

selv at fortsætte sin takststruktur, således som det i dag gælder for de kommunalt styrede havne.

Spm. nr. S 2076

Til trafikministeren (11/5 99) af:

Ole Donner (DF):

»Kan ministeren bekræfte, at såfremt man i Frederikshavns Statshavn anvendte »Helsingør-takster« ville man kun skulle opkræve et beløb på 10-15 pct. af det beløb, der opkræves i dag?«

Begrundelse

Spørgeren ønsker oplyst, om ministeren har planer om at ændre på forholdene.

Svar (20/5 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Såfremt der i Frederikshavn Statshavn anvendes de takster, der i forbindelse med lov nr. 337 af 1. maj 1996 om konkurrerende færgefart på Helsingør blev fastsat for benyttelse af Helsingør Statshavns anlæg, dvs. det færgeleje 1 m.v., der i dag anvendes af HH-Ferries (tidligere Mercandia), vil Frederikshavn Statshavns indtægter reduceres med ca. 32,6 mio. kr. fra ca. 62,2 mio. kr. til ca. 29,6 mio. kr.

De almindelige skibs- og vareafgifter er ens i alle statshavne. I forbindelse med vedtagelsen af lov om konkurrerende færgefart på Øresund blev der dog for lastbilgods i Helsingør indført en særlig enhedstakst, således at der blev lige besejlingsvilkår for lastbilgods ind og ud af Helsingør, det være sig over Helsingør Statshavns leje 1 eller over de færgelejer, der anvendtes af Scandlines. Denne afgift er lavere end den afgift, der betales for lastbilgods over Frederikshavn Havn.

Pr. 1. januar 1989 blev i forbindelse med Folketingets vedtagelse af finansloven for 1989 indført en passager- og personbilafgift i de statshavne, som havde færgetrafik. I finanslovsforslaget blev Folketinget særskilt orienteret om, at de budgetterede indtægter baseredes på en forventet indtægtsforøgelse ved at opkræve en afgift pr. passager og personbil i færgehavnene.

Afgifterne i Esbjerg, Hanstholm, Hirtshals og Frederikshavn Havne blev fastsat til 2 kr. pr. passager og 10 kr. pr. personbil, mens de tilsvarende afgifter i Helsingør og Rømø havne af særlige grunde blev fastsat til 50 øre og 5 kr. Baggrunden for differentieringen på både lastbilgods og passager- og bilafgifter er, at der på Øresund er langt større trafik på grund af den kortere sejltid. Det samme gælder for passager- og personbiler på Rømø Havn.

Spm. nr. S 1941

Til trafikministeren (29/4 99) af:

Lene Espersen (KF):

»Finder ministeren det rimeligt, at veje skal forurenes og trafikbelastes, samt at der skal bruges ekstra offentlige midler i størrelsesordenen 3 mio. kr. på grund af, at Trafikministeriet ikke er i stand til kommunikere internt og planlægge ud fra gældende miljøregler, og vil ministeren i benægtende fald redegøre for, hvad ministeren agter at gøre for at bringe dette i en tilfredstillende orden?«

Begrundelse

I to konkrete sager fra Nordjylland har de offentlige myndigheder på grund af manglende overholdelse af tidsfrister og dårlig intern kommunikation fordyret og forsinket motorvejsbygget. I den ene sag fra Tylstrup har man ikke i planlægningsfasen taget højde for de frister og regler, der gælder vedrørende VVM-procedure og efterfølgende høring. Resultatet er dyrere råstoffer og senere færdiggørelse.

I den anden sag fra Vestbjerg har en mangelfuld sagsbehandling i Vejdirektoratets motorvejskontor medført, at man frem for at købe så billigt som muligt må betale en merpris, da en godkendelse til den billige jord manglede, og derudover har DSB på et meget sent tidspunkt i fasen nægtet entreprenøren at forcere banelegemet med det resultat, at 5.000 40 t tunge lastbiler nu skal køre en omvej og belaste såvel vejene (trafiksikkerhed), beboelsesområder samt den generelle miljøpåvirkning i form af CO₂-udslippet.