

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om statsgarantier för företag som idkar skeppsbyggnads- eller rederirörelse

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att till lagen om statsgarantier för företag som idkar skeppsbyggnads- eller rederirörelse skall fögas en bestämmelse om att fartygsgarantier utöver för en traditionell kredit också skall kunna beviljas för andra finansieringsformer som allmänt används vid fartygsfinansiering. I samband med detta föreslås det att lagen också skall ändras så att fartygsgaranti kan ges förutom som proprieborgen också som annan ansvarsförbindelse.

Vidare föreslås det att i lagen skall göras de ändringar som den nya grundlagen och övergången till euro förutsätter samt att bestäm-

melser om avgifter som skall tas ut för garantierna och om skyddsarrangemang skall fögas till lagen. Det föreslås också att lagens nuvarande 8 §, enligt vilken staten kan ge proprieborgen som säkerhet för de krediter som hypoteksbanker har tagit för efterhandsfinansiering av en garantikredit, skall upphävas eftersom den är onödig.

I samband med detta föreslås att lagens rubrik skall ändras till lagen om statliga fartygsgarantier.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1. Nuläge.....	3
2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen.....	3
3. Propositionens verkningar	5
3.1. Ekonomiska verkningar	5
3.2. Organisatoriska verkningar	6
3.3. Miljökonsekvenser	6
4. Beredningen av ärendet	6
5. Andra omständigheter som har inverkat på propositionen.....	6
DETALJMOTIVERING	7
1. Motiveringar till lagförslaget	7
2. Närmare bestämmelser	10
3. Ikraftträdande	10
4. Lagstiftningsordning.....	10
LAGFÖRSLAG	12
om ändring av lagen om statsgarantier för företag som idkar skeppsbyggnads- eller rederirörelse.....	12
om statliga fartygsgarantier	12
BILAGA	15
PARALLELLTEXTER	15
om ändring av lagen om statsgarantier för företag som idkar skeppsbyggnads- eller rederirörelse.....	15
om statliga fartygsgarantier	15

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge

Med stöd av lagen om statsgarantier för företag som idkar skeppsbyggnads- eller rederirörelse (573/1972), nedan fartygsgarantilagen, kan statens specialfinansieringsbolag bevilja statsgaranti som säkerhet för krediter som beviljats företag som idkar skeppsbyggnads- eller rederirörelse, nedan fartygsgaranti.

Fartygsgaranti kan beviljas för finansiering både av sådana företag som idkar rederirörelse och sådana som idkar skeppsbyggnadsrörelse. Det projekt som finansieras skall vara anskaffning av antingen ett nytt eller högst tio år gammalt fartyg som skall användas för handelssjöfart eller för ändrings-, reparations- eller förbättringsarbeten på ett sådant fartyg. Om den som får finansiering är ett finskt rederi, kan antingen ett finskt eller ett utländskt varv genomföra projektet. För finansiering av ett företag som idkar skeppsbyggnadsrörelse kan fartygsgaranti beviljas, när syftet med krediten är återfinansiering av en leveranskredit som ett finskt varv har beviljat en finsk beställare eller när ett finskt varv behöver kredit för att finansiera ett dylikt projekt under byggnadstiden.

Syftet med stiftandet av fartygsgarantilagen var ursprungligen att en fartygsanskaffning som ett inhemskt rederi hade gjort hos ett finskt varv finansiellt skulle ges samma ställning som om det inhemska rederiet beställde fartyget från utlandet. Fartygsgarantilagen stiftades 1972, då utländska varv erbjöd exportkreditfinansiering på s.k. OECD-villkor, vilken beviljades på exportkreditkonsensusvillkor som definierades av Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD), för finska rederiers nyanskaffningar. I Finland kunde inhemska leveranser finansieras med Finlands Banks KR-krediter, men arrangemanget var inte till alla delar konkurrenskraftigt med finansieringen på OECD-villkor. Möjligheterna att ordna inhemsk finansiering försvårades vid denna tid av brist på både kapital och säkerheter. I motiveringarna till lagförslaget betonas betydelsen av sjöfarten både för statsekonomi och

näringslivet. När fartygsgarantilagen stiftades var avsikten att åstadkomma en modern handelsflotta. Tryggandet av verksamhetsbetingelserna för rederiverksamheten var en av motiveringarna till lagförslaget. När garanti beviljades förutsattes att uppmärksamhet också skulle ägnas sysselsättningen på varven. År 1985 utsträcktes beviljandet av fartygsgaranti till att gälla också finansiering av företag som idkar skeppsbyggnadsrörelse.

Tillämpningen av lagen har begränsats till de fartyg som används inom handelssjöfarten. Som handelssjöfart anses allmänt all verksamhet i förtjänstsyfte eller annars mot ersättning på ett fartyg. De mest typiska verksamheterna är transport av last och passagerare. Utöver detta hör till handelssjöfart t.ex. bogsering, isbrytning, fångst samt räddning och assistans. Uthyrning av fartyg måste också anses som handelssjöfart liksom också användning av ett fartyg som restaurangfartyg när det samtidigt är sjödugligt.

Fartygsgarantilagen har under sin giltighetstid tidvis uppdaterats så att den motsvarar utvecklingen inom fartygsfinansieringen. På finansieringsmarknaden och inom fartygsfinansieringen sker en fortgående utveckling, som har lett till att mångsidigare finansieringsinstrument används och orsakat nya säkerhetsbehov. Som exempel kan nämnas att också inom den inhemska handeln kräver beställaren numera säkerhet av ett finansieringsinstitut för sina förskottsbetalningar. Det är nödvändigt att fartygsgarantilagen uppdateras i enlighet med den utveckling som skett.

Verkställandet och tillämpningen av fartygsgarantilagen har sedan början av 1999 ankommit på statens specialfinansieringsbolag Finnvera Abp, nedan Finnvera. För de garantier som beviljats med stöd av fartygsgarantilagen svarar staten i enlighet med lagen om statsgarantifonden (444/1998).

2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

I propositionen föreslås att fartygsgarantilagen skall ändras så att till lagen fogas en

bestämmelse om att en fartygsgaranti kan beviljas utöver för traditionell kredit också för övriga finansieringsinstrument som används inom fartygsfinansieringen. Målet med propositionen är att göra fartygsgarantilagen tydligare och modernare. Syftet är inte att bredda lagens nuvarande tillämpningsområde, utan att avlägsna möjligheten till tolkning i fråga om begreppet garantikredit i fartygsgarantilagen och att därmed möjliggöra användningen av fartygsgarantier flexibelt i enlighet med den utveckling som sker på finansmarknaden.

