

meværkers elafregningspriser, herunder om det er korrekt, at værkerne ikke kan eller må afsætte el til en højere pris, når brændslet anvendt hertil stiger i pris, og om reglerne er ændret således, at stigende brændselsudgifter til elproduktion må væltes over på varmekunderne, og om reglerne følgerig er ændret?»

**Svar (29/8 2000)**

**Miljø- og energiministeren (Svend Auken):** Reglerne for afregning af el fra miljøvenlige decentrale kraftvarmeværker er ikke blevet ændret med elreformen. Disse værker har fortsat ret til at sælge den producerede elektricitet til en fast høj afregningspris.

Afregningsprisen fastsættes, som også før elreformen, på baggrund af de sparede langsigtede marginalomkostninger ved at producere el på de decentrale kraftvarmeværker.

Afregningsprisen er således ikke umiddelbart afhængig af svingninger i de decentrale værkers brændselspriser, og det er derfor den senere tids væsentlige stigning i gasprisen, der har betydet en forringelse af økonomien for de decentrale kraftvarmeværker.

I den politiske aftale om reform-opfølgning af 22. marts 2000 var regeringen og partierne bag aftalen enige om, at ændrede elproduktionsomkostninger som følge af ændrede gaspriser ikke må føre til varmepriser, som afviger væsentligt fra priser, som individuelle gas- og oliekunder har. Som opfølgning herpå blev parterne bag reformopfølgningaftalen den 16. juni 2000 enige om dels at justere den faste elafregningspris for de decentrale kraftvarmeværker, dels at give værkerne tilbud om prissikring af gas til elproduktion samt dels at udforme en særlig hjælpepakke på 250 mio. kr. for de såkaldte barmarksværker.

Denne aftale er nu ved at blive ført ud i livet. Jeg kan herunder bemærke, at bekendtgørelsen, der opjusterer den faste elafregningspris, således at varmeprisen hos de decentrale kraftvarmeværker og barmarksværkerne kan nedsættes, træder i kraft den 1. september 2000.

**Spm. nr. S 3576**

Til trafikministeren (16/8 2000) af:  
**Søren Kolstrup (EL):**

»Kan ministeren redegøre for, dels hvilke midler der skal investeres i jernbanestrækningen Tønder-Süderlügum (grænsen) for at kunne fortsætte forsøget med passagertransport Esbjerg-Niebull (sommert månederne 2000), dels i hvilket omfang man fra de tyske myndigheders side er indstillet på en renovering af strækningen Süderlügum-Niebull, såfremt den danske strækning opdateres, og finder ministeren det ønskeligt, at Banestyrelsen ofrer midler på en sådan renovering?»

**Begrundelse**

Forsøget med flere daglige forbindelser Esbjerg-Niebull har ifølge de seneste passagertællinger mere end levet op til DSB's forventninger. Strækningen Tønder-Niebull mangler imidlertid en renovering, og mange overskæringer er ubevogtede, hvorfor toget må snegle sig afsted gennem marsken.

**Svar (28/8 2000)**

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Jeg er af Banestyrelsen blevet orienteret om, at forsøget med passagerkørsel denne sommer først og fremmest har kunnet lade sig gøre på baggrund af en dispensation fra Jernbanetilsynet, da sikringsanlægget på Tønder station ikke giver mulighed for togveje til henholdsvis fra strækningen mod Niebull.

Hvis kørsel på dispensation ikke kan forlænges, skal der ifølge Banestyrelsen investeres i et nyt sikringsanlæg i Tønder, før kørsel i yderligere omfang kan finde sted.

Endvidere har Banestyrelsen tilkendegivet, at der ikke på nuværende tidspunkt findes planer om, at bygge nyt sikringsanlæg i Tønder, hvorfor der ikke eksisterer et projekteringsgrundlag for prisen af et sådan anlæg, mv.

Det er Banestyrelsens umiddelbare opfattelse, at sporets tilstand på den danske del af strækningen i høj grad trænger til at blive renoveret, hvis der skal finde kørsel sted i større omfang.

Det har ikke været muligt for Banestyrelsen, indenfor den afsatte tidsramme, at give et entydigt budgetoverslag for de nødvendige investe-