

2) *Værfter:*

a. *Lov om garantifonden for skibsbygning, lov nr. 310 af 3. juni 1998.*

Loven er baseret på 7. Skibsbygningsdirektiv, der bl.a. tillader driftstøtte på op til 9%. Garantifonden har til formål at stille statsgaranti for lån til ny- eller ombygning af skibe. Fondens midler tjener som sikkerhed for garantier, der stilles efter loven. Der kan stilles garanti eller regaranti inden for et beløb af 5 mia. kr. for lån, der optages i Danmarks Skibskreditfond samt garantier for lån optaget i pengeinstitutter og forsikringsselskaber. Garantien dækker 80% af den del af lånet, der overstiger det lånebeløb, der er ydet på grundlag af 1. prioritets panteret i skibet uden supplerende sikkerhed.

b. *Lov om garantier til bygning af mindre fragtskibe, lov nr. 618 af 17. december 1976.*

Loven tillader, at der inden for en ramme på 1 mia. kr., dog højst 200 mio. kr. om året, ydes garanti for lån til bygning af nye eller ombygning af brugte skibe med en bruttotonnage på 100 og derover dog højst med en anslået nyværdi på 10 mio. ECU eller ombygning af fragtskibe med en bruttotonnage på 1000 og derover med en anslået nyværdi på højst 10 mio. ECU.

c. *Lov om skibskreditfonden, lov nr. 143 af 17. maj 1961.*

Danmarks Skibskreditfond, der med loven fra 1961 blev oprettet som en selvejende institution, har til formål at drive finansieringsvirksomhed til nybygning og ombygning af skibe samt køb, salg og refinansiering af skibe. Fonden kan tillige stille garantier i overensstemmelse med dens virke. Fonden er ikke underlagt EU's regler for almindelige finansieringsinstitutter for så vidt angår engagementsbegrænsning på enkeltkunder og udlånsprocent i forhold til egenkapital.

3) *Luftfart:*

Markedsføringsloven, lov nr. 428 af 1. juni 1994.

I markedsføringsloven findes en særlig undtagelse for flybonusprogrammer. Undtagelsen fremgår af bestemmelserne i denne lovs § 6, stk. 3-7.

Udgangspunktet ifølge lovens § 6, stk. 1, er, at det er ulovligt at yde tilgift og reklamere hermed. Erhvervsdrivende med tilladelse efter

luftfartslovens § 75, stk. 1 og 2, (luftfartsselskaber) er altså berettigede til at yde tilgift, når dette sker under nærmere angivne vilkår i stk. 5 og som led i et flybonusprogram.

Baggrunden for reglen er, at man har ønsket at ligestille de danske luftfartsselskaber med udenlandske luftfartsselskaber i den internationale konkurrence om flypassagerer. Mange udenlandske luftfartsselskaber udbyder nemlig flybonusprogrammer i et forsøg på at erobre kunder og binde disse til sig.

Reglen er altså udtryk for, at man ønsker at give de danske luftfartsselskaber de samme muligheder som de udenlandske, men reglen er defensiv i den forstand, at et dansk luftfartsselskab ikke selv kan tage initiativer til at videreudvikle flybonusprogrammer, men er nødt til at følge efter de udenlandske selskabers tiltag, hvilket selvfølgelig er udtryk for, at man har ønsket at begrænse undtagelsen til det mest nødvendige. Efter markedsføringslovens § 6, stk. 3, 4 og 5, omfatter forbudet mod tilgift ikke flybonusprogrammer.«

Såfremt der er uddybende spørgsmål til besvarelsen vil jeg foreslå, at de stilles direkte til ressortministrene.

Spm. nr. S 1201

Til udenrigsministeren (25/8 98) af:

Frank Aaen (EL):

»Vil regeringen meddele F.L. Smidth og den estiske regering, at den danske regering ikke vil foretage sig yderligere i anledning af den rejste erstatnings sag?«

Svar (14/9 98)

Udenrigsministeren (Niels Helveg Petersen): Som anført i mine svar på spørgsmål S 1110 og S 1155 er drøftelserne om F.L. Smidths erstatningskrav indledt på grundlag af estisk lovgivning efter anvisning fra de estiske myndigheder.

Fra dansk side søger vi at finde en tilfredsstillende løsning på sagen.