Enligt 1 paragrafen i gällande lag kallas den kredit som staten i enlighet med denna lag garanterar för garantikredit. I lagen har inte separat beaktats t.ex. sådana situationer där en fartygsgaranti behövs som säkerhet för förskottsbetalningar som beställaren har gjort eller som motsäkerhet för bankens förhandsborgen. Emellertid får ett företag som bedriver skeppsbyggnadsrörelse i enlighet med den handelssed som har följts inom skeppsbyggnadsrörelsen en del av finansieringen av fartyget under byggnadstiden som förskottsbetalningar av beställaren. Denna sak ägnades också uppmärksamhet i marinindustrikommissionens betänkande (Handels- och industriministeriets arbetsgrupps- och kommissionsrapporter 10/2002).

Genom en ändring av fartygsgarantilagen år 1985 (L 1094/1985) möjliggjordes beviljandet av garanti också för finansiering av företag som idkar skeppsbyggnadsrörelse. Fartygsgaranti kunde beviljas som säkerhet för en kredit som tagits för återfinansiering av en leveranskredit och som säkerhet för en kredit som tagits för finansiering under byggnadstiden. Syftet enligt ifrågavarande regeringsproposition (RP 175/1985 rd) var att finansieringsvillkoren för de inhemska fartygsleveranserna skulle bli konkurrenskraftiga med finansieringsvillkoren för utländska leveranser samt strävan att ge inhemska rederier motsvarande finansieringsvillkor som utländska rederier när de förra beställer fartyg från Finland. I motiveringarna till lagändringen betonades också att de inhemska varven skall ha jämbördiga konkurrensförutsättningar med utländska varv. Även om fartygsgaranti enligt fartygsgarantilagen kan beviljas som säkerhet för en kredit som ett

varv har tagit för finansiering under byggnadstiden finns det inget fog för att man utanför lagen skulle ha velat ställa förhandsborgen eller andra sådana finansieringsinstrument med hjälp av vilka ett varv kan få finansiering under byggnadstiden.

Vid den tiden då fartygsgarantilagen stiftades och vid de tidpunkter då den har ändrats krävde de inhemska beställarna inte ännu att varven skulle ordna garantier från finansieringsinstitut för förskottsbetalningarna. Varvets namn eller ägarpart var tillräcklig "säkerhet". Numera förutsätter ett rederi i praktiken alltid säkerhet för de förskottsbetalningar det gör och det att förhandsborgen förutsätts gör det svårt för varvet att få finansiering under tillverkningstiden.

Det kan vara synnerligen svårt för ett finskt varv att på marknaden få borgen för en förskottsbetalning till följd av bankernas begränsade risktagningsförmåga eller bristen på lämpliga motsäkerheter. Även om förskottsbetalningarna inte täcker mera än en del av köpesumman stiger deras totala belopp t.ex. i fråga om kryssningsfartyg till flera tiotals miljoner euro. För fartygsbyggandet är det typiskt att kontrakten görs till fasta priser och att t.o.m. fyra år kan förflyta mellan ett bindande skeppsbyggnadskontrakt och överlåtelser av fartyget. Även om kostnaderna för ett fartygsprojekt uppstår under hela byggnadstiden, är det ofta endast 15–25 % av fartygets pris som betalas i form av förskottsbetalningar under byggnadstiden och det resterande beloppet först i samband med att fartyget överläts. I praktiken innebär detta att varvet i allmänhet måste ordna en ansenlig finansiering under byggnadstiden för de fartyg som är under byggnad samt också borgen för förskottsbetalningarna.

Ifall fartygsbeställaren är ett utländskt skeppsrederi, kan som säkerhet för förskottsbetalningen beviljas exportgaranti med stöd av lagen om statliga exportgarantier (422/2001). Med tanke på den finska skeppsbyggnadsverksamhetens konkurrenskraft är det viktigt att fartygsgaranti kan beviljas i motsvarande grad också när beställare är ett finskt rederi.

Också de finska rederiernas finansieringsmöjligheter bör hållas flexibla. För rederiernas behov har olika finansieringslösningar

utvecklats, vilka kan avvika från det traditionella kreditarrangemanget, men för vilka trots det behövs statlig garantikapacitet. Det är inte motiverat att begränsa användningen av fartygsгарантиer till endast traditionella krediter.

Både varven och rederierna har svårigheter att få kommersiell finansiering på den inhemska marknaden, eftersom det inte finns just något utbud för fartygsfinansiering här till följd av de stora eurobelopp som krävs för de krediter som behövs. Det kan följaktligen sägas att inom denna bransch finns en klar brist på finansiering på den finska marknaden. Genom de ändringar som nu föreslås säkerställs att fartygsгарантиer kan beviljas i enlighet med lagens syfte på så sätt att finansieringen av en finsk fartygsanskaffning kan ordnas på motsvarande villkor som finansieringen av exportleveranser.

I propositionen föreslås det att fartygsгарantilagen skall göras klarare så att i begreppet garantikredit ingår utöver traditionell kredit också andra finansieringsformer som vid varje tillfälle är i användning inom fartygsfinansieringen. Dessutom föreslås det att det skall bestämmas att fartygsгаранти kan ges förutom som proprieborgen också som annan ansvarsförbindelse.

Samtidigt föreslås det att i lagen skall göras de ändringar som den nya grundlagen och ibruktagandet av euron förutsätter samt att bestämmelser om de avgifter som skall tas ut för garantier och om skyddsarrangemang skall fogas till lagen. I anknytning till den nya grundlagen har till lagen fogats bestämmelser om att förvaltningslagen (434/2003) och språklagen (423/2003) skall följas vid handläggningen och administreringen av fartygsгарантиer samt om att offentlighet skall iaktas när garantin handläggs i enlighet med den linje som grundlagsutskottet har stakat ut (GrUU 2/2001 rd) gällande regeringens proposition med förslag till lag om statliga exportgarantier (RP 215/2000 rd).

Det föreslås att också lagens rubrik skall ändras så att den bättre motsvarar lagens innehåll. Vidare föreslås det att 8 § i gällande lag skall upphävas eftersom den är föråldrad och onödig.

3. Propositionens verkningar

3.1. Ekonomiska verkningar

Enligt lagen får fartygsгарantikrediter samtidigt vara utestående till ett belopp av högst 8 000 miljoner mark eller 1 345,50 miljoner euro med undantag för räntor och andra betalningar som eventuellt erläggs utöver kapitalet. Finnvera hade vid utgången av maj 2004 130,7 miljoner euro i ansvar enligt fartygsгарantilagen.

