Korea i WTO og åpnet for at medlemslandene kunne innføre en kontraktsrelatert støtte på maksimum 6 pst. for containerskip, produkt- og kjemikalietankskip fram til 31. mars 2004.

Kommisjonen vil i løpet av 1. kvartal 2003, under «Trade Barrier Regulation (TBR)», legge fram en undersøkelse om hvorvidt Sør-Korea i 2002 har drevet ulovlig subsidiering/dumping av LNG-tankskip. Dersom det er tilfellet, vil det bli åpnet for at også denne fartøystypen skal kunne motta kontraktsstøtte.

Forordningen får anvendelse for endelige kontrakter som inngås i tidsrommet fra 24. oktober 2002 til 31. mars 2004, eller frem til en måned etter at Kommisjonen i *De Europeiske Fellesskaps Tidende* har meddelt at WTO-saken har ført til en løsning eller har blitt suspendert fordi Fellesskapet anser den godkjente protokollen som gjennomført fullt ut.

Tyskland, Nederland og Spania har notifisert sine ordninger til Kommisjonen. Danmark vil trolig ha en avklaring i løpet av kort tid. Frankrike og Finland har signalisert at de vil innføre en ordning dersom det blir vedtatt at LNG-tankskip kan motta slik støtte. De viktigste europeiske konkurrentland har dermed innført, eller er i gang med å innføre en begrenset verftsstøtteordning.

### 4 Forslag

For å sikre likeartede konkurransevilkår mellom skipsbyggingsindustrien i Norge og skipsbyggingsindustrien i konkurrentlandene i EU, foreslår Regjeringen at det 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 for i EU. Det vil i denne forbindelse bli tatt hensyn til hvordan de enkelte EU-landene utformer sine nasjonale regelverk. Regjeringen foreslår videre at ordningen vil bli utvidet til å gjelde LNG-tankskip dersom EU på sin side vedtar å gjøre dette.

Selv om ordningen bare er forutsatt å gjelde til og med 31. mars 2004, vil verftene kunne inngå ordre for levering opp til tre år etter kontraktsinngang. Dette betyr at budsjettbelastningen vil bli høyere i 2003 enn det byggeaktiviteten for ett årlig gjennomsnitt tilsier. Da det er begrenset hvor mange norske verft som bygger disse fartøystypene, kan det være tale om en budsjettbelastning i størrelsesordenen 300 mill. kroner for hele perioden.

Ordringen må notiseres til EFTAs overvåkningsorgan og innrapporteres i den årlige notifiseringen til WTO.

På bakgrunn av ovennevnte foreslås det:

**Kap. 939 Støtte til skipsbygging (jf. kap. 3939)**

*Post 51 (ny) Overføring til fond for en begrenset ordning for støtte ved skipskontrakter*

Regjeringen foreslår at det åpnes for å innføre 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 er åpnet for i EU. Det vil i denne forbindelse bli tatt hensyn til hvordan de enkelte landene utformer sine nasjonale regelverk. Regjeringen foreslår videre at ordningen vil bli utvidet til å gjelde LNG-tankskip dersom EU på sin side vedtar å gjøre dette.

På bakgrunn av ovennevnte foreslås det bevilget 300 mill. kroner under kap. 939, ny post 51 Overføring til fond for en begrenset ordning for støtte ved skipskontrakter.

**Kap. 3939 (nytt) Støtte til skipsbygging (jf. kap. 939)**

*Post 50 Tilbakeføring fra fond for støtte ved skipskontrakter*

Ordringen med kontraktsrelatert støtte til bygging av skip ble avviklet pr. 31. desember 2000. Det ble samlet bevilget 3 037,5 mill. kroner i støtte til kontrakter inngått i 2000 over statsbudsjettet for 2000, 2001 og 2002. Midlene er overført til fond i Norges Bank. Enkelte av 2000-kontraktene vil ikke bli gjennomført. Det er anslått at minimum 300 mill. kroner av de tidligere bevilgede verftsstøtte-midlene for kontrakter inngått i 2000 ikke vil bli benyttet. Det vises for øvrig til omtale av forslag om innføring av en ny begrenset verftsstøtteordning under kap. 939 foran.

På denne bakgrunn foreslås 300 mill. kroner tilbakeført til statskassen og bevilget som inntekt under nytt kap. 3939 Støtte til skipsbygging, post 50 Tilbakeføring fra fond for støtte ved skipskontrakter, i statsbudsjettet for 2003.

Nærings- og handelsdepartementet

tilrår:

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

---

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

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

---

## Forslag til vedtak om støtte til skipsbyggingsindustrien

### I

I statsbudsjettet for 2003 blir bevilget under følgende kapitler:

#### Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
939	51 (ny)	Støtte til skipsbygging (jf. kap. 3939) Overføring til fond for en begrenset ordning for støtte ved skipskontrakter .....	300 000 000

#### Inntekter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
3939 (nytt)	50	Støtte til skipsbygging (jf. kap. 939) Tilbakeføring fra fond for støtte ved skipskontrakter .....	300 000 000

### II

Stortinget samtykker i at det innføres en begrenset verftsstøtteordning med virkning fra og med 15. mars 2003 inntil 31. mars 2004 i tråd med det opplegget som er skissert i proposisjonen.

### III

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

