

og gennemsnitsalderen for den danske bilpark ligger således ikke væsentligt over dette niveau.

Spm. nr. S 1046

Til trafikministeren (7/8 98) af:

Kim Behnke (FP):

»Vil ministeren i skematisk form oplyse, hvorledes stigningen i danskernes benzinforbrug fordeler sig på delelementer som øget beskæftigelse, øget turisme, større antal biler, vækst i BNP og andre relevante undergrupper?«

Begrundelse

Det er den 4. august blevet oplyst fra EU's statistiske kontor, at danskerne er det folk i EU,

Udviklingen i benzinforbruget og andre centrale udviklingstræk (Indeks)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Benzinforbrug til vejtransport	100	101	103	103	105	108	110	114
Antal beskæftigede	100	99	98	98	97	98	99	100
Antal personbiler	100	100	101	102	101	105	109	112
BNP (1993-97 foreløbige tal)	100	101	103	104	108	111	115	119

Som det fremgår af tabellen, der er baseret på oplysninger fra Danmarks Statistik og Energi styrelsen, følger udviklingen i benzinforbruget i vid udstrækning udviklingen i bilparken og BNP. Dette er ikke overraskende, idet efterspørgslen efter transport, herunder tilvæksten i bilparken og benzinforbruget, i vid udstrækning er afledt af den samfundsøkonomiske udvikling.

Spm. nr. S 1047

Til trafikministeren (7/8 98) af:

Kim Behnke (FP):

»Vil ministeren indhente oplysninger om, hvorledes økonomien er sammensat for betalingsveje/broer i udlandet, siden man dér betaler langt

som bruger mest benzin. Luxemburg er dog ikke med, da de har en betydelig grænsehandel med benzin.

En sådan oplysning er imidlertid kun brugbar, hvis tallet er rensset for de samfundsændringer i perioden, som naturligvis giver øget benzinforbrug. Ingen vil vel have fortsat høj ledighed blot for at spare benzin.

Svar (18/8 98)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Benzinforbruget er i perioden 1990-1997 steget med ca. 14 pct. Stigningen ligger således væsentligt under den stigning, som fremgår af det i begrundelsen nævnte materiale fra Eurostat. Nedenstående tabel viser, hvorledes benzinforbruget har udviklet sig i forhold til bilparkens størrelse, antallet af beskæftigede samt bruttonationalproduktet.

mindre, end vi gør ved kørsel på Storebæltsbroen?«

Begrundelse

Når man benytter motorveje eller broer i udlandet mod betaling, er der ingen steder, hvor en strækning som Storebælt koster så meget som A/S Storebælt opkræver.

I USA er det typisk blot 1 \$ eller 0,75 \$, der betales for at krydse broer, hvis længde og bygning nemt kan sammenlignes med Storebæltsbroen. I Frankrig kan man komme flere hundrede km for bare 10 eller 12 Ff.

Da Storebæltsbroen med sin nuværende udnyttelse har et meget stort antal daglige brugere, så kan det ikke være lavere trafikmængder, der er grunden til de højere priser i Danmark. Det kan så være sammensætningen af