



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Prop. 58 L

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i eksportkredittloven (ny midlertidig låne- og garantiordning for skip mv.)

*Tilråding fra Nærings- og fiskeridepartementet 23. mars 2018,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Nærings- og fiskeridepartementet legger med dette fram forslag til endringer i lov 22. juni 2012 nr. 57 om Eksportkreditt Norge AS (eksportkredittloven). Hensikten med endringene er å åpne for at Eksportkreditt Norge kan finansiere kjøp av skip fra verft i Norge når disse skipene skal brukes i Norge, jf. Nærings- og fiskeridepartementets Prop. 1 S (2017–2018), Innst. 8 S (2017–2018) og Stortingets vedtak om å opprette en ny midlertidig låne- og garantiordning med dette formål som skal forvaltes av Garantiinstituttet for eksportkreditt (GIEK) og Eksportkreditt Norge. Forslaget innebærer at Eksportkreditt Norges formål endres.

Videre viser eksportkredittloven til to lover som er opphevet. Nærings- og fiskeridepartementet foreslår å oppdatere henvisningene slik at de viser til de gjeldende lovene som har erstattet disse.

2 Bakgrunn for lovforslaget

Eksportkreditt Norge AS er et 100 pst. statseid selskap som ble opprettet med formål om å forvalte en statlig ordning for finanstjenester til norsk eksport av kapitalvarer og tjenester. Selskapets eneste oppgave er i dag å forvalte statens eksport-

kredittordning. Det innebærer at selskapet, på vegne av den norske stat, tilbyr lån til kjøpere av norske eksportørers kapitalvarer og tjenester. Ordningen er rettighetsbasert. Den OECD-tilknyttede eksportfinansieringsavtalen *Arrangement on Officially Supported Export Credits* setter rammene for eksportfinansieringstilbudet. Eksportkreditt Norges virksomhet er regulert gjennom blant annet eksportkredittloven og forskrift om eksportkredittordningen. Dersom eksportkontrakten kvalifiserer for lån etter regelverket, vil Eksportkreditt Norge gi et tilbud om lån.

Ordningen skal bidra til at norske eksportører kan konkurrere på like vilkår med andre eksportører i OECD med tilgang til tilsvarende nasjonale eksportkredittordninger. Lånene står på statens balanse, og staten tar all risiko knyttet til utlånsvirksomheten. Utlånsvirksomheten finansieres ved bevilgning over statsbudsjettet. Eksportkreditt Norges eneste inntektskilde er tilskudd, som bevilges av staten. Inntekter fra eksportkredittordningen, i form av avdrag, renter og gebyrer, føres direkte til statskassen.

Alle lån må være garantert av statlige eksportgarantiinstitusjoner, som GIEK og/eller en finansinstitusjon med god rating, eller sikret på annen måte i henhold til Eksportkreditt Norges kredittretningslinjer. Dette innebærer at Eksportkreditt Norge ikke tar kredittrisiko på låntakerne, men på garantistene.

GIEK er en statlig forvaltningsbedrift som tilbyr norske statsgarantier i tilknytning til eksport, utenlandsinvesteringer, skipsbygging og kraftavtaler.

Det forventes i et normalår ikke tap på utlåns-siden, da alle lån er garantert og/eller sikret. Eksportkreditt Norge legger stor vekt på å sikre at det ikke oppstår tap i forbindelse med utlån, gjennom korrekt dokumentasjon, oppfølging av lån og etterlevelse av regelverk.

Låntakere kan velge mellom to ulike rentetyper, den offentlig støttede fastrenten CIRR og en flytende markedsrente. Med CIRR (*Commercial Interest Reference Rate*) menes minimumsrenten i den OECD-tilknyttede eksportfinansieringsavtalen som endres månedlig, ved å ta utgangspunkt i statsobligasjonsrenten i den aktuelle valuta og legge til ett prosentpoeng. Markedsrenten settes på kommersielle vilkår, i henhold til regulering av lån på markedsmessige vilkår i forskrift om eksportkredittordningen.

