

Hvis der en dag skulle indkvarteres asylansøgere på Middelgrunden på ny, ville antallet af asylansøgere dog afhænge af, hvilken funktion indkvarteringsstedet skulle varetage.

Spm. nr. S 3869

Til indenrigsministeren (15/9