Vilka ekonomiska verkningar ändringen av fartygsгарantilagen kommer att orsaka är det så gott som omöjligt att uppskatta. Köpesummorna för stora passagerarfartyg kan som högst uppgå till t.o.m. flera hundra miljoner euro. Om en sådan risk förverkligas medför det avsevärda ekonomiska verkningar för staten. Å andra sidan möjliggör den nu föreslagna ändringen att förhandsborgen ges och detta kan i vissa fall ersätta den borgen som getts för krediten och följaktligen ökar inte den risk som staten ansvarar för. Detta därför att Finnvera eftersträvar riskfördelning med kommersiella finansiärer. I allmänhet fås kommersiella finansiärer lättare med på en kredit under byggnadstiden, där riskperioden är kortare, eftersom en kredit under byggnadstiden vanligtvis lyfts först när fartygets tillverkningsgrad är minst 40–50 %. Det föreslås inte heller att det totala beloppet av fartygsгарantifullmakten skall höjas.

Den grundläggande utgångspunkten för Finnveras verksamhet är att verksamheten skall bära sig. Staten svarar för fartygsгарантиer med medel ur statsгарantifonden, som står utanför statsbudgeten, i enlighet med lagen om denna fond. Med medel ur statsгарantifonden täcks det eventuella underskott som Finnvera förorsakas av beviljandet av exportgarantier, fartygsгарантиer, miljöskyddsгарантиer (lagen om statsгарантиer och exportgarantier för investeringar som främjar miljövärd; 609/1973) och råvarugarantier (lagen om statsгарантиer för tryggnad av basråvaruförsörjningen; 651/1985). När verksamheten medför överskott i Finnveras balansräkning återbördas överskottet till statsгарantifonden till en del som motsvarar överföringen från fonden. Kravet på att garantiverksamheten skall bära sig gäller därmed den helhet som Finnvera och fonden till denna del utgör. Bestämmelser om kravet på

att verksamheten skall löna sig ingår i 4 § lagen om statens specialfinansieringsbolag (443/1998).

De ändringar som nu föreslås har i sig ingen betydande verkan på sysselsättningen. Däremot kan man med fungerande finansieringsarrangemang befrämja att arbetsplatserna inom det finska skeppsbyggandet och havsklustern kan hållas kvar i Finland. Enligt en översikt över det finska havsklustret 140/2003 som Teknologiska utvecklingscentralen (Tekes) har gjort berörde varvsindustrins sysselsättande verkan år 2001 via underleveranser och företagsnät uppskattningsvis 23 600 anställda. Finlands tre största varv hade vid utgången av 2003 totalt 4 861 anställda.

3.2. Organisatoriska verkningar

Propositionen har inga omedelbara organisatoriska verkningar.

3.3. Miljökonsekvenser

Propositionen har inga omedelbara miljökonsekvenser.

4. Beredningen av ärendet

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag på handels- och industriministeriet i samarbete med Finnvera Ab. Propositionen

har sänts på remiss till justitieministeriet, finansministeriet, kommunikationsministeriet, arbetsministeriet, miljöministeriet, Sjöfartsstyrelsen, Finnvera Abp, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund rf, Teknogiindustri rf, Havsindustriföreningen rf och Finlands Bankförening rf.

I de utlåtanden som gavs ansågs förslaget till ändring av fartygsgarantilagen motiverat. I en del utlåtanden fästes uppmärksamhet vid att lagens lämplighet i fråga om olika fartygstyper krävde en liten justering. Handels- och industriministeriet har vid beredningen av lagförslaget eftersträvat att i mån av möjlighet beakta de påpekanden i utlåtandena som gällde detaljer i lagförslaget.

5. Andra omständigheter som har inverkat på propositionen

Enligt 87 artikeln i Europeiska gemenskapens grundfördrag är statsstöd som snedvrider handeln mellan medlemsstaterna i princip förbjudna. Lagen om statsgarantier för företag som idkar skeppsbyggnads- eller rederirörelse anmäldes i tiderna som ett existerande stödprogram. Eftersom avsikten inte är att ingripa i det centrala materiella innehållet i lagen genom denna proposition, är det inte nödvändigt att notifiera ändringen hos kommissionen med stöd av EG-fördraget. Däremot skall ändringen sändas till kommissionen för kännedom.

DETALJMOTIVERING

1. Motiveringar till lagförslaget

Rubriken på gällande lag. Som rubrik motsvarar Lagen om statsgarantier för företag som idkar skeppsbyggnads- eller rederirörelse inte lagens innehåll. Garantierna beviljas inte de företag som idkar skeppsbyggnads- eller rederirörelse utan finansören som säkerhet för dessas betalningsskyldighet. I propositionen föreslås att lagens rubrik skall ändras till lag om statliga fartygsgarantier.

1 §. Enligt gällande 1 mom. kan det bolag som avses i lagen om statens specialfinansieringsbolag (443/1998) bevilja statsgaranti som säkerhet för de krediter som har beviljats företag som idkar skeppsbyggnads- eller rederirörelse.

Nu föreslås det att utöver för krediter skall garantier också kunna beviljas som säkerhet för annan finansiering. Detta gör det möjligt att tillämpa lagen flexibelt så att den utvecklingen som redan skett inom fartygsfinansieringen liksom också den som sker i framtiden inte gör det omöjligt att använda fartygsgarantier vid finansiering som anknyter till byggande och anskaffning av fartyg.

Som exempel på den utveckling som skett inom fartygsfinansieringen sedan lagen stiftades kan nämnas de borgensförbindelser som varven numera kräver för de förskottsbetalningar de gör. Det beställande rederiet förutsätter i regel att varvsbolaget ordnar säkerheter för förskottsbetalningarna. Borgen som ett varvs moderbolag ger anses i allmänhet inte som tillräckligt betryggande, utan en borgensförbindelse från en bank eller ett finansieringsinstitut förutsätts. Det är viktigt att Finnvera Abp kan delta i finansieringen antingen genom att bevilja fartygsgaranti direkt åt beställaren eller genom att ge borgenären en fartygsgaranti som motsäkerhet. Som motsäkerhet kan fartygsgaranti täcka hela risken eller endast en del av den tillsammans med en kommersiell finansör i enlighet med en s.k. riskfördelningsmodell.

Som ett annat exempel på utvecklingen av de finansiella instrument som anknyter till finansieringen under byggnadstiden kan nämnas finansiering genom s.k. värdepapperise-

ring, där varvsbolaget säljer sin fordran gällande en köpesumma till ett bolag som grundats för detta syfte (special bolag, special purpose vehicle, SPV). I ett dylikt fall får ifrågavarande specialbolag medel för betalning av köpesumman i form av en kredit från en bank eller ett annat finansieringsinstitut. Bortbetalningen av krediten sker i samband med att fartyget överlåts med en fordran på köpesumman. Kredittagare är alltså inte det bolag som idkar skeppsbyggnadsrörelse och det är inte fråga om finansiering på villkor för främmande kapital ur det bolags synvinkel som idkar skeppsbyggnadsrörelse, fastän syftet med finansieringen är att finansiera dess verksamheter.