Eksportkreditt Norge tilbyr i dag lån for eksporttransaksjoner, herunder for leveranser til norske kjøpere av skip, flytbare innretninger, utstyr og tjenester til slike når disse enhetene skal ha sin inntjening fra utenriksfart eller offshorevirksomhet. Med *utenriksfart* menes skip som ikke utelukkende går i fart mellom norske havner, men som (også) har fart mellom havner i Norge og utlandet eller mellom havner i utlandet. Med *offshorevirksomhet* menes både olje- og gassvirksomhet og annen virksomhet offshore (inkludert for eksempel virksomhet tilknyttet offshorevindmøller) som normalt har inntjening i valuta. Også eksport av norsk skipsutstyr og tjenester til utenlandske verft kan finansieres når endelig kjøper er norsk. Leveranser til kjøpere i Norge av skip som bygges ved verft i Norge for bruk i Norge, men ikke har inntjening fra utenriksfart eller offshorevirksomhet, faller utenfor dagens eksportfinansieringsordninger. GIEK har tilsvarende handlingsrom som Eksportkreditt Norge.

I Prop. 1 S (2017–2018) Proposisjon til Stortinget for budsjettåret 2018 for Nærings- og fiskeridepartementet, foreslo regjeringen å opprette en ny låne- og garantiordning for kjøp av skip fra verft i Norge når disse skipene skal brukes i Norge. Ordningen ble behandlet av Stortinget i Innst. 8 S (2017–2018) og vedtatt 11. desember, og ansvar for forvaltningen ble tillagt GIEK og Eksportkreditt Norge. Ordningen vil inkludere for eksempel ferger, fiskebåter, brønnbåter, nærskipsfartøy og hurtigbåter. Garantirammen for ordningen for 2018 er på 10 mrd. kroner. Ordning

gen vil være en midlertid treårig ordning som skal evalueres.

Formålet med den nye ordningen vil være å bidra til at redere i Norge oppnår finansiering på markedsmessige vilkår og dermed medvirke til økt aktivitet for skipsverft i Norge. Ordningen vil være åpen for selskaper som er registrert i Norge og som kjøper det som omfattes av ordningen. Målgruppen er verft og underleverandører i Norge. Ordningen vil kunne bidra til å skape ny aktivitet i verftene og til at kompetansen forblir i Norge.

Gjennom den midlertidige ordningen vil det kunne gis garanti for og lån til kjøpere av skip, inkludert utstyr og tjenester til slike, når disse enhetene helt eller delvis bygges ved verft i Norge og skal brukes i Norge. Tilsvarende som virkeområdet i den OECD-tilknyttede eksportfinansieringsavtalen sin sektoravtale for skip, omfattes bygging av nye skip og større ombygginger. GIEKs del av ordningen ble operativ i januar 2018. GIEK gir långivergarantier på like vilkår med bankene og det legges opp til at Eksportkreditt Norge vil gi lån på markedsvilkår.

For at den midlertidige ordningen skal kunne implementeres hos Eksportkreditt Norge, må det gjøres endringer i eksportkredittloven og forskrift om eksportkredittordningen. Departementet sendte forslaget til lovendringer på offentlig høring på regjeringen.no den 7. november 2017. I tillegg ble forslaget sendt direkte til følgende høringsinstanser:

Finansdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Olje- og energidepartementet
Samferdselsdepartementet
Utenriksdepartementet

Eksportkreditt Norge AS
Fiskeridirektoratet
GIEK
Innovasjon Norge
Regelrådet
Sjøfartsdirektoratet

Finans Norge
Landsorganisasjonen i Norge
Norges Rederiforbund
Norske Skipsverft
Norsk Industri
Næringslivets hovedorganisasjon

3 Endring av Eksportkreditt Norges formål og virksomhet

3.1 Gjeldende rett

I lov om Eksportkreditt Norge AS § 1 fremgår det at loven fastsetter rammer for etableringen og driften av et statlig norsk aksjeselskap som skal ha til formål å forvalte en statlig ordning for finanstjenester til norsk eksport av kapitalvarer og tjenester. Selskapets navn skal være Eksportkreditt Norge AS.

