

[Indenrigsministeren]

virksomheden har ansatte. Fordelingen sker efter den såkaldte lønningsregel, det vil sige, at man anvender lønsummen for de ansatte i de enkelte andelsberettigede kommuner som fordelingsnøgle. Når der f.eks. som følge af fusion sker forskydninger i fordelingen af en virksomheds lønsum på kommuner, fører det altså til tilsvarende forskydninger i fordelingen af den kommunale andel af selskabsskatten. Disse forskydninger er en konsekvens af en ændret erhvervsstruktur og tilsiger ikke i sig selv, at fordelingsreglerne bør ændres. Der sker ganske vist på grund heraf ændringer i byrdefordelingen, men udviklingen i andre forhold – f.eks. teknisk betingede ændringer i boligkriteriet i den kommunale udligning, som i disse år påfører Københavns Kommune tab i udligningen – går på tværs heraf.

Grundlæggende må det imidlertid fastholdes, at der ikke findes objektive økonomiske begrundelser for en kommunal andel af selskabsskatten. Et teknisk udvalgsarbejde kan derfor alene afdække nogle forskydninger, men ikke vurdere dem.

Jeg har derfor bedt Indenrigsministeriets Finansieringsudvalg om at tilvejebringe en belysning af udviklingen i forskellige kommuners andele af selskabsskatten til brug for mulige overvejelser om ændret fordeling.

Spm. nr. S 768

Til *trafikministeren* (11/4 90) af:

Margrete Auken (SF):

»Kan ministeren oplyse, om der er overvejelser om helt at lukke Vesterrenden på Storebælt for egentlig sejlads?«

Begrundelse

I besvarelsen af spørgsmål nr. S 727 siger ministeren, at der aldrig har været tale om at sikre vestbroen mod stød fra skibe, der ved en fejl er kommet ind i Vesterrenden. Imidlertid viser det sig, at en meget stor del af de skibe, der hidtil har sejlet i Vesterrenden, må afvises nu. Oprindeligt drejede det sig kun om 10 pct. I det i spørgsmålet (sp. 8224) anførte notat af 1. marts var det vokset til 40 pct., idet man hævdede, at kun skibe under 2.000 tons dødvægt måtte passere. Nu viser broens modstandskraft sig kun at kunne klare 1.000 tons, og så er det jo ganske mange skibe, der skal afvises.

Af ministerens svar på spørgsmål nr. S 727, hvor han gjorde en del ud af, at det i de gamle planer fra 1973 slet ikke var meningen, at der skulle være egentlig sejlads under vestbroen, kunne man få det indtryk, at der er planer om simpelt hen at lukke Vesterrenden for andet end fiskerkuttere og lystsejlere; men den plan er i så fald ny, den svarer dårligt til Nyborgs havneplaner, og den harmonerer heller ikke med, at broen skal være 18 m høj.

Spørgeren har tværtimod det bestemte indtryk fra lovgivningen om den faste forbindelse på Storebælt, at der også skulle opretholdes egentlig sejlads i Vesterrenden.

Svar (24/4 90):

Trafikministeren (Knud Østergaard):

I notat af 1. marts 1990 fra A/S Storebæltsforbindelsen om »Storebæltsforbindelsens sikkerhedsniveau og Vestbroens besejlingsforhold« er det anført, at broen over Storebælts Vesterrende kan modstå skibsstød fra skibe på op til 2.000 tons dødvægt. Notatet omtales i begrundelsen for spørgsmålet og er tilsendt Folketingets Trafikudvalg.

Det er Søfartsstyrelsen, der skal udfærdige de restriktioner, der skal pålægges skibsfarten med hensyn til passage af Vesterrenden.

Der vil blive udført simuleringer på Skibsteknisk Laboratorium med henblik på at give søfartsmyndighederne fornødent grundlag for at fastlægge restriktionernes omfang, herunder den tonnagegrænse, der bør gælde for besejling under alle vejrmæssige forhold.

Søfartsstyrelsen har over for mig oplyst, at man ikke har planer om at forbyde al egentlig skibstrafik i Vesterrenden.

Spm. nr. S 770

Til *justitsministeren* (18/4 90) af:

Ingrid Kjældgaard (FP):

»Kan ministeren gennem Justitsministeriets lovkontor oplyse, hvad begrebet almennyttig karakter dækker over?«

Begrundelse

Spørgeren har af Københavns Kommunes Direktorat for Fysisk Planlægning fået oplyst, at Forsvarsministeriets grund matr.nr. 1 aa Eksercerplads Batteri, Njalsgade, København, i