I fartygsfinansieringen kan också olika hyresarrangemang (leasing) användas, där den som opererar ett fartyg hyr fartyget av ett specialbolag som äger fartyget. I hyresarrangemangen dimensioneras den hyra som betalts för bruket av fartyget så att den täcker betalningen av den kredit som ägarbolaget har tagit för fartygsanskaffningen.

I enlighet med ovan nämnda motiveringar föreslås det att till paragrafens 1 mom. skall fogas ett omnämnande om att utöver för krediter kan garanti beviljas som säkerhet också för annan finansiering och att den som får finansieringen kan vara ett bolag som idkar skeppsbyggnads- eller rederirörelse direkt eller indirekt. Även om författningen ger möjligheter att använda t.o.m. mycket olika finansieringsinstrument, begränsas valfriheten i praktiken av 1 § 3 mom. enligt vilket det slutliga syftet med finansieringen alltid skall vara finansiering av en fartygsanskaffning som avses i lagrummet i fråga. En fartygsgaranti kan inte beviljas som säkerhet för finansiering som skaffats för företagets användningsändamål av allmän karaktär.

Enligt gällande 2 mom. benämns kredit som med stöd av lagen garanteras av staten garantikredit. På motsvarande sätt föreslås det att momentet skall ändras så att den kredit och annan finansiering som statens specialfinansieringsbolag garanterar med stöd av denna lag benämns garantikredit.

2 §. I gällande 2 § bestäms om använd-

ningsändamålet för den kredit som skall beviljas ett företag som idkar rederirörelse. Såsom det sägs ovan i 1 § 1 mom. är det möjligt att ett företag som idkar rederirörelse inte själv direkt är den som får finansieringen, utan att finansieringen kanaliseras via ett annat bolag. I enlighet med detta föreslås det att 2 § 1 mom. skall ändras så att i stället för användningsändamålet för den kredit som skall beviljas ett företag som idkar rederirörelse bestäms i paragrafen om användningsändamålet för den garantikredit som beviljas för finansiering av ett företag som idkar rederiverksamhet.

I paragrafens gällande 2 mom. bestäms om användningsändamålet för den garantikredit som skall beviljas ett företag som idkar skeppsbyggnadsrörelse. Enligt lagrummet i fråga kan fartygsgaranti beviljas bl.a. som säkerhet för en kredit som tagits för finansiering under ett projekts byggnadstid. Med de motiveringar som nämns i fråga om 1 § anförs att hänvisningen till kredit skall strykas, varvid om användningsändamål för en garantikredit kvarstår finansiering under ett projekts byggnadstid.

För att fartygsgaranti skall kunna beviljas som säkerhet för finansiering under ett fartygs byggnadstid också i det fallet att det bolag som får krediten är ett specialbolag, via vilket medlen för byggande av fartyget kanaliseras, föreslås det att ordalydelsen i lagrummet i fråga skall ändras så att garantikredit beviljas för finansiering av ett företag som idkar skeppsbyggnadsrörelse.

3 §. Enligt gällande 2 mom. ges en fartygsgaranti som propriëborgens. Det är dock allmänt att t.ex. i fråga om borgen för en förskottsbetalning förutsätts att den ges i en sådan form att den om så krävs kan betalas ut. Följaktligen föreslås det att till lagrummet i fråga skall tilläggas att en fartygsgaranti också kan ges i form av en annan ansvarsförbindelse. Detta motsvarar definitionerna i lagen om statens specialfinansieringsbolags kredit- och borgensverksamhet (445/1998) och lagen om statliga exportgarantier (422/2001) på i vilken form borgen och exportgarantier kan ges.

4 §. Enligt 1 mom. i den gällande paragrafen skall för en fartygsgaranti ställas en av specialfinansieringsbolaget godkänd motsä-

kerhet, som skall överlämnas i specialfinansieringsbolagets besittning. I praktiken i synnerhet i riskfördelningssituationer bör säkerheten kunna överlätas till projektets kommersiella finansiär. Specialfinansieringsbolagets säkerhetsställning kan då enligt en prövning från fall till fall vara antingen lika med den kommersiella finansiärens eller sekundär i förhållande till den kommersiella finansiärens. Av detta skäl föreslås det att 1 mom. skall ändras så att kravet på att en motsäkerhet skall överlämnas till specialfinansieringsbolaget stryks.

4 a §. Det föreslås att till lagen skall fogas en ny 4 a §, där det skall bestämmas om statens specialfinansieringsbolags möjlighet att skydda sig mot den risk för förluster som fartygsgarantiverksamheten medför. Det föreslagna tillägget motsvarar 9 § i lagen om statliga exportgarantier. I motiveringarna till lagen om exportgarantier konstateras att skyddsarrangemangen gör det möjligt att minska och sprida riskkoncentrationerna. Detta är viktigt också vid fartygsfinansieringen, där det lätt uppkommer stora riskkoncentrationer per bransch och företag. Skyddsarrangemangen kan genomföras på olika sätt, och som det konstateras i motiveringarna till lagen om exportgarantier är avsikten inte att innehållet i bestämmelsen skall vara uttömmande.

Kostnadsverkningarna av skyddsarrangemangen är i allmänhet inte stora. De kostnader som skyddsarrangemangen med anknytning till enskilda transaktioner förorsakar försöker man i första hand täcka genom att överföra kostnaderna på det bolag som skall finansieras antingen genom att kostnaderna för skyddsarrangemangen beaktas när garantiavgiften fastställs eller mot en särskild förbindelse. Av administrativa skäl som sammanhänger med Finnvera Abp:s helhetsrisker kan det vara ändamålsenligt att skydda sig i efterhand varvid kostnaderna till denna del betalas av Finnvera Abp. Några avtal om byte av ansvar har hittills inte ingåtts, men också i dylika arrangemang är principen att Finnvera Abp:s verksamheter skall bära sig.

Skyddsarrangemangen inverkar inte på den garantifullmakt om vilken bestäms i 5 §. Ifall skyddandet gäller ett enskilt finansieringsarrangemang, kan skyddandet jämföras med

en situation där Finnvera Abp har en motsäkerhet som säkerhet för garantin. Härvid räknas garantibeloppet trots skyddandet till sitt fulla belopp till garantifullmakten. Å andra sidan ifall avtal om byte av säkerheter ingås, kan det garantibelopp som Finnvera Abp ansvarar för inte vara större till sitt belopp än de ansvar som Finnvera Abp överför på den andra parten vid bytet.

