

[Skatteministeren]

Det er korrekt, at der kan opnås en rationaliseringsgevinst. Det er dog tvivlsomt, om den kan blive så stor som anslået af McKinsey & Co. Rationaliseringsgevinstens størrelse vil afhænge af den måde, hvorpå integrationen bliver foretaget.

Siden McKinsey & Co. afgav sin redegørelse i december 1988, er der taget initiativer i retning af integration af de nævnte systemer.

Statsskattedirektoratet overtog således ansvaret for og styringen af Indtægtsregisteret og MT-filen pr. 1. januar 1988.

Som led i kommuneaftalen af 23. maj 1989 blev det aftalt, at der skal ske en samling af al forskudsregistrering på én edb-central. Dette betyder integration mellem Told- og Skattestyrelsens indtægtsregister og Det Centrale Skatteyderregister, ligningsdelen.

I overensstemmelse hermed er der taget initiativ til i højere grad at integrere opgaven med forskudsregistrering allerede med virkning fra forskudsregistreringen for 1991.

Spørgsmålet om integration skal også ses i lyset af den igangværende konsulentundersøgelse om opstilling af en edb-strategi og edb-organisation for Skatteministeriet.

Spm. nr. S 798

Til *trafikministeren* (26/4 90) af:

Margrete Auken (SF):

»Hvad er Søfartsstyrelsens begrundelse for – i sit udkast – kun at ville tillade skibe på op til 1.000 tdw at passere Vesterrenden?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 797.

Svar (3/5 90):

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Søfartsstyrelsen har afgivet følgende udtalelse:

»I forbindelse med påbegyndelsen af konstruktionsarbejdet på søterritoriet i Vesterrenden udarbejder Søfartsstyrelsen i overensstemmelse med praksis en bekendtgørelse om sejladsholdene i området i byggeperioden.

Bekendtgørelsen skal udsendes til skibsfarten, før resultatet af de planlagte simuleringer på Skibsteknisk Laboratorium kan nå at fore-

ligge. Da Søfartsstyrelsen som følge heraf ikke på udgivelsestidspunktet endnu har det fornødne grundlag for endeligt at fastsætte, hvor store skibe der sikkert og under alle forhold kan gennemsejle broen, er det besluttet at vælge den lave grænse på 1.000 tdw.

Søfartsstyrelsen vil, når simuleringresultaterne foreligger, fastsætte den endelige grænse for skibe, der kan sejle igennem broen. Denne grænse forventes at ville ligge inden for intervallet 1.000–2.000 tdw.«

Jeg kan henholde mig hertil.

Spm. nr. S 804

Til *trafikministeren* (27/4 90) af:

Duetoft (CD):

»Med hvilken begrundelse har ministeren for anden gang ændret fristen for afgørelse af, hvilke selskaber der får andel i de nye tankanlæg på motorvejene?«

Begrundelse

En række virksomheder – bl.a. olieselskaber – har investeret betydelige midler i ansøgningerne omkring ombygningen af benzinanlæg ved de danske motorveje.

Ministeren har flere gange udsendt tidspunktet for, hvornår afgørelsen af, hvilke selskaber der får de enkelte anlæg, træffes. Fristen siges nu at være 1. juni 1990.

Spørgeren finder det urimeligt over for ansøgere, der har brugt store midler for at overholde ministeriets ansøgningsfrist, at ministeriets svartermin flyttes. Dette gør enhver planlægning af de videre store investeringer umulig.

Svar (3/5 90):

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Det er rigtigt, at jeg to gange har bedt tilbudsgiverne om at vedstå deres tilbud i en yderligere periode, første gang fra 1. marts til 1. april 1990, anden gang fra 1. april til 1. juni 1990.

Dette skyldes, at bedømmelsen af tilbudene har vist sig vanskeligere, end vi havde regnet med.

Sagen er, at der i udbudsbetingelserne har været en stor frihedsgrad. Der er ikke tale om at byde på et detailprojekt med en bestemt servicegrad, hvor alene tilbudet på afgift er afgørende. Der er et vidt spillerum for udformningen af