

Svar (8/2 96)

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

De forskellige støtteordninger til skibsbygningsindustrien har til formål at støtte denne sektor i den hårde internationale konkurrence, som er præget af overkapacitet inden for såvel værftsindustrien som skibsfarten, ligesom skibsværfterne også udsættes for betydelige konjunktursvingninger. Der er imidlertid ikke fundet belæg for, at der i 1980'erne skulle have været anlagt en særlig lempelig praksis af regeringen i forbindelse med godkendelse af skibsbygningsprojekter på Færøerne.

Alternativt må færgen svaje længere ud i Sundet, hvilket vil medføre en længere anløbstid for leje 3.

En placering af færgelejet ud for leje 3 betyder også, at lejet skal etableres på vanddybder fra 20 til 27 m, og der skal ved konstruktionsudformningen i et vist omfang tages hensyn til de eksisterende undersøiske stenkastninger.

Omkostningerne til etablering af færgelejet her vil derfor være ca. dobbelt så store som ved etablering af det tilsvarende leje sydligere, ud for midten af det nuværende opmarchareal, hvor vanddybden kun er fra 8 m til 12 m, og hvor der kun i mindre omfang skal tages hensyn til undersøiske stenkastninger.

Årsagen til omkostningsstigningen er, at det sandsynligvis vil være nødvendigt at etablere færgelejet på en undersøisk opfyldning, der hæver bunden til en vanddybde på ca. 12 m som ved den sydlige lejeplacering.

Spm. nr. S 1178

Til trafikministeren (25/1 96) af:

Stefan G. Rasmussen (KF):

»Vil ministeren forklare, hvorfor et eventuelt nyt færgeleje i Helsingør ikke kan placeres på højde med eksisterende færgefaciliteter, nærmere defineret: på ydersiden af nuværende færgeleje 3?«

Spm. nr. S 1194

Til erhvervsministeren (25/1 96) af:

Pernille Sams (KF):

»Vil ministeren kommentere skatteministerens tanker om ordningen med, at lønudbetalinger nu skal ske via en »autoriseret aktør«, herunder om ministeren finder, at forslaget harmonerer med afbureaukratiseringsudvalgets forslag?«

Svar (6/2 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Til brug for besvarelsen har jeg indhentet oplysninger fra DSB og Statshavnsadministrationen i Frederikshavn.

Jeg kan herefter oplyse følgende:

Såfremt et nyt færgeleje skal placeres ud for det nuværende færgeleje 3, skal der af besejlingsmæssige grunde være en afstand på fra 60 m til 115 m mellem de 2 lejer afhængigt af, hvordan det nye leje skal besejles.

En placering af et nyt færgeleje ud for det nuværende leje 3 vil betyde, at proceduren ved anløb af leje 3 skal ændres.

I dag anløber færgen lejet ved at sejle op langs den nuværende kystindfatning, hvorefter færgen manøvreres ind i lejet med agterenden op mod klappen. Efter etablering af det i spørgsmålet anførte leje vil denne anløbsprocedure ikke være mulig.

Færgen til leje 3 må derfor svaje uden for lejet. Under svajningen vil det ikke være muligt at sejle til og fra hverken leje 2 eller det nye leje 4.

Svar (9/2 96)

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

Skatteministeren har den 25. januar 1995 holdt et møde med erhvervslivets organisationer for at høre organisationernes synspunkter på en eventuel omlægning af virksomhedernes opkrævning af A-skat, arbejdsmarkedsbidrag m.v. Som oplæg til drøftelsen var udsendt rapporten »Omlægning af kildeskatteopkrævning?«, som et udvalg under Finansministeriet fremlagde i november 1995. Rapporten omhandler tekniske muligheder for at gennemføre en omlægning af opkrævningen af kildeskat m.v., der kan føre til, at restancerne for virksomhedernes indbetaling af A-skat nedbringes.

Det væsentlige i denne sammenhæng er, at skatteministeren netop ikke har præsenteret en