

Det generelle indkøb af offentlig servicetrafik – fra hvilken driften over Øresund ikke specielt kan udskilles – er naturligvis medvirkende til at holde taksterne i den kollektive togtrafik på et lavere niveau end det ellers ville have været – i det omfang det i det hele taget ville have været muligt at opretholde passagertrafik med tog.

Spm. nr. S 2159

Til trafikministeren (29/3 2000) af:

Gitte Lillelund Bech (V):

»Vil ministeren redegøre for, om statsstøtten til Banestyrelsen og DSB er konkurrenceforvriddende over for de andre overfartsmuligheder på Øresund, eksempelvis bil- og færgetrafikken, og om det er i overensstemmelse med Unions-traktatens bestemmelser om tildeling af statsstøtte?«

Svar (10/4 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg henviser til min besvarelse af spørgsmål 2153.

Spm. nr. S 2154

Til socialministeren (29/3 2000) af:

Tom Behnke (FRI):

»Kan ministeren i forlængelse af svar på spørgsmål nr. S 1963 bekræfte, at nogle tidligere eller nuværende færøske fiskere, får erstatning, selv om de under krigen ikke sejlede til England, men kun fiskede ud for de færøske kyster, og hvad vil ministeren gøre ved det?«

Begrundelse

Det fremgår af en udtalelse fra konstitueret landsarkivar Lena Nolsøe på Færøernes Landsarkiv i Thorshavn, at antallet af berettigede færøske fiskere blev større end antaget, fordi ordningen også kom til at omfatte fiskere, som

ikke rent fysisk sejlede til England, men som kun havde deltaget i fiskeriet ud for Færøernes kyster.

Fiskeriet foregik på den måde, at en større besætning sejlede ud og fiskede i nærheden af Færøerne. Herefter sejlede man i land og satte en stor del af besætningen af, hvorefter en mindre del af besætningen sejlede fiskene til England.

Der er således mange fiskere, som ikke er reelt berettiget.

Svar (7/4 2000)

Socialministeren (Henrik Dam Kristensen):

Loven stiller krav om 6 måneders sejlads, og det er herudover en betingelse, at sejladsen har fundet sted i krigsfarvand med henblik på tilførsel af krigsforsyninger til allieret havn uden for Færøerne.

Det er en forudsætning for, at Arbejdsskadsstyrelsen kan anerkende en sag, at der foreligger dokumentation for, at betingelserne er opfyldt.

Det må derfor dokumenteres, at der har været tale om en indsats til fordel for de allierede. Dette forhold er lagt til grund ved udarbejdelsen af loven. Alle oplysninger om mønstringsdage, farezonestejlads og destinationer indgår i vurderingen af den enkelte sag.

Der lægges således ved afgørelsen vægt på, at det for hver enkelt sejlads er dokumenteret, at destinationen har været en allieret havn uden for Færøerne. Kun de medlemmer af besætningen, som sejlede fangsten til allieret havn, kan komme i betragtning som berettigede i henhold til loven.

Spm. nr. S 1928

Til trafikministeren (14/3 2000) af:

Mariann Fischer Boel (V):

»Kan ministeren bekræfte indholdet af en annonce i Berlingske Tidende den 9. marts 2000 om en attraktiv rabatordning for bilister, der hyppigt anvender Øresundsforbindelsen, og er ministeren i så fald indstillet på at indføre samme regler for bilister, der benytter Storebæltsforbindelsen?«