5 §. Enligt paragrafens gällande 1 mom. får garantikrediter samtidigt vara utestående till ett belopp av högst 8 000 miljoner mark med undantag för räntor och andra betalningar som eventuellt skall erläggas utöver kapitalet. Det föreslås att i paragrafen skall göras de ändringar som ibruktagandet av euron och skyddsarrangemangen kräver.

Ifall garantikrediter eller ansvar som orsakas av skyddsarrangemang står i en annan valuta än euro, behövs anvisningar om hur garantiansvarets belopp beräknas för att detta belopp skall kunna räknas ut. Omvandlingskursen definieras enligt förslaget i 2 mom. Den föreslagna beräkningen av garantiansvarsbeloppet motsvarar beräkningen av ansvarsbeloppet för exportgarantier om vilket bestäms i lagen om statliga exportgarantier.

8 §. Enligt 8 § i gällande lag kan statsrådet ge statlig proprieborgen som säkerhet för de lån som hypoteksbanker har tagit för återfinansiering av en garantikredit och som stiger till högst 400 miljoner mark. När fartygsgarantilagen gavs år 1972 belånades fartygsanskaffningar huvudsakligen med långfristiga obligationslån och andra lån som hypoteksbankerna hade tagit. Enligt regeringens proposition (RP 121/1972) förutsattes det vid den tiden ofta statlig proprieborgen för att ett utländskt lån skulle erhållas. Sedan verksamheten på finansmarknaden väsentligt har förändrats, finns det inte längre ett sådant behov och lagrummet i fråga kan upphävas eftersom det är onödigt.

8 a §. Enligt 4 § lagen om statens specialfinansieringsbolag skall bolaget sträva efter att utgifterna för dess verksamhet på lång sikt kan täckas med inkomsterna från verksamheten. För att målet att verksamheten skall bära sig skall nås föreslås det att till lagen skall fogas en ny 8 a §, där det skall föreskrivas om de avgifter som skall tas ut för fartygsgarantier. För ett beslut om fartygsgaranti skall

en handläggningsavgift kunna tas ut. När handläggningsavgiften fastställs skall arbetsmängden och kostnaderna för handläggningen av en fartygsgaranti i mån av möjlighet beaktas.

Enligt 2 mom. skall garantiavgifterna grunda sig på den risk som skall täckas. På garantiavgiften inverkar riskperiodens längd, kreditvärdigheten hos föremålet för risken och andra omständigheter som inverkar på den risk som skall täckas samt konkurrensfaktorerna. I prissättningen skall i mån av möjlighet beaktas marknadsprissättningen och övriga i samma projekt ingående riskfördelaress prissättning.

Paragrafen motsvarar övriga garanti- och borgenssystem som statsgarantifonden svarar för och Finnvera administrerar.

9 a §. Det föreslås att till lagen skall fogas en ny 9 a §, där det vid sidan av 1 § skall föreskrivas om beviljandet och administreringen av fartygsgarantier. Enligt 1 § beviljas fartygsgarantierna av det bolag som avses i lagen om statens specialfinansieringsbolag, Finnvera Abp. Finnvera fattar enskilda beslut om fartygsgarantier och fastställer villkoren för de fartygsgarantier som skall beviljas till den del som om dessa inte föreskrivs i denna lag eller i en förordning av statsrådet som meddelats med stöd av denna lag. Finnvera ingår de avtal och förbindelser som avses i 2 och 3 § i lagen samt skyddsarrangemang enligt 4 a § i sitt eget namn och statens ansvar för förbindelserna realiserar i enlighet med lagen om statsgarantifonden. På motsvarande sätt beslutar bolaget om de ersättningar som skall betalas ut på basis av fartygsgarantier och administrerar också den indrivning som gäller fartygsgarantier.

9 b §. Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande om regeringens proposition med förslag till lag om statliga exportgarantier ansett att beviljandet av statliga exportgarantier är en sådan offentlig förvaltningsuppgift som det föreskrivs om i 124 § grundlagen. När en förvaltningsuppgift direkt i en lag anförtros någon annan än en myndighet bör det i enlighet med reglerna säkerställas att kraven på rättsskydd och god förvaltning följs i denna verksamhet. För säkerställande av att kraven på rättsskydd och god förvaltning följs bör bolaget följa de allmänna bestämmelser som

meddelats om förvaltningen och om det språk som skall användas hos myndigheten. Till följd av detta föreslås det att till lagen skall fogas en ny 9 b §, där det skall föreskrivas att bolaget när det beviljar fartygsgarantier och administrerar dem skall följa det som bestäms i förvaltningslagen (434/2003) och språklagen (423/2003).

Enligt 2 mom. skall bestämmelser som gäller straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på bolagets personal som handlägger de ärenden som avses i fartygsgarantilagen. Med bolagets personal avses i detta sammanhang också bolagets verkställande direktör och övriga ledning samt styrelsemedlemmar.

9 c §. Det föreslås att till lagen skall fogas en ny paragraf där det föreskrivs om offentlighet när fartygsgarantier behandlas. I bestämmelsen hänvisas till lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet och 5 § lagen om statens specialfinansieringsbolag.

I 5 § lagen om statens specialfinansieringsbolag ingår en bestämmelse om tystnadsplikt som gäller specialfinansieringsbolagets verksamhet. Denna specialbestämmelse skall fortsättningsvis tillämpas på fartygsgarantiverksamheten vid sidan av offentlighetslagen. Till denna del är bolagets verksamhet jämförbar med sedvanlig kreditinstitutsverksamhet. Tillförlitligheten i bolagets verksamhet och möjligheterna att nå de syften som ställts för verksamheten förutsätter motsvarande tystnadsplikt som ingår i 94 § kreditinstitutslagen (1607/1993).

De garantier som Finnvera beviljar är till sin natur privaträttsliga avtal, där den som ansöker om och den som får garanti samt garantibeviljaren sakligt sett är likvärdiga avtalsparter. I projekt med stort värde, vilket fartygsanskaffningar i regel är, förhandlas med flera olika parter om helhetslösningar för finansieringen, i vilka kan ingå olika villkor som anknyter till den som får finansiering och till projektet. Handlingarna är helheter, som man ofta inte kan ge uppgifter om utan att det medför betydande nackdelar för parterna i förhållande till dessas konkurrenter och äventyrar affärs- och yrkeshemligheten. I statens garantiverksamhet är det särskilt viktigt för alla parter att förtroendet kan bevaras. Från ansökan och beslut om garanti kan en lång tid förflyta innan det slutliga köpeavtalet

ingås. Om uppgifter i förhandlingsstadiet läcker ut till konkurrenterna kan detta helt stjälpas projektet, varvid också de nationella förlusterna kan bli omfattande.

