

stigheds-tog i Danmark. Problemet kan dog løses ved at anskaffe tog, der er indrettet til at køre på begge systemer. DSB oplyser, at det svenske jernbaneselskab SJ planlægger anskaffelse af sådanne tog for bl.a. at kunne betjene trafikken mellem Sverige og Kastrup samt Københavns hovedbanegård efter åbning af Øresundsforbindelsen.

Udover problemstillingerne vedrørende forskellige strøms- og sikkerhedssystemer forventes kørsel med svenske højhastighedstog i Danmark at kunne give anledning til kapacitetsproblemer på visse jernbanestrækninger. Det drejer sig især om den mest trafikerede jernbanestrækning mellem København og Ringsted.

I overensstemmelse med den politiske supplementsaftale vedrørende DSB vil regeringen i foråret 1997 fremsætte forslag til projekteringslov vedrørende afhjælpning af kommende kapacitetsproblemer på strækningen København-Ringsted.

---

#### Spm. nr. S 715

Til erhvervsministeren (2/12 96) af:

**Kim Mouritsen (V):**

»Kan ministeren, under henvisning til statsministerens oplysninger i besvarelsen af spørgsmål nr. S 3689 (folketingsåret 1995-96) om, at Erhvervsministeriet p.t. arbejder med initiativer til afhjælpning af den vanskelige situation, som den danske værftsindustri står i, oplyse, hvad der konkret arbejdes henimod i ministeriet vedrørende denne sag?«

#### Svar (11/12 96)

**Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):**

Den fremtidige produktion på Danyard er af stor betydning for den danske skibsværftsindustri Frederikshavn og omegn. I forhold til Frederikshavn og den nordjyske region har ministeriet på en række møder redegjort for de initiativer, som f.eks. udviklingselskaber og udviklingskontrakter, der findes på ministeriets område. Ministeriet har opfordret regionen til at gøre brug af disse initiativer og har tilbudt regionen at indgå i en positiv dialog herom.

I forhold til værftet har jeg løbende været i kontakt med værftet. Jeg har senest den 4.

december 1996 tilbudt værftet at stille faglige ressourcer til rådighed med henblik på en drøftelse af løsninger på de aktuelle problemer.

Det er ikke muligt inden for den internationale lovgivning at yde egentlig finansiel støtte til et enkelt værft. Det ville også være imod Regeringens politik. Derimod vil jeg gøre mit til, at de danske værfter får de bedst mulige rammebetingelser. Det er i den forbindelse afgørende, at vi får etableret lige globale konkurrencevilkår. Regeringen kæmper fortsat for, at OECD-aftalen skal blive et realitet, ligesom vi i EU aktivt arbejder for at begrænse statsstøtte til skibsværfter. Rå Rådsmødet (industri) den 14. november 1996 understregede Regeringen således endnu engang behovet for at fremme transparens i forvaltningen af statsstøttereglerne på skibsværftsområdet.

---

#### Spm. nr. S 748

Til landbrugs- og fiskeriministeren (4/12 96) af:  
**Kim Mouritsen (V):**

»Vil ministeren redegøre for, hvorfor ministeriet i forrige uge satte torskerationerne i Østersøen op med 50 pct. for så sent som fredag igen at skære dem ned til en tredjedel med virkning fra den 2. december 1996?«

#### Begrundelse

Det er højest kritisabelt, at Landbrugs- og Fiskeriministeriet tilsyneladende ikke har styr på, hvor mange torsk der er tilbage i Østersøen på trods af mere effektive og hurtigere fangstindberetninger. Et eller andet må være gået helt galt i ministeriet. Fiskerne har krav på klar besked, så de ved præcist, hvor meget de må fiske. Skiftende meldinger til fiskerne er uholdbare.

Ministeren havde ellers nedsat et udvalg, der skulle se på problemerne om fangstindberetninger og resterende kvoter. Udvalget afleverede sine indstillinger om forbedringer i april måned. Derfor virker det besynderligt, hvis ministeren ikke har fulgt op på udvalgets indstillinger, så sådanne generende fejl undgås.