I § 3 Selskapets virksomhet, fremgår det at selskapet for å fremme formål som nevnt i § 1, kan

1. yte offentlig støttede eksportkreditter i henhold til internasjonale avtaler, og
2. yte lån på markedsmessige vilkår som et alternativ til lån som nevnt i nr. 1.

Nærmere regler om eksportkreditter og lån som kan ytes i medhold av første ledd, kan gis av departementet ved forskrift.

3.2 Forslag i høringsbrevet

Dagens formålsformulering avgrensner eksportkredittordningen til å gjelde finanstjenester til eksport. Eksportbegrepet omfatter også lån til norske kjøpere dersom det faller innenfor *offshore-virksomhet* eller *utenriksfart*. Det foreslås en endring i § 1 for å åpne for at Eksportkreditt Norge kan finansiere kjøp av skip fra verft i Norge når disse skipene skal brukes i Norge.

For å åpne for at Eksportkreditt Norge kan gi lån til kjøp av skip fra verft i Norge når disse skipene skal brukes i Norge, foreslås det å utvide formålet i eksportkredittloven slik at det fremgår at eksportkredittordningen er til kjøp av kapitalvarer og tjenester, i hovedsak ved eksport. Dette har ingen betydning for finansieringen som Eksportkreditt Norge kan tilby i dag, da det nye tilbudet kommer som et tillegg til den eksisterende eksportkredittordningen.

Ettersom selskapet nå er etablert, ser ikke departementet det som nødvendig å fortsatt ha med en presisering om at loven fastsetter rammene for etableringen av selskapet. Departementet foreslår å stryke denne presiseringen fra formålet, slik at det fremgår tydelig at det er driften av selskapet loven fastsetter rammene for.

Utvidelsen vil medføre at Eksportkreditt Norge kan tilby finanstjenester til prosjekter som faller utenfor eksportbegrepet. Derfor foreslås det en endring i § 3 i eksportkredittloven, som regulerer selskapets virksomhet, ved at markedslån

omtales som et frittstående alternativ og ikke kun som et alternativ til offentlig støttede eksportlån (CIRR-rentelån).

3.2.1 Forholdet til internasjonale forpliktelser

Departementet har vurdert den nye låne- og garantiordningen i forhold til regelverk om statsstøtte i EØS-avtalen og WTOs subsidieavtale *Agreement On Subsidies And Countervailing Measures*.

For at et tiltak skal være statsstøtte etter EØS-avtalen, må seks kumulative vilkår i EØS-avtalen artikkel 61 (1) være oppfylt, deriblant et vilkår om at tiltaket må utgjøre en fordel for mottaker. Etter EØS-retten vil en ordning på markedsvilkår, som oppfyller den såkalte markedsaktørtesten, ikke være statsstøtte. Kort fortalt innebærer markedsaktørprinsippet at det offentlige må handle på samme måte som en sammenlignbar, rasjonell og profitorientert privat aktør ville ha gjort under lignende omstendigheter dersom de skal drive økonomisk aktivitet. Markedsaktørprinsippet og markedsaktørtesten ble utviklet av EU-kommisjonen på 1980-tallet. Formålet med prinsippet og testen er å vurdere om det offentliges aktiviteter, eller investeringer innebærer en økonomisk fordel som vil være offentlig støtte etter EØS-avtalen artikkel 61(1) (som tilsvare Traktaten om den europeiske unions virkemåte (TEUV) artikkel 107 (1) i EU-retten). EU-domstolen godkjente markedsaktørprinsippet i 1986. Dersom et tiltak oppfyller vilkårene i markedsaktørtesten, anses tiltaket for å være på markedsvilkår og ikke inneholde statsstøtte. Testen er nærmere beskrevet i EFTAs overvåkningsorgan (ESA) sine og Kommisjonens retningslinjer.

