

erhvervets ønsker, samt at det er væsentligt, at vi sikrer det nødvendige antal uddannelsespladser til erhvervet.

Det må desværre konstateres, at under de nuværende forhold, hvor vi har 3 navigations-skoler – en på Fanø, en i Svendborg og en i Marstal, har der været en faldende søgning til navigationsuddannelsen. Det antal uddannelsespladser, som vi har i dag, har derfor ikke kunnet sikre den nødvendige søgning.

Af Søfartsstyrelsens rapport om struktur og kapacitet på Søfartsstyrelsens skoler fremgår det, at der er en overkapacitet af uddannelsespladser, selv hvis erhvervet øgede rekrutteringen med det antal, der er nødvendigt for at sikre danske officerer til handelsflåden.

Når det drejer sig om at tiltrække unge til de videregående søfartsuddannelser er der mange forhold, der spiller ind. Spørgsmålet om at sikre den nødvendige rekruttering er ikke kun et spørgsmål om uddannelsesstilbud, men også spørgsmålet om, at erhvervet kan tiltrække de unge.

Den omlægning af søfartsuddannelserne i Danmark, som har fundet sted i løbet af de seneste år, er et resultat af et tæt samarbejde mellem Søfartsstyrelsen og alle erhvervets parter. I den forbindelse har erfaringer fra andre lande, herunder Norge, også været taget op til overvejelse. For at skabe gode og attraktive studemiljøer vil det være nødvendigt at sikre en fortsat udvikling af de maritime uddannelser, hvor erfaringer fra andre lande med hensyn til uddannelsernes struktur og indhold samt rekruttering vil indgå.

Det er korrekt, at Norge har oplevet en betydelig fremgang i elevantallet. Om den nu er femdoblet, har jeg dog ikke sikre oplysninger om. Der er dog ingen tvivl om, at det norske søfartserhverv har gjort en stor indsats for at sikre den nødvendige rekruttering.

I Danmark har vi, som det fremgår af min besvarelse af spørgsmål nr. S 960, også taget en række initiativer, uden det er lykkedes os at få det samme flotte resultat. Der kan derfor blive behov for yderligere initiativer.

Søfartsstyrelsens rapport er i høring indtil den 1. februar 2000. Når høringsrunden er afsluttet, vil jeg tage stilling til, hvorledes skolestrukturen skal være, det antal uddannelsespladser, der skal stilles til rådighed for erhver-

vet, samt hvilke yderligere initiativer, der kan være behov for – for at fremme rekrutteringen.

Spm. nr. S 1040

Til skatteministeren (13/1 2000) af:

Jens Kirk (V):

»Vil ministeren redegøre for, hvorfor det ikke er muligt at undlade at betale vægtafgift i den periode, hvor et køretøj ikke benyttes på grund af f.eks. et udenlandsophold?«

Begrundelse

Under et udenlandsophold kan der tegnes en tilstandsforsikring, hvor køretøjets nummerplader skal afleveres til forsikringsselskabet. I denne periode kan bilen ikke benyttes. Spørgeren ønsker oplyst, om ejeren ikke burde fritages for at betale afgift i denne periode.

Svar (19/1 2000)

Skatteministeren (Ole Stavad):

Vægtafgiften afregnes på dag-til-dag-basis. Det vil sige, at der kun betales vægtafgift for de dage, hvor bilen rent faktisk har nummerplader på. Såfremt man rejser udenlands i en periode, kan man således aflevere pladerne på motor-kontoret, hvorefter afgiftsopkrævningen bortfalder fra den følgende dag. Allerede indbetalt afgift refunderes. Ligeledes betales først afgift igen fra den dag, man får udleveret nye nummerplader til køretøjet.

Jeg kan dog tilføje, at denne fremgangsmåde betyder, at der efter færdselslovens § 124 j, stk. 1, skal betales et gebyr for udlevering af nummerplader på 1000 kr., og at den derfor oftest alene anvendes, hvis det sparede afgiftsbeløb overstiger 1000 kr.

En ordning, hvor nummerpladerne kunne indleveres til forsikringsselskabet i stedet for til motor-kontoret ville give anledning til væsentlige administrative og kontrolmæssige problemer. Bl.a. ville forsikringsselskaberne skulle udstede attester på, at pladerne rent faktisk var indleveret – og pålægges ansvaret for, at Centralregisteret for Motorkøretøjer fik underretning, når pladerne blev udleveret igen, således