10 §. Enligt 10 § i gällande lag kan närmare bestämmelser om verkställigheten och tillämpningen av lagen meddelas genom förordning. Det föreslås att paragrafen skall ändras så att närmare bestämmelser om verkställandet av lagen kan ges genom förordning av statsrådet.

Det föreslås att till paragrafen skall fogas ett 2 mom. enligt vilket statsrådet skall kunna meddela närmare bestämmelser om de principer som skall följas vid fartygsgarantiverksamheten. Dessa principer skall gälla allmänna villkor och anvisningar för beviljandet av fartygsgarantier samt för fastställande av de avgifter som skall tas ut för fartygsgarantier. Det föreslagna momentet motsvarar ordalydelsen i 13 § i lagen om statliga exportgarantier och 7 § i lagen om statsgarantier för tryggnad av basråvaruförskningen (938/2001).

2. Närmare bestämmelser

Med stöd av den föreslagna lagen skall närmare bestämmelser utfärdas genom förordning av statsrådet samt handels- och industriministeriet.

Genom den förordning av handels- och industriministeriet som skall ges med stöd av 5 § 1 mom. fastställs hur det ansvar som skyddsarrangemangen orsakar beaktas när det garantiansvar som avses i momentet beräknas, och genom den förordning av statsrådet som skall ges med stöd av 10 § 2 mom. fastställs närmare bestämmelser om de principer som skall följas i fartygsgarantiverksamheten och som gäller allmänna villkor och andra anvisningar om beviljandet av fartygsgarantier samt om de avgifter som skall tas ut för fartygsgarantier.

3. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst.

4. Lagstiftningsordning

När bestämmelserna i fartygsgarantilagen ändras bör kraven i grundlagen, som trädde i kraft den 1 mars 2000, beaktas, eftersom grunderna för den reglering som gäller överförandet av en förvaltningsuppgift på någon annan än en myndighet ändrades i sin helhet med bestämmelserna i 80 och 124 § i grundlagen.

Enligt gällande lag sörjer Finnvera för att lagen verkställs och tillämpas. När grundlagen stiftades utgick man ifrån att den lagstiftningsbehörighet som ankommer på riksdagen, dvs behörigheten att utfärda allmänna rättsnormer som förpliktar enskilda personer och sammanslutningar samt myndigheter inte bör anförtros en lägre myndighetsnivå än ministerierna och inte ges andra än myndigheter. Sedan den nya grundlagen trätt i kraft kan Finnvera inte längre fatta beslut om godkännandet av allmänna principer som skall följas i garantiverksamheten och som kan anses som en rättsnorm. Om dessa principer bör bestämmas genom normer på högre nivå, såsom en ministerie- eller statsrådsförordning. Det är dock möjligt att bolaget också i fortsättningen bekräftar mera exakta avtalsvillkor som skall tillämpas på garantierna och ingår avtal om dem, eftersom det då inte är frågan om att utfärda rättsnormer.

Grundlagsutskottet ansåg i sitt tidigare nämnda utlåtande som det gav i samband med att lagen om exportgarantier stiftades att

de uppgifter med anknytning till beviljandet av exportgarantier som med stöd av denna lag ankommer på Finnvera måste anses som sådana offentliga förvaltningsuppgifter som avses i 124 § grundlagen. Grundlagsutskottet hänvisade till att när en förvaltningsuppgift direkt i lag anförtros någon annan än en myndighet bör man på basis av bestämmelsen garantera att de krav som rättsskyddet och god förvaltning ställer följs i denna verksamhet och att det har ansetts centralt att bestämmelserna om förvaltningsförfarande, offentlighet i myndigheternas verksamhet och språket vid myndigheter tillämpas.

Det beviljande av garantier och borgen som statens garantifond svarar för och vilka avses i lagen om statliga exportgarantier och fartygsgarantilagen är som verksamheter så lika varandra att det är motiverat att anse att den linje som grundlagsutskottet stakade ut i samband med lagen om statliga exportgarantier på motsvarande sätt skall gälla fartygsgarantier. I enlighet med riktlinjen i fråga har i den föreslagna lagen tagits med bestämmelser om att förvaltningslagen, offentlighetslagen och språklagen skall tillämpas i den verksamhet som grundar sig på lagen om fartygsgarantier, vilket gör att lagförslaget kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

Lag

om ändring av lagen om statsgarantier för företag som idkar skeppsbyggnads- eller rederirörelse

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen av den 24 juli 1972 om statsgarantier för företag som idkar skeppsbyggnads- eller rederirörelse (573/1972) 8 §, samt
ändras lagens rubrik, 1 §, 2 § 1 och 2 mom., 3–5 § och 10 §,
 av dem lagens rubrik och 2 § 1 och 2 mom. sådana de lyder i lag 1094/1985, 1 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 449/1998, 3 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 811/1981, 4 § 1 mom. sådant det lyder i lag 449/1998, 4 § sådan den lyder i lag 114/1989 och i nämnda lag 449/1998 och 5 § sådan den lyder i lag 1143/1993, samt
fogas till lagen nya 4 a, 8 a och 9 a – 9 c § som följer:

Lag

om statliga fartygsgarantier

1 §

Till säkerhet för krediter eller annan finansiering som direkt eller indirekt beviljats finska företag som idkar skeppsbyggnads- eller rederirörelse kan det bolag som avses i lagen om statens specialfinansieringsbolag (443/1998) (*specialfinansieringsbolaget*) bevilja fartygsgarantier (*fartygsgaranti*) i enlighet med denna lag.

Kredit eller annan finansiering som med stöd av denna lag garanteras av specialfinansieringsbolaget benämns nedan *garantikredit*.

2 §

Garantikredit som beviljas för finansiering av ett företag som idkar rederirörelse skall vara avsedd att användas för att i Finland eller i utlandet anskaffa ett minst 10 meter långt och högst 10 år gammalt fartyg eller sådant fartygs skrov för handelssjöfart, eller för att konsolidera finansieringen av en dylik fartygsanskaffning. Fartygsgaranti kan även

beviljas till säkerhet för krediter som upptagits för ändrings-, reparations- eller förbättringsarbeten på fartyg.