For å oppnå markedsmessig innretning av ordningen, har departementet sett hen til blant annet hvordan ESA tolker reglene om offentlig støtte i ESAs veiledningsnotat om hva som regnes som støtte fra 18. januar 2017 (ESA: *Guidelines on the notion of State aid as referred to in Article 61(1) of the EEA Agreement*; <http://www.eftasurv.int/media/esa-docs/physical/EFTA-Surveillance-Auhtority-Guidelines-on-the-notion-of-State-aid.pdf>) og retningslinjer om statsgarantier fra 17. desember 2008 (ESA: *State Guarantees*; <http://www.eftasurv.int/media/uncategorized/State-guarantees.pdf>), OECDs *Market Benchmark Manual* som er fastsatt gjennom den OECD-tilknyttede eksportfinansieringsavtalen og omhandler markedsprising av garantier, samt den prisingmetodikken Eksportkreditt Norge har på sine markedslån.

Lånene som vil gis fra Eksportkreditt Norge under den nye midlertidige ordningen vil være i henhold til prisingsmetodikken for Eksportkreditt Norge sine markedslån. ESA har vurdert prisingsmetodikken to ganger og begge ganger konkludert med at den ikke inneholder offentlig støtte i henhold til EØS-avtalen artikkel 61 (1). Metodikken ble første gang notifisert til ESA i forbindelse med opprettelsen av selskapet i 2012. ESA konkluderte da med at metodikken førte til at ordningen var markedsmessig og at det ikke ble gitt offentlig støtte. Godkjenningen gjaldt for en periode på fire år. Metodikken og bruken av den ble etter dette gjennomgått og notifisert på nytt høsten 2016. ESA konkluderte da med at prisingsmetodikken ikke innebar statsstøtte i henhold til artikkel 61 (1) i EØS-avtalen (ESAs beslutning 165/16/COL; <http://www.eftasurv.int/media/esa-docs/physical/165-16-COL.pdf>).

Under den nye midlertidige ordningen vil garantiene fra GIEK gis på pari passu vilkår for hver enkelt transaksjon mellom GIEK og medvirkende bank(er) og/eller finansforetak. GIEK vil dele risiko med bank i hver enkelt transaksjon og få tilgang til transaksjonsspesifikk markedsdata. I tillegg har GIEK sett hen til ESAs retningslinjer for offentlig støtte gjennom statsgarantier, hvor det finnes en seksjon (kapittel 3) om vilkår som utelukker offentlig støtte, fordi ordninger innrettet etter vilkårene anses å oppfylle det såkalte «markedsaktørprinsippet».

Prisen låntaker må betale er summen av renten som Eksportkreditt Norge tar og garantipremien som GIEK eller andre finansinstitusjoner tar for å dekke risikoen på låntaker. Departementet har vurdert at begge disse elementene, Eksportkreditt Norges rente og GIEKs garantipremie, fastsettes slik at den nye midlertidige ordningen oppfyller markedsaktørprinsippet og derfor ikke innebærer statsstøtte i henhold til EØS-avtalen.

I Prop. 1 S (2017–2018) fremgår det at det kan gis finansiering til redere etablert i Norge. Det kan stilles spørsmål om dette kan komme i konflikt med EØS-avtalens bestemmelser om retten til etablering. EØS-statene kan som utgangspunkt ikke ha ordninger som utgjør en restriksjon i retten til etablering. Restriksjoner kan likevel begrunnes dersom de er nødvendig for å ivareta legitime formål. Hva som utgjør en restriksjon følger av rettspraksis og kan oppsummeres slik at ethvert tiltak som gjør det mindre attraktivt eller mer tyngende å etablere seg i en annen stat er en restriksjon. Ettersom denne ordningen er markedsmessig og ikke utgjør noen fordel som begunstiger enkelte foretak kan det legges til

grunn at den ikke utgjør noen restriksjon. Til det vil ordningen ha for indirekte og usikker virkning på eventuelle valg av etableringssted.

