

have betydning for de danske virksomheders konkurrenceevne, idet de også rammer de øvrige lande.

På baggrund heraf bør det danske samfund ikke lide større økonomisk skade end andre lande uanset hvor meget prisen på olie, diesel og benzin stiger.

Jeg vil endvidere henvise til ECOFIN ministerrådets fælles udtalelse til de olieproducerende lande om, at EU landene ikke vil sænke skatter og afgifter på olieprodukterne, således at der kunne blive plads til fortsat høje afregningspriser til olieeksportlandene uden at forbrugerpriserne steg. Ministerrådet henviste i denne forbindelse også til hensyn til miljø- og skattepolitikken.

Ses der mere isoleret på diesel til transport har jeg følgende bemærkninger.

Den danske dieselaftgift betales af alle, der tanker olie i Danmark. Hvis vi i Danmark sænker afgiften, bliver afgiften ikke kun sat ned for danske biler, men også for udenlandske biler. Tilsvarende, når udlandet måtte sætte afgiften på diesel ned, kommer det ikke alene udenlandske vognmænd til gode, men også danske, når der tankes i udlandet. Man opnår således ikke nogen forbedring af de danske vognmænds konkurrencesituation i forhold til udenlandske vognmænd ved at sænke den danske dieselaftgift. Man kan højst opnå en kort midlertidig udskydelse af vognmændenes problemer med her og nu at få overvæltet omkostningsstigninger, men man løser ikke de mere basale konkurrenceevnespørgsmål ved en sådan politik. Det vil være på bekostning af hensynene til miljø- og trafikomfang mv., der søges varetaget gennem dieselaftgiften.

I øvrigt kan jeg nævne, at jeg den 13/9-2000 har sendt et brev til vognmandserhvervet i hvilket jeg har oplyst vognmandserhvervet om, at Regeringen gerne vil hjælpe vognmandserhvervet ved at ændre på afgiftsregler, der forvrider i forhold til udenlandske vognmænd, men at vi ikke tror på, at en dieselaftgiftsnedsettelse vil hjælpe vognmandserhvervet. Jeg og den øvrige regering er naturligvis villige til en saglig dialog om dieselaftgiftsforholdene, grænsehandel og danske vognmænds situation. Indtil nu har vi ikke modtaget dokumentation for, at en dieselaftgiftsnedsettelse i forhold til niveauet i de omkringliggende lande for alvor skulle kunne

hjælpe på danske vognmænds konkurrenceevne i forhold til udenlandske. Skatteministeriet analyserer fortsat på de forskellige oplysninger fra olieselskaberne, udviklingen i salget af dieselolie og på oplysninger givet af DTL den 1. september 2000, og har aftalt videre tekniske og politiske drøftelser med vognmandserhvervet.

Spm. nr. S 3690

Til justitsministeren (30/8 2000) af:

Kim Behnke (FRI):

»Hvad er formålet med prøvelsesattester og det forhold, at bigami straffes med op til 6 års fængsel jf. straffelovens § 208 - og dermed betragtes som en meget grov forbrydelse?«

Begrundelse

Når man vil giftes, skal man have en prøvelsesattest - ellers kan man ikke blive viet. Spørgeren formoder, at »prøvelsen« skal sikre, at parterne ikke allerede er gift, har »ulovlige« familierelationer, som kan medføre indavl, er umyndiggjorte eller på anden måde ikke må gifte sig.

Det fremgår imidlertid af en artikel i Ekstra Bladet den 16. august 2000, at en 62-årig kvinde er blevet dømt for bigami. Hvis ikke det kan opdages i forbindelse med udstedelsen en prøvelsesattest, forekommer det jo som spild af tid og penge at skulle udarbejde disse.

Når man så ser på straffelovens § 208 og opdager at bigami straffes med op til 6 år, så er det jo på linie med grov vold, voldtægt med døden til følge og lignende meget grove forbrydelser. I det moderne samfund, hvor vi har registreret partnerskab, ændrede arveregler, lige behandling af børn født inden for og uden for ægteskab, så kan denne straffebestemmelse forekomme forældet i forhold til »forbrydelsens« omfang ved bigami.

Bigami er vel mest forbudt i vores land ud fra en kulturhistorisk og religiøs begrundelse mere end ud fra en strafferetlig begrundelse. Der er jo ikke umiddelbart nogen, der lider overlast ved bigami i et omfang, som gør, at det skal straffes på lige fod med de groveste forbrydelser.