Avsikten med garantikredit som beviljas för finansiering av ett företag som idkar skeppsbyggnadsrörelse skall vara att ge ett finskt företag som idkar rederirörelse möjlighet att få leveranskredit för att finansiera anskaffning av ett ovan i 1 mom. angivet fartyg eller fartygsskrov eller för att finansiera ändrings-, reparations- eller förbättringsarbete på fartyg. Fartygsgaranti kan även beviljas för finansiering av dylika projekt under byggnadstiden.

3 §

Fartygsgaranti kan ges som säkerhet för en garantikredits kapital, ränta och andra betalningar enligt kreditvillkoren.

Fartygsgaranti ges som *proprieborgen* eller annan ansvarsförbindelse.

4 §

Som säkerhet för en garantikredit eller en fartygsgaranti skall ställas en av specialfinansieringsbolaget godkänd motsäkerhet. Specialfinansieringsbolaget kan godkänna en motsäkerhet som inte är betryggande.

Fartygsgaranti kan av särskilt skäl ges även utan krav på ovan i 1 mom. avsedd motsäkerhet.

4 a §

För att trygga statens intressen kan skydd tas genom försäkringar, säkerheter, avtal om ansvarsbyte och andra arrangemang mot förlustrisk som kan uppstå vid fartygsgarantiverksamhet enligt denna lag (*skyddsarrangemang*).

5 §

Fartygsgarantikrediter som beviljats med stöd av denna lag och skyddsarrangemang får samtidigt vara utestående till ett sammanlagt belopp av högst 1 350 miljoner euro, med undantag för räntor och andra betalningar som eventuellt skall erläggas utöver kapitalet. När det ovan avsedda garantiansvaret beräknas beaktas det kapital som garanteras med de krediter som täcks med gällande garantier och av de bindande garantierbjudandena hälften av det kapital som skall garanteras med krediterna. Det ansvar som orsakas av skyddsarrangemangen beaktas på det sätt som fastställs genom förordning av handels- och industriministeriet.

Beloppet av en kredit i en annan valuta än euro beräknas enligt den referenskurs som Europeiska Centralbanken har offentliggjort för ifrågavarande valuta och som gäller då garantin beviljas. Kursen för en valuta som saknas i Europeiska Centralbankens kurslista beräknas enligt denna valutas gängse internationella kurs i någon valuta som noteras av *Europeiska Centralbanken* vid den tidpunkt då garantin beviljas.

8 a §

För beslut om fartygsgaranti kan en hand-

läggningsavgift tas ut, och den bestäms utgående från den arbetsmängd och de kostnader som handläggningen medför.

För en fartygsgaranti tas ut en garantiavgift vars belopp bestäms utgående från riskperiodens längd, kreditvärdigheten hos föremålet för risken och andra omständigheter som inverkar på den risk som skall täckas samt konkurrensfaktorerna.

9 a §

Fartygsgarantierna administreras av det specialfinansieringsbolag som avses i 1 §. Bolaget fastställer också de allmänna avtalsvillkor som skall tillämpas på fartygsgarantier och ingår de avtal samt ger de övriga förbindelser som avses i 4 a § och vidtar de skyddsarrangemang som avses i paragrafen.

9 b §

Specialfinansieringsbolaget skall vid handläggningen och administreringen av fartygsgarantier följa förvaltningslagen (434/2003) och språklagen (423/2003).

På bolagets personal tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när den handlägger ärenden som avses i denna lag.

9 c §

I fråga om offentligheten i specialfinansieringsbolagets verksamhet enligt denna lag gäller lagen om offentlighet i myndigheters verksamhet (621/1999) och 5 § i lagen om statens specialfinansieringsbolag (443/1998).

10 §

Närmare bestämmelser om verkställigheten av denna lag utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet.

Genom förordning av statsrådet ges också närmare bestämmelser om de principer som skall följas i fartygsgarantiverksamheten och som gäller allmänna villkor och andra anvisningar om beviljandet av fartygsgarantier samt om de avgifter som skall tas ut för fartygsgarantierna.

Denna lag träder i kraft den 200 .

Helsingfors den 29 oktober 2004

Republikens President

TARJA HALONEN

Minister *Paula Lehtomäki*

Lag

om ändring av lagen om statsgarantier för företag som idkar skeppsbyggnads- eller rederirörelse

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen av den 24 juli 1972 om statsgarantier för företag som idkar skeppsbyggnads- eller rederirörelse (573/1972) 8 §, samt
ändras lagens rubrik, 1 §, 2 § 1 och 2 mom., 3–5 § och 10 §,
 av dem lagens rubrik och 2 § 1 och 2 mom. sådana de lyder i lag 1094/1985, 1 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 449/1998, 3 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 811/1981, 4 § 1 mom. sådant det lyder i lag 449/1998, 4 § sådan den lyder i lag 114/1989 och i nämnda lag 449/1998 och 5 § sådan den lyder i lag 1143/1993, samt
fogas till lagen nya 4 a, 8 a och 9 a – 9 c § som följer:

Lag

om statliga fartygsgarantier

Gällande lydelse

1 §

Till säkerhet för krediter till finska företag som idkar skeppsbyggnads- eller rederirörelse kan det bolag som avses i lagen om statens specialfinansieringsbolag (443/1998) (*specialfinansieringsbolaget*) bevilja *statsgarantier* i enlighet med denna lag.

Kredit, som med stöd av denna lag garanteras *av staten*, benämnes nedan garantikredit.

2 §

Garantikredit till *ett företag som idkar rederirörelse* skall vara avsedd att användas för att i Finland eller i utlandet anskaffa ett minst 10 meter långt och högst 10 år gammalt fartyg eller sådant fartygs skrov för handelssjöfart, eller för att konsolidera finansieringen av dylik fartygsanskaffning. *Statsgaranti* kan även beviljas till säkerhet för krediter som upptagits för ändrings-, reparations- eller förbättringsarbeten på fartyg.

Avsikten med garantikredit *till företag som idkar* skeppsbyggnadsrörelse skall vara

Föreslagen lydelse

1 §

Till säkerhet för krediter *eller annan finansiering som direkt eller indirekt beviljats* finska företag som idkar skeppsbyggnads- eller rederirörelse kan det bolag som avses i lagen om statens specialfinansieringsbolag (443/1998) (*specialfinansieringsbolaget*) bevilja *fartygsgarantier* (*fartygsgaranti*) i enlighet med denna lag.

Kredit *eller annan finansiering* som med stöd av denna lag garanteras *av specialfinansieringsbolaget* benämns nedan garantikredit.

2 §

Garantikredit som beviljas *för finansiering av ett företag* som idkar rederirörelse skall vara avsedd att användas för att i Finland eller i utlandet anskaffa ett minst 10 meter långt och högst 10 år gammalt fartyg eller sådant fartygs skrov för handelssjöfart, eller för att konsolidera finansieringen av en dylik fartygsanskaffning. *Fartygsgaranti* kan även beviljas till säkerhet för krediter som upptagits för ändrings-, reparations- eller förbättringsarbeten på fartyg.