WTOs subsidieavtale *Agreement On Subsidies And Countervailing Measures* regulerer subsidier for varehandelen. Det er fire vilkår som må være oppfylt for at en ordning skal anses som en subsidie etter subsidieavtalen, jf. avtalens artikler 1 og 2. Ordningen må være et finansielt bidrag, komme fra det offentlige og innebære en fordel for mottakeren. I tillegg må ordningen være spesifikk. Disse vilkårene er kumulative; dvs. at alle vilkårene må være oppfylt for at ordningen skal anses for å være en subsidie.

Ett av vilkårene som må være oppfylt for at et tiltak skal være en subsidie under WTO-avtalen er at tiltaket må utgjøre en fordel for mottakeren, jf. avtalens artikkel 1.1(b). Hvorvidt tiltaket utgjør en fordel må vurderes utfra mottakerens synspunkt og ikke hvor det finansielle bidraget kommer fra. Det at ordningen eksisterer, er ikke i seg selv en fordel. Det som skal vurderes etter subsidieavtalen er om ordningen gir mottaker en fordel som ikke kan oppnås i markedet. Det eksisterer en fordel for mottakeren dersom det finansielle bidraget er på vilkår som er mer gunstig enn det mottakeren kan få i det finansielle markedet. I Canada-Aircraft saken tok Appellate Body i WTO stilling til hva som utgjør en fordel:

(...the word benefit, as used in Article 1.1 (b), implies some kind of comparison. This must be so, for there can be no benefit to the recipient unless the financial contribution makes the recipient better off than it would otherwise have been, absent the contribution. In our view the marketplace provides an appropriate basis for comparison in determining whether a «benefit» has been «conferred»...whether the recipient has received a «financial contribution «on terms more favourable than those available to the recipient in the market (Ankeorganet, sakene Brazil- Aircraft avsnitt 157 og Canada- Aircraft avsnitt 156).

Departementet har vurdert at den nye låne- og garantiordningen ikke utgjør en fordel for mottakeren da ordningen er innrettet på markedsmessige vilkår. De som vil benytte ordningen vil ikke få vilkår som er bedre enn det de kunne fått i markedet. Ordningen vil derfor ikke gi de som benytter den noen fordel.

Siden vilkåret om fordel ikke er oppfylt, er ordningen ikke en subsidie under WTOs subsidieavtale, og det er derfor ikke nødvendig å gå nærmere inn på om de andre vilkårene er oppfylt.

Samlet sett vurderer departementet at den nye midlertidige låne- og garantiordningen er mar-

kedsmessig, og dermed i tråd med Norges WTO-forpliktelser og EØS-avtalen.

3.3 Høringsinstansenes syn

Departementet har mottatt 14 høringsuttalelser. Det har kommet høringsuttalelser fra Regelrådet, Industri Energi og Justis- og beredskapsdepartementet uten merknader. Høringsuttalelsen fra Utenriksdepartementet gjaldt å få mer informasjon om Nærings- og fiskeridepartementets vurderinger av Norges WTO-forpliktelser, som nå er innarbeidet i denne lovproposisjonen. De resterende høringsuttalelsene, unntatt fra GIEK og Eksportkreditt Norge, har merknader som knytter seg til de foreslåtte endringene i § 1 og 3. Flere høringsuttalelser, herunder GIEK og Eksportkreditt Norge, gjelder for øvrig forskrift om eksportkredittordningen. Departementet vil vurdere disse høringsuttalelsene i det videre arbeidet med forskriften. Det tas sikte på å legge fram en revidert forskrift når lovendringen trer i kraft.

Høringsuttalelsene som omhandler eksportkredittloven er gjengitt under, men er også tilgjengelig i sin helhet på regjeringen.no.

Landsorganisasjonen i Norge (LO) mener at ordningen bør gjøres permanent. Denne ordningen vil ifølge LO bidra til å utjevne den konkurranseulempen norske verft har i konkurransen med utenlandske verft knyttet til bygging av skip som skal gå i norske farvann.

