

[Økonomiministeren]

kedsforhold, men for mejeriprodukter vil der antagelig ret hurtigt ske tilpasning af de opnåede priser til de fælles EF-priser. Derimod er det for de fleste kødprodukter mere usikkert, i hvilket omfang og hvor hurtigt prisniveauet i Danmark vil tilpasse sig udviklingen i de retningsgivende priser.

Under forudsætning af, at producentpriserne på de landbrugsprodukter, som er omfattet af EFs markedsordninger, på lidt længere sigt stiger svarende til forhøjelsen af de retningsgivende priser, dvs. med 5 pct., må der regnes med en gennemsnitlig stigning i forbrugerpriserne på fødevarer på knap 1½ pct. Dette vil indebære en stigning i reguleringspristallet på ca. 0,3 procentpoints og dermed på et eller andet tidspunkt slå igennem på dyrtidsreguleringen.

For så vidt angår forøgelsen af indbetalinger fra Danmark til EF vil denne være marginal sammenlignet med de samlede offentlige udgifter. Til illustration kan nævnes, at de øgede indbetalinger til EF for årene 1980 og 1981 tilsammen vil svare til 125 kr. pr. indkomstskatteyder.

Spm. nr. 901

Til *ministeren for offentlige arbejder* (30/5 80) af:

Svend Erik Hovmand (V):

»Kan ministeren give tilsagn om, at regeringen ikke med særlige støtteordninger o. l. vil gennemføre en forskelsbehandling mellem det kollektive trafikselskab i hovedstadsområdet og de øvrige trafikselskaber, der er dannet eller under etablering i andre dele af landet?«

Begrundelse

Ifølge oplysninger i dagspressen omgås regeringen med planer om at gennemføre specielle støtteordninger for HT.

Efter venstres opfattelse er det vigtigt, at der sker en styrkelse af den kollektive trafik, men det forekommer ikke rimeligt, at alle landets skatteydere skal bidrage til specielle støtteordninger i enkelte geografiske områder.

En sammenligning af takstniveau mellem den af HT bebudede forhøjelse af de takster, der er gældende, og de forhøjelser, der er planlagt for amtslige trafikselskaber andre

steder i landet, berettiger ikke hertil. Tværtimod. Ligesom en sammenligning af de driftsmæssige vilkår i relation til de enkelte områders geografiske eller befolkningsmæssige karakter ikke giver baggrund for en forskelsbehandling, således som regeringen ifølge oplysninger i pressen har overvejelser om.

Besvarelse (6/6 80):

Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):

Som det vil være folketinget bekendt fra min besvarelse af spørgsmål nr. 832 fra folketingsmedlem Kurt Hansen, har der været visse drøftelser mellem hovedstadsrådet og regeringen vedrørende de økonomiske forhold for den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Jeg kan i denne forbindelse meddele, at regeringen ikke har planer om foranstaltninger i relation til hovedstadsområdet, som vil indebære en ubegrundet forskelsbehandling af dette set i forhold til det øvrige land.

Spm. nr. 902

Til *statsministeren* (2/6 80) af:

Anne Grete Holmsgård (VS):

»Hvad agter statsministeren at foretage på baggrund af Politikens oplysninger den 1. juni 1980 om, at det danske rederi Trigon har transporteret våben og ammunition til Sydafrika?«

Begrundelse

Ifølge Politiken søndag den 1. juni 1980 har det danske rederi Trigon flere gange transporteret våben og ammunition til Sydafrika. Politiken nævner, at Trigons skib »Hanne Trigon« to gange har sejlet våben og ammunition til Sydafrika, henholdsvis den 15. oktober 1979, hvor våbnene blev afskibet fra Constanza, og 2. januar 1980, hvor de blev afskibet fra Lissabon. Desuden omtales et tilfælde, hvor rederiets skib »Sarah Poulsen« i 1978 transportererede våben fra Bulgarien til Sydafrika, samt et tilfælde, hvor det samme skib lostede våben til et amerikansk skib i den engelske kanal.

Danmark har allerede i 1977 tilsluttet sig FNs forbud mod våbenhandel med Sydafrika og sidenhen gjort det strafbart ifølge