Avsikten med garantikredit som beviljas *för finansiering av ett företag som idkar*

att ge finskt företag som idkar rederirörelse möjlighet att få leveranskredit för att finansiera anskaffning av ovan i 1 mom. angivet fartyg eller fartygsskrov eller för att finansiera ändrings-, reparations- eller förbättringsarbete på fartyg. *Statsgaranti* kan även beviljas som säkerhet för kredit som upptagits för finansiering av dylikt projekt under byggnadstiden.

3 §

Statsgaranti kan ges som säkerhet för garantikredits kapital, ränta och andra betalningar enligt kreditvillkoren.

Statsgaranti ges som proprieborgen.

4 §

För *statsgaranti* skall ställas en av specialfinansieringsbolaget godkänd motsäkerhet, som skall överlämnas i specialfinansieringsbolagets besittning. Specialfinansieringsbolaget kan godkänna motsäkerhet som inte är betryggande.

Statsgaranti kan av särskilda skäl ges även utan krav på motsäkerhet som avses i 1 mom.

5 §

Garantikrediter får samtidigt vara utestående till ett sammanlagt belopp av högst 8 000 miljoner mark, med undantag för räntor och andra betalningar som eventuellt skall erläggas utöver kapitalet. *Beloppet av utländska krediter beräknas enligt Finlands Banks medelkurs för respektive valuta vid den tidpunkt då garantin beviljas.* Kursen för valuta som varaktigt saknas i Finlands Banks kurslista beräknas enligt denna valutas gängse internationella kurs i någon valuta som noteras av Finlands Bank vid den tidpunkt då garantin beviljas.

skeppsbyggnadsrörelse skall vara att ge ett finskt företag som idkar rederirörelse möjlighet att få leveranskredit för att finansiera anskaffning av ett ovan i 1 mom. angivet fartyg eller fartygsskrov eller för att finansiera ändrings-, reparations- eller förbättringsarbete på fartyg. *Fartygsgaranti* kan även beviljas för finansiering av dylika projekt under byggnadstiden.

3 §

Fartygsgaranti kan ges som säkerhet för en garantikredits kapital, ränta och andra betalningar enligt kreditvillkoren.

Fartygsgaranti ges som proprieborgen eller annan ansvarsförbindelse.

4 §

Som säkerhet för en garantikredit eller en fartygsgaranti skall ställas en av specialfinansieringsbolaget godkänd motsäkerhet. Specialfinansieringsbolaget kan godkänna en motsäkerhet som inte är betryggande.

Fartygsgaranti kan av särskilt skäl ges även utan krav på ovan i 1 mom. avsedd motsäkerhet.

4 a §

För att trygga statens intressen kan skyddas genom försäkringar, säkerheter, avtal om ansvarsbyte och andra arrangemang mot förlustrisk som kan uppstå vid fartygs- garantiverksamhet enligt denna lag (skyddsarrangemang).

5 §

Fartygsgarantikrediter som beviljats med stöd av denna lag och skyddsarrangemang får samtidigt vara utestående till ett sammanlagt belopp av högst 1 350 miljoner euro, med undantag för räntor och andra betalningar som eventuellt skall erläggas utöver kapitalet. *När det ovan avsedda garantiansvaret beräknas beaktas det kapital som garanterats med de krediter som täcks med gällande garantier och av de bindande garantierbjudandena hälften av det kapital som skall garanteras med krediterna. Det ansvar som orsakas av skyddsarrange-*

8 §

Statsrådet har befogenhet att utan krav på motsäkerhet, men i övrigt på villkor som statsrådet bestämmer ställa statlig propriëborgen för lån till ett sammanlagt belopp av högst 400 000 000 mark, räntor och andra betalningar som skall erläggas utöver kapitalet medräknade, vilka upptages av hypoteksbankerna för beviljande av i 1 § avsedda krediter. Motvärdet av kredit i utländskt mynt beräknas på ovan i 5 § nämnt sätt.

mangen beaktas på det sätt som fastställs genom förordning av handels- och industriministeriet.

Beloppet av en kredit i en annan valuta än euro beräknas enligt den referenskurs som Europeiska Centralbanken har offentliggjort för ifrågavarande valuta och som gäller då garantin beviljas. Kursen för en valuta som saknas i Europeiska Centralbankens kurslista beräknas enligt denna valutas gängse internationella kurs i någon valuta som noteras av Europeiska Centralbanken vid den tidpunkt då garantin beviljas.

8 a §

För beslut om fartygsgaranti kan en handläggningsavgift tas ut, och den bestäms utgående från den arbetsmängd och de kostnader som handläggningen medför.

För en fartygsgaranti tas ut en garantiavgift vars belopp bestäms utgående från riskperiodens längd, kreditvärdigheten hos föremålet för risken och andra omständigheter som inverkar på den risk som skall täckas samt konkurrensfaktorerna.

9 a §

Fartygsgarantierna administreras av det specialfinansieringsbolag som avses i 1 §. Bolaget fastställer också de allmänna avtalsvillkor som skall tillämpas på fartygsgarantier och ingår de avtal samt ger de övriga förbindelser som avses i 4 a § och vidtar de skyddsarrangemang som avses i paragrafen.

10 §
Närmare bestämmelser om verkställighe-
ten och tillämpningen av denna lag utfärdas
vid behov genom förordning.

9 b §
*Specialfinansieringsbolaget skall vid hand-
läggningen och administreringen av fa-
rtygsgarantier följa förvaltningslagen
(434/2003) och språklagen (423/2003).
På bolagets personal tillämpas bestämmel-
serna om straffrättsligt tjänsteansvar när
den handlägger ärenden som avses i denna
lag.*

9 c §
*I fråga om offentligheten i specialfinansie-
ringsbolagets verksamhet enligt denna lag
gäller lagen om offentlighet i myndigheter-
nas verksamhet (621/1999) och 5 § i lagen
om statens specialfinansieringsbolag
(443/1998).*

10 §
*Närmare bestämmelser om verkställighe-
ten av denna lag utfärdas vid behov genom
förordning av statsrådet.
Genom förordning av statsrådet ges också
närmare bestämmelser om de principer som
skall följas i fartygsgarantiverksamheten
och som gäller allmänna villkor och andra
anvisningar om beviljandet av fartygsgaran-
tior samt om de avgifter som skall tas ut för
fartygsgarantierna.*

Denna lag träder i kraft den 200 .
