

anvendes kul, hvor CO₂-afgiften er højere end for gas ville varmemængden fra centrale kraftvarmeværker have været belagt med en afgift på henved 3,9 mia. kr., hvis afgiften havde været beregnet efter reglerne for de decentrale værker og varmevirkningsgraden havde været på 90 pct.

Sådan opgjort vil afgiftsrabatten til centrale kraftvarmeværker udgøre henved 2,6 mia. kr., hvoraf henved 0,3 mia. kr. kan tilskrives lavere satser for naturgas hertil, og 2,3 mia. kr. forskelle i den måde værkerne har opgjort de afgiftspligtige mængder.

Ovenstående fremstilling vedrørende de centrale kraftvarmeværker bygger på de afgiftsansigelser værkerne har givet til afgiftsmyndighederne. Det skal tilføjes, at der er iværksat en kontrolaktion overfor de centrale værkers afregning af afgift.

Spm. nr. S 687

Til miljø- og energiministeren (24/6 98) af:

Thorkild B. Fransgaard (FP):

»Kan ministeren give en begrundelse for, at de store kraftvarmeværkers varmekunder ikke skal betale energiafgift, således som varmekunderne, der forsynes med varme fra de små decentrale kraftvarmeværker, skal?«

Svar (7/7 98)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):

Jeg har forelagt spørgsmål S 687 for Skatteministeriet, som har oplyst følgende, som jeg skal henholde mig til:

»Forskellen i afgiftsbetaling mellem de centrale og decentrale værker er delvist historisk betingede.

Skatteministeren bebudede i bemærkningerne til ændringsforslaget vedrørende forhøjelsen af naturgastariffen i foråret 1997, at regeringen inden udgangen af 1998 ville fremsætte et lovforslag om ændring af reglerne for afregning af afgift fra kraftvarmeværker. Det blev bebudet, at reglerne ville indebære, at afgiftsbelastningen mellem central og decentral kraftvarme ville konvergere, at afgiftsreglerne ikke ville blive mindre gunstig for den decentrale kraftvarme,

og at ændringerne vil ske og skulle ses i sammenhæng med andre ændringer i de økonomiske forhold, således at der ikke opstår urimelige tab eller gevinster.«

Der henvises endvidere til skatteministerens besvarelse af spørgsmål S 686.

Spm. nr. S 688

Til trafikministeren (24/6 98) af:

Thorkild B. Fransgaard (FP):

»Vil ministeren venligst redegøre for, hvorledes cyklister og knallertkørere fremover skal komme fra Sjælland til Odense?«

Svar (7/7 98)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg kan oplyse, at de almindelige cykler kan medtages i langt de fleste tog, der passerer Storebælt. Rygraden i cykeltransporten udgøres af de elektriske InterCity tog, der kører fra Korsør og Nyborg hver time fra tidlig morgen til sen aften. Adgangen er dog begrænset således, at hvert togsæt som udgangspunkt kan medtage 6-8 cykler udenfor sommerferieperioden og 10-12 cykler i sommerferieperioden.

Herudover er der mulighed for at tage cyklen med i Interregionaltogene fredage og søndage. I sommerferieperioden gælder dette alle ugens dage, hvor der indsættes en særlig cykelvogn med plads til ekstra mange cykler.

Ligeledes i IC3 togene er der mulighed for at medtage sin cykel.

Endvidere er der mulighed for at få transporteret sin cykel over Storebæltbroen med den særlige »cykelshuttle«, Storebæltsbussen. Bussen kører dagligt mellem Korsør og Nyborg. Bussen har påhæftet en trailer med plads til ca. 20 cykler, cykelanhængere, tandems, knallerter, 45 km-knallerter eller lignende.

Jeg kan endvidere oplyse, at DSB har udarbejdet en brochure »Cykler over Storebælt«, hvoraf afgangstider, priser m.m. fremgår.

Jeg vil fremsende et eksemplar af brochuren til spørgerens orientering.