

Det blev derfor besluttet, at Erhvervsministeriet skulle beregne støtteelementet i alle 308 sager og i den forbindelse undersøge, om reglerne var overholdt. Det gælder både OECD-reglerne, EU-reglerne og de nationale regler.

I Erhvervsministeriets redegørelse af 4. september 1996 om skibsfinansiering 1986-1995 er de 308 skibsfinansieringssager gennemgået og beregnet. Jeg skal henvise til svaret på spørgsmål S 243 for en gennemgang af resultatet af Erhvervsministeriets redegørelse. På en række områder er vi enige med C&L. Vi er enige i, at forvaltningen var for dårlig. Vi er enige i, at reglerne var for uklare. Vi er enige i, at der var problemer med indførelsen af indeksordningen i 1986. Og vi er enige i, at der i nogle sager er sket overbelåning.

Der er også to vigtige områder, hvor vi ikke er enige med C&L's rapport.

Det ene er selve beregningen af, om EU's lofter for statsstøtte er overtrådt. Her er vi ikke enige i den måde, C&L har regnet på.

Det andet punkt er vurderingen af datterselskaberne. Vi mener ikke, at datterselskaberne var juridisk betænkelige, »på kanten« eller lignende.

Selv om jeg er ked af, at der overhovedet er sager, hvor reglerne ikke har været overholdt, så er hovedkonklusionen: Værfterne har overholdt reglerne for skibsfinansiering, idet alle sager er godkendt af det danske industriministerium. Beregningerne viser, at EU's støtlofter er overholdt. Nu må EU-Kommissionen vurdere materialet.

Der er endvidere strammet op på regler, procedurer og administration. En ny OECD-aftale uden statsstøtte er forhåbentlig på vej. Vi indfører konkurrence. Der er indført habilitetsregler i ministeriets råd og udvalg. De vigtige oplysninger i lånesagerne dobbeltcheckes af uafhængige parter, osv.

Skibskreditfondenden har strammet op. I 1991 blev der indført skriftlige retningslinier for lånene. Og vedtægterne vil i år blive strammet på en række punkter.

Finanstilsynet vil fremover følge hurtigere op, hvis vedtægterne ikke afspejler de faktiske forhold.

Spm. nr. S 172

Til miljø- og energiministeren (11/10 96) af:
Hans Christian Schmidt (V):

»Finder ministeren, at den stigende bekymring blandt piloter og SAS for fly-fuglekollisioner giver anledning til at revurdere fredningerne på Saltholmen, kan ministeren oplyse, hvilket talmateriale der lå til grund for fredningerne, vil ministeren redegøre for, om Københavns Lufthavn har foretaget en optælling af fuglebestanden på og omkring lufthavnen, der kan belyse, om der har været en stigning eller et fald i antallet af fugle inden for de sidste 10 år, og vil ministeren i bekræftende fald sende tallene sammen svaret?«

Begrundelse

I Ekstra Bladet mandag den 1. april 1996 giver næstformanden for danske piloter Palle Bomholtz udtryk for bekymring for manglende forebyggelse i bekæmpelsen af fuglebestanden på og omkring lufthavnen, og sikkerhedschef Ivar Busk, SAS giver i TV-2-nyhederne den 13. september 1996 kl. 22.00 udtryk for samme frygt for sikkerheden. Endvidere har der været en række indlæg fra beboere og foreninger (inden for beskyttelseszonen) i diverse aviser.

Svar (22/10 96)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):
En rapport udarbejdet af Danmarks Miljøundersøgelser (DMU) fra 1996 med de første resultater af effekten af fredningen af vandarealerne omkring den sydlige del af Saltholm set i relation til øgede fugleforekomster i Københavns Lufthavn viser, at den gennemførte fredning ved Saltholm ikke vil øge risikoen for birdstrikes i lufthavnen. DMU vil foretage en opfølgende undersøgelse, når Øresundsforbindelsen er endeligt etableret.

Når resultatet af DMU's opfølgende undersøgelse foreligger, vil der være mulighed for at vurdere, om der af hensyn til flysikkerheden i Københavns Lufthavn er behov for eventuelle justeringer i fredningerne.

Det er kan meget vel forholde sig således, at et jagtfredet vådområde med mange fugle i nærheden af en lufthavn giver mindre risiko for birdstrikes end et tilsvarende område, hvor fuglene ofte forstyrres og jages op af jægere.