

[Skatteministeren]

nisteren. Det største fradrag for personbiler opnås, når disse er udstyret med rullesele på bagsædet, højre sidespejl, der kan betjenes indefra, halogenforlygter og bagrudevisker og -vasker.

Da denne fordeling senest blev ændret i 1989, var det ikke muligt at finde andet relevant sikkerhedsfremmende udstyr.

Der er imidlertid i 1991 taget initiativ til at drøfte mulige ændringer i den eksisterende ordning.

I disse drøftelser indgår også spørgsmålet om afgiftsfritagelse for airbags og stoplygte i bagruden. Det er bl.a. blevet undersøgt, hvilke bilmodeller der nu og inden for de næste par år vil kunne tilbyde airbags, og hvilke normer eller standarder de nævnte airbags opfylder.

Jeg forventer, at drøftelserne afsluttes snart.

Spm. nr. S 982

Til forsvarsministeren (13/7 92) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Vil ministeren oplyse, hvorvidt regeringen stadig fastholder, at der ikke skal være lodspligt ved gennemsejlingen af arbejdsområdet ved Storebæltsbyggeriet?«

Begrundelse

I slutningen af juni måned forekom der to grundstødninger af store skibe ved Storebæltsbyggeriet. Skibene påsejlede de kunstige øer, der skal bruges til forankring af brokablerne. Til alt held gik der ikke hul på skibenes bundtanke.

Tankskibet »Tinka« sejlede for fuld fart, 12 knob (ca. 24 km), men på trods af store bundskader på skibet skete der ingen udslip fra tankene med 3.900 tons olie.

Det næste uheld skete for det ghanesiske skib »Keta Lagoon«, der var lastet med sukker. Grundstødningen skete efter en grov navigationsfejl, efter sigende på grund af problemer med selvstyreanlægget. En helt uacceptabel undskyldning, eftersom der burde være ekstra udkik eller rorgænger ved passage af området.

Grundstødningerne skete, uanset at der er en omfattende afmærkning i det kritiske område, og i begge tilfælde var der ingen lods om bord.

Efter selv at have sejlet i området – godt nok i fritidsbåd – vil jeg vove den påstand, at der vil ske uheld uanset den gode afmærkning, da lysene fra arbejdsstederne kan forvirre utroligt, ligesom det må formodes, at adskillige fremmede skibe ikke har kendskab til byggeriet i området, som gennemsejles af ca. 20.000 skibe om året.

Skal der virkelig ske en katastrofe, inden der bliver indført lodspligt i Storebælt?

SF's forslag om lodspligt er jo hidtil blevet syltet af regeringen.

Svar (17/7 92):

Forsvarsministeren (Enggaard):

Idet jeg skal henvise til tidligere svar af 13. juli 1990 på spørgsmål nr. S 1023 også stillet af Tommy Dinesen, skal jeg oplyse, at det fortsat er regeringens hensigt at søge spørgsmålet om lodspligt i de danske internationale stræder, Sundet og Storebælt, behandlet i Den Maritime Komité, der er nedsat under Helsingforskommissionen.

Miljøministeriet har over for mig oplyst, at Miljøministeriet på regeringens vegne i september 1991 i Den Maritime Komité under Helsingforskommissionen har fremlagt et forslag om, at Østersølandene i deres nationale lovgivning optager bestemmelser om, at skibe, der sejler gennem de danske stræder med farlige laster, anvender lods. Miljøministeriet oplyser endvidere, at det på det pågældende møde blev besluttet at tage forslaget op til substansdrøftelse på det næste møde i komiteen, der finder sted i efteråret 1992.

Søværnets Operative Kommando, som har modtaget melding om de to skibes grundstødning, har over for mig oplyst, at tankskibet »Tinka«, der grundstødte den 5. juni 1992, har en bruttotonnage på under 1.600 tons, og at »Keta Lagoon«, der grundstødte den 20. juni 1992, ikke var lastet med farlig last, hvorfor ingen af de to skibe ville være omfattet af Forsvarsministeriets bekendtgørelse nr. 578 af 10. august 1990 om lodstvang for skibes besejling af indre og ydre danske territorialfarvande, hvis de havde været bestemt til dansk havn i Storebælt.

Industriministeriet har over for mig oplyst, at Søfartsstyrelsens bekendtgørelse nr. 403 af 19. maj 1992 om sejlads gennem arbejdsområderne ved broforbindelsen over Østerrenden i