

[Industriministeren]

Dette sammenholdt med konkurrenceforholdene på det danske oliemarked indebærer, at ændringerne i de vejledende listepriiser eksklusive moms og afgifter for olieprodukter her i landet i store træk følger ændringerne i de internationale prisnoteringer opgjort i danske kroner.

Det må således forventes, at konkurrencemæssige forhold på markedet vil medføre, at en afgiftsnedsettelse slår igennem over for forbrugerne.

Jeg skal bemærke som en ekstra kommentar til svaret, at tidligere afgiftsnedsettelser er slået igennem fuldt ud over for forbrugerne, også under den nugældende lovgivning.

Bjørn Westh (S):

Jeg takker for svaret og deltager i forhåbningen. Jeg ville gerne have, at ministeren havde været lidt mere præcis med hensyn til, at det ville ske. Benzinselskaberne har jo selv skabt usikkerhed den 7. december ved i dagspressen at udtale – citeret i Radioavisen og f.eks. i Politiken – at det muligvis ikke ville ske. Og skatteministeren har meddelt, at han vil indregne faldet i benzinpris i kørselsfradrag og nedsætte kørselsfradraget. På den baggrund er det mærkeligt at høre, at regeringen ikke kan være helt sikker på, at nedsættelsen sker, når regeringen indregner det fuldt ud i andre ordninger. Jeg vil gerne bede ministeren kommentere, om man kan være sikker på, at der i hvert fald vil blive overensstemmelse mellem det, benzinen falder på grund af afgiftsnedsettelsen, og det, skatteministeren nedsætter kørselsfradragene med.

Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):

Hvad angår den sidste del af spørgsmålet, vil jeg henvise til skatteministeren. Jeg kan kun sige, at der ikke er noget i den hidtidige udvikling i forbindelse med afgiftsnedsettelser, som giver os nogen grund til at tro, at disse afgiftsnedsettelser ikke vil slå igennem til forbrugerne.

Benzinmarkedet er som bekendt et af de markeder, der er den mest følsomme konkurrence på, og der er en meget stor priskonkurrence. Jeg er sikker på, at de nok skal holde hinanden i skak.

Bjørn Westh (S):

Jeg synes stadig væk, det er lidt svagt.

Forbrugerne er ikke helt sikre i denne sag. Arbejdsministeren har den 12. december til dagbladet Børsen sagt, at han er bekymret for, at de takststigninger, regeringen lader slå igennem, skal øge lønpresset. Så må det også være vigtigt for regeringen at sikre, at de lempelser, der sker, letter forholdene for forbrugerne. Jeg håber, ministeren vil holde godt øje med denne sag, og det vil jeg gerne bede om en bekræftelse af.

Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):

Jeg kan bekræfte over for hr. Bjørn Westh, at jeg gerne vil holde øje med udviklingen i sagen.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 285

3) Til *miljøministeren* af:

Margrete Auken (SF):

»Hvordan skønner ministeren at de miljømæssige følger for Storebælt og Østersøen bliver, hvis man etablerer undersøiske rev for at hindre skibe i at nedsejle Storebæltbroen, og hvor mange skibe, eksempelvis tankskibe, må grundstøde ved passagen af Storebælt, før det er uacceptabelt for miljøet?«

Skriftlig begrundelse

Der henvises til trafikministerens besvarelse af spørgsmål F 3 og F 4 til Trafikudvalget (alm. del F bil. 13), hvoraf det fremgår, at man ikke ved, hvor mange skibe der ikke kan passere Vesterrenden og derfor må ud i Østerrenden, ej heller hvor stor risikoen er for påsejling af broen eller grundstødning. Den sidste risiko ser endda ud til at være en, man er indstillet på at øge, evt. ved etablering af undersøiske rev. Hvilke følger dette måtte få for gennemstrømningen – og hvilke følger de mange skibssulykker får for miljøet – ser ikke ud til for øjeblikket at optage A/S Storebælt og dermed heller ikke trafikministeren. Men der er vel håb om, at miljøministeren ikke er slet så ubekymret.

Margrete Auken (SF):

I hele det seneste års diskussion om Storebæltforbindelsens miljøeffekt har vi været mest optaget af den overordnede virkning på trafikpolitikken og af, hvad der skete på lang