

Svar (5/7 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Grundlaget for etableringen af DSB's nuværende terminalanlæg i Helsingør er loven om udbygning af disse anlæg fra april 1990.

Formålet med loven var at samle betjeningen af DSB's og SFL's (nu SweFerry's) færgeoverfarter mellem Helsingør og Helsingborg i et nyt fællesanlæg i og uden for Helsingør statshavn. Herved blev det muligt at lede biltrafikken til/ fra færgerne uden om den indre Helsingør by, idet to tidligere anvendte færgelejer ved nordre mole blev friholdt for færgefart. Denne friholdelse indebar samtidig, at det blev muligt at forskønne omgivelserne for det nærliggende Kronborg Slot.

Da der på tidspunktet for anlægslovens vedtagelse ikke var ønsker fra andre bilfærgerederier om at etablere sig i Helsingør, blev det nuværende anlæg skræddersyet til én færgeoperatørs (ScandLines') anvendelse.

DSB's terminal- og havnefaciliteter i Helsingør, færger og færgedisponering, terminalbetjening, billetsalg og kontrol samt administration udgør således tilsammen ét sammenhængende trafiksystem, hvorfor der ikke inden for DSB-anlæggets nuværende rammer under forudsætning af opretholdelse af ScandLines' nuværende sejlads er plads til yderligere operatører.

Heller ikke i Helsingør statshavn giver pladsforholdene mulighed for anløb af nye færger, idet lejerne på nordre mole, jf. ovenfor, forudsættes friholdt for besejling, og det eksisterende leje (leje 1) inden for søndre mole besejles af ScandLines, ligesom Sundbusserne driver pasagertrafik til Helsingør fra en anløbsplads ud for stationsforpladsen.

Trafikministeriet måtte derfor af pladsmæssige årsager i 1991 afslå en ansøgning fra Mercandia Rederierne om anvisning af kajplads i de eksisterende havneanlæg i Helsingør.

Både min forgænger og jeg har på den baggrund udtalt – henholdsvis i forbindelse med henstillingen fra Konkurrencerådet fra maj 1993 og i forbindelse med henvendelser fra Europa-Kommissionen i sagen – at den mest farbare vej til øget konkurrence på overfarten er, at de rederier, der er interesseret i en færgerute på stedet, søger om etablering af et nyt havneanlæg.

Den danske regering har endvidere i oktober 1994 over for Europa-Kommissionen anført, at man er indstillet på at tilbyde Mercandia Rede-

rierne adgang til nye færgefaciliteter, som måtte blive etableret i Helsingørområdet.

I den forbindelse kan oplyses, at en ansøgning om tilladelse til anlæg af en ny Sydhavn syd for DSB's færgeanlæg i Helsingør er under behandling i henhold til bestemmelserne i trafikhavneloven og i planlovgivningen.

Det skal endvidere afslutningsvis oplyses, at den danske regering er i løbende dialog med Europa-Kommissionen i sagen, og at Kommissionen den 19. juni 1995 har været på besøg i Helsingør for at besigtige havnen.

Spm. nr. S 2262

Til justitsministeren (1/8 95) af:

Hans-Pavia Rosing (S):

»Vil ministeren be- eller afkræfte de oplysninger, der er kommet frem i Ekstra Bladet den 30. juli 1995 vedrørende salg af våben til Grønland, og i bekræftende fald vil ministeren da oplyse om omfanget af våbensalget og formålet hermed, og hvor længe handelen har fundet sted?«

Begrundelse

Der henvises til en artikel i Ekstra Bladet den 30. juli 1995.

Svar (9/8 95)

Justitsministeren (Bjørn Westh):

Justitsministeriet kan oplyse, at der ikke blandt de medarbejdere, der gennem flere år har beskæftiget sig med behandlingen af ansøgninger om udførselstilladelser, er nogen erindring om, at der på noget tidspunkt – ud over tilladelser til jagtformål og i forbindelse med ekspeditioner – er ansøgt om eller meddelt tilladelse til udførsel til Færøerne eller Grønland. Der er endvidere ingen erindring om, at der nogen sinde skulle være ansøgt om eller meddelt tilladelse til udførsel af dele til F-16 fly til Færøerne eller Grønland.

Justitsministeriet kan endvidere oplyse, at udførsel af krigsmateriel og våben af enhver art fra Danmark er forbudt uden tilladelse fra Justitsministeriet i hvert enkelt tilfælde, jf. her-