

**Svar (12/3 96)**

**Justitsministeren (Bjørn Westh):**

Jeg kan henvise til min besvarelse af 9. januar 1996 af spørgsmål nr. S 891 fra medlem af Folketinget Tove Fergo (V).

Som det fremgår af besvarelsen, er Justitsministeriet ikke i besiddelse af oplysninger om, hvor mange personer der har erhvervet dansk indfødsret i medfør af indfødsretslovens § 3. En besvarelse af spørgsmålet vil derfor blandt andet forudsætte, at der indhentes oplysninger herom fra samtlige statsamter.

Da erklæringssagerne normalt ikke indeholder oplysninger om de erklærendes eventuelle strafbare forhold, vil det for at besvare spørgsmålet endvidere være nødvendigt at indhente oplysninger herom fra Kriminalregisteret. Indhentelse af så danne oplysninger fra Kriminalregisteret ville derfor forudsætte, at de omhandlede personer gav samtykke hertil.

**Spm. nr. S 1531**

Til trafikministeren (26/2 96) af:

**Ole Donner (DF):**

»På hvilke færgeoverfarter i Danmark mener ministeren, at der kan finde en liberalisering sted?«

**Begrundelse**

Det er en kendsgerning, at der på en række færgeoverfarter her i landet er tale om, at DSB og andre rederier på forskellig vis favoriseres, som blandt andre Konkurrencerådet har gjort opmærksom på.

Det er således spørgerens opfattelse, at den påtænkte liberalisering af færgefarten på Helsingør-Helsingborg-overfarten bør være startskuddet til et omfattende opgør med monopolerne inden for dansk færgefart.

Det kan forudses, at EU's søgelys vil rette sig efter liberaliseringer på andre overfarter, og derfor kan regeringen lige så godt tage tyren ved hornene med det samme.

Spørgeren er af den opfattelse, at et opgør med monopolerne og indførelse af fri konkurrence vil medføre mere fornuftige priser til gavn for forbrugerne.

**Svar (8/3 96)**

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Jeg kan oplyse, at færge­næringen her i landet principielt er fri. Der skal ikke særlig tilladelse til at oprette en færgerute.

Offentlige trafikhavne har modtagepligt over for skibe, herunder færger, i det omfang, pladsforholdene tillader det.

Dette gælder for offentligt styrede trafikhavne samt havne, der er anlagt af private interessenter, men hvor benyttelsen ikke er begrænset til de private interessenters formål. Der er tale om ganske få private trafikhavne af denne kategori, hvor baggrunden er den enkelte havns særlige udviklingshistorie (f.eks. I/S Hundested Havn).

I modsætning hertil kan som eksempel på private trafikhavne, hvor der i selve tilladelsen til havnenes anlæg er indeholdt begrænsning af havnenes benyttelse til et bestemt formål, nævnes Odden og Ebeltoft Færgehavne. Baggrunden herfor var det havnepolitiske ønske om som udgangspunkt at forbeholde trafikken for de offentligt styrede trafikhavne.

Skibe anvises som udgangspunkt plads i den rækkefølge, de ankommer til havnen, men havnebestyrelsen kan dog reservere faste anløbspladser (lejer) til skibe (færger), som går i fast rute­fart på havnen. Rederier vil få anvist sådanne anløbspladser (lejer) i havnen i den rækkefølge, de ansøger herom. Er der ikke plads, afslås ansøgningen.

Hvis der er plads, vil tildeling af anløbspladser (lejer) som udgangspunkt gælde indtil videre, således at det rederi, som kom først, vil have en fortrinsret til at benytte anløbspladsen (hvis vilkårene for benyttelsen af havnen i øvrigt opfyldes).

Min konklusion er således, at svaret på spørgsmålet, om der kan finde en liberalisering sted af færgeoverfarten her i landet, er, at dette område allerede er liberaliseret, idet det for de offentligt tilgængelige trafikhavns vedkommende alene er pladsforholdene, som er afgørende.