Norske Skipsverft påpeker nødvendigheten av en rask ikrafttredelse av den nye ordningen. Organisasjonen erfarer at det arbeides med mange nybyggingsprosjekter og opplever en reell fare for eksportlekkasjer i tiden frem til ordningen blir operativ. Det vil ifølge Norske Skipsverft i så fall kunne ha negative sysselsettingseffekter her hjemme.

Videre viser Norske Skipsverft til at de mottar tilbakemeldinger fra fiskerinæringen om at fiskeriene er preget av til dels store svingninger i både tilgjengelige kvoter og førstehåndspriser og at det derfor må være mulighet for avdragsfrihet i krevende perioder. Fiskerinæringen etterspør, ifølge Norske Skipsverft, samme fleksibilitet fra GIEK og Eksportkreditt Norge som det ordinære bankvesenet viser i krevende perioder.

Sjømat Norge er positiv til utvidelsen og mener det vil bidra til å sikre at videre teknologiutvikling foregår i Norge. Sjømat Norge anmoder om at GIEK, sammen med bankene, påser at ikke kravet til egenkapital blir for høyt.

Finans Norge støtter den nye ordningen, og understreker viktigheten av at GIEK og Eksportkreditt Norge yter garantier og lån på markedsmessige og konkurransedyktige vilkår.

Norsk Industri legger til grunn at ordningen også innebærer finansiering av ombygginger. Organisasjonen er overbevist om at ordningen vil gi høyere aktivitet hos norske skipsverft, og etter som disse har betydelige norske verdikjeder vil det føre til stor innenlands aktivitet. Videre pekes det på at dette er god timing i kjølvannet av at verftene er inne i en fase der de, etter nedturen i oljesektoren, omstiller seg med nye produkter mot nye kundegrupper. Det anses at myndighetenes tiltakende bruk av Eksportkreditt Norge og GIEK er god industripolitikk, da man oppnår stor effekt til en svært lav kostnad for staten.

Norges Rederiforbund viser til at banker og finansinstitusjoner etter finanskrisen har endret sine krav til soliditet og inntjening på de prosjektene de er villige til å finansiere. Tilgangen på kapital er således svekket, og kapitalen som tilbys kan være mer kostbar. Den foreslåtte ordningen er positiv og kan bidra til økt kapitaltilgang for rederier med skip i innenriksfart. Nye skip kan også bidra til at godsoverføringspotensialet fra land til sjø utnyttes fullt ut, samtidig som CO₂-utslippene reduseres betydelig. Det forutsettes at skip som også går til utenlandsk havn omfattes av gjeldende ordning som skip i utenriksfart, dvs. at et skip enten omfattes av gjeldende ordning eller ny ordning.

Norges Rederiforbund skriver videre at det også er nødvendig å innføre en midlertidig toppfinansieringsordning for nærskipfarten gjennom GIEK og Eksportkreditt Norge, på markedsmessige vilkår, som kan bidra til å fornye nærskipfartsflåten. En slik ordning kan ha til hensikt å redusere miljøskadelige utslipp fra nærskipfartsflåten. Det er særlig i nærskipfarten at det er størst rom for å teste ut nye innovasjoner på miljø- og klimateknologisiden. Hyppige havneanløp gjør effekten av miljøgevinsten stor på den lokale luftforurensingen. Toppfinansieringsordningen bør omfatte nye skip og annenhåndskjøp av moderne skip (yngre enn ti eller fem år). En slik ordning vil både svare på næringens behov, og i vesentlig grad stimulere til flåtefornyelse og betydelige reduksjoner i klima- og miljøskadelige utslipp fra nærskipfartsflåten.

Fiskeridirektoratet støtter forslaget i høringsbrevet.

NHO Sjøfart ønsker at den foreslåtte ordningen gjøres permanent. Tiltaket er positivt, både for verftsindustrien, og for de mange selskapene

som ønsker å bygge i Norge og gjerne også lokalt, noe som igjen vil bidra til å sikre at videre teknologitviking foregår i Norge.

3.4 Departementets vurdering

Flere av høringsinstansene har pekt på at Eksportkreditt Norge og GIEK sitt tilbud av lån og garantier for å finansiere kjøp av skip fra verft i Norge når disse skipene skal brukes i Norge bør gjøres permanent. Departementet viser til at det er lagt opp til en treårig, midlertidig ordning som skal evalueres. Ordningen vil evalueres etter at den har fungert en periode, og det vil i den anledning være naturlig å vurdere hvorvidt ordningen bør videreføres. Nærings- og fiskeridepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en vurdering av dette.

Fiskerinæringen etterspør, ifølge Norske Skipsverft, samme fleksibilitet fra GIEK og Eksportkreditt Norge som den det ordinære bankvesenet viser i krevende perioder. Som nevnt i kapittel 2, må alle lån fra Eksportkreditt Norge være garantert av statlige eksportgarantiinstitusjoner, som GIEK, og/eller en finansinstitusjon med god rating, eller sikret på annen måte i henhold til Eksportkreditt Norges kredittretningslinjer. Eksportkreditt Norge skal ikke ta kredittrisiko på låntakerne, men på garantistene. Den største garantisten for Eksportkreditt Norges låneportefølje er GIEK. GIEKs garantiordninger skal gå i balanse på lang sikt. Etter at kontrakten er gjennomført, er GIEKs rolle å opptre som garantist og sikre statens verdier. GIEK har i hovedsak samme handlingsrom som private banker når det gjelder å håndtere engasjementer i krevende perioder.

Sjømat Norge har anmodet om at GIEK, sammen med bankene, påser at ikke kravet til egenkapital blir for høyt. Når GIEK skal gå i balanse på lang sikt, tilsier dette at prosjektene ikke kan ha for høy risiko, og at det må forventes at låntaker kan betjene gjelden. GIEK skal påse at prosjektene har en forsvarlig risiko, og må sammen med bankene vurdere hvor stor egenkapitalandelen bør være i det enkelte prosjekt. For den nye ordningen er det regulert i GIEKs regelverk at GIEK skal følge kravene til kontantandel på minimum 20 pst. i den OECD-tilknyttede eksportfinansieringsavtalen sin sektoravtale for skip og dermed at lånet skal utgjøre maksimalt 80 pst. av prosjektkostnaden. GIEK kan maksimalt ta 75 pst. av risikoen i det underliggende

låneengasjementet. Som nevnt tidligere i kapittel 3, skal GIEK dele risiko på pari passu vilkår med medvirkende bank(er) og/eller finansforetak.

Norges Rederiforbund uttaler at det forutsettes at skip som også går til utenlandsk havn omfattes av gjeldende ordning som skip i utenriksfart, dvs. at et skip enten omfattes av gjeldende ordning eller ny ordning. Dette er riktig forståelse. Utvidelsen vil ikke innebære noen endringer i det eksisterende tilbudet. Definisjonen av skip er imidlertid avgrenset til det den OECD-tilknyttede eksportfinansieringsavtalen til enhver tid definerer som skip, i tråd med forskrift om eksportkredittordningen.

Norsk Industri har tatt opp at finansiering av ombygginger bør omfattes. Ombygginger dekkes av dagens eksportkredittordning, og tilsvarende vil gjelde for utvidelsen til skip fra verft i Norge når disse skipene skal brukes i Norge. Dette reguleres imidlertid i forskrift om eksportkredittordningen.

Samtlige høringsinstanser med merknader er positive til departementets forslag til endringer i lov om Eksportkreditt Norge AS. Det har ikke kommet noen innsigelser eller alternative forslag i høringsrunden. På denne bakgrunn foreslår departementet å endre loven i tråd med forslaget.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Den foreslåtte endringen i Eksportkreditt Norges formål vil åpne for at Eksportkreditt Norge kan gi lån til kjøp av skip fra verft i Norge når disse skipene skal brukes i Norge. Endringen vil kunne føre til økt etterspørsel etter finansiering fra Eksportkreditt Norge og dermed til økt utlånsvolum. Nye lån under ordningen tas innenfor eksisterende utlånsbevilgning, jf. regjeringens forslag i Prop. 1 S (2017–2018) for Nærings- og fiskeridepartementet, Innst. 8 S (2017–2018) og Stortingets vedtak. Økte inntekter fra eksportkredittordningen, i form av avdrag, renter og gebyrer, føres direkte til statskassen. Garantiordningen skal forvaltes av GIEK, med en ramme på 10 mrd. kroner i 2018.

De foreslåtte endringene i henvisningen til annen lovgivning vil etter departementets vurdering ikke medføre økonomiske eller administrative konsekvenser.

5 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

Til § 1

Paragrafen regulerer formålet til Eksportkreditt Norge. Det foreslås en endring for å åpne for at Eksportkreditt Norge kan finansiere kjøp av skip fra verft i Norge når disse skipene skal brukes i Norge. Departementet foreslår å stryke presiseringen om at loven fastsetter rammene for etableringen av selskapet fra formålet, slik at det fremgår tydelig at det er driften av selskapet loven fastsetter rammene for.

Til § 3

Paragrafen regulerer at Eksportkreditt Norge kan yte offentlig støttede eksportkreditter i henhold til internasjonale avtaler, og yte lån på markedsmessige vilkår som et alternativ til dette, samt at nærmere regler om eksportkreditter og lån kan gis av departementet ved forskrift. Den foreslåtte midlertidige utvidelsen av ordningen vil medføre at Eksportkreditt Norge kan tilby finanstjenester til prosjekter som faller utenfor eksportbegrepet. På denne bakgrunn foreslås det en endring til at markedslån omtales som et frittstående alternativ og ikke kun som et alternativ til offentlig støttede eksportlån (CIRR-rentelån).

Til § 8

Paragrafen regulerer forholdet til annen lovgivning, nærmere bestemt hvilke lover som ikke gjelder for Eksportkreditt Norge. To av disse lovene er opphevet, og erstattet av nye lover, noe som fremgår av fotnoter i loven. Lov 4. mars 1983 nr. 3 om statens tjenestemenn m.m., er erstattet av lov 16. juni 2017 nr. 67 om statens ansatte mv. Lov 10. juni 1988 nr. 40 om finansieringsvirksomhet og finansinstitusjoner er erstattet av lov 10. april 2015 nr. 17 om finansforetak og finanskonsern. Det foreslås en endring i henvisningen til de to lovene som er opphevet, og at det i stedet henvises til de gjeldende lovene som har erstattet disse. Fotnotene som viser til at de to lovene er opphevet, foreslås fjernet.

Nærings- og fiskeridepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i eksportkredittloven (ny midlertidig låne- og garantiordning for skip mv.).

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i eksportkredittloven (ny midlertidig låne- og garantiordning for skip mv.) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i eksportkredittloven (ny midlertidig låne- og garantiordning for skip mv.)

I

I lov 22. juni 2012 nr. 57 om Eksportkreditt Norge AS gjøres følgende endringer:

§ 1 første punktum skal lyde:

Loven fastsetter rammer *for* driften av et statlig norsk aksjeselskap som skal ha til formål å forvalte en statlig ordning for finanstjenester til *kjøp av* kapitalvarer og tjenester, *i hovedsak ved eksport*.

§ 3 første ledd nr. 2 skal lyde:

2. yte lån på markedsmessige *vilkår*.

§ 8 annet og tredje ledd skal lyde:

Lov 16. juni 2017 nr. 67 om statens ansatte mv. og lov 18. juli 1958 nr. 2 om offentlige tjenestetvister gjelder ikke for selskapet.

Lov 10. april 2015 nr. 17 om finansforetak og finanskonsern gjelder ikke for selskapet, jf. finansforetaksloven § 1-6 første ledd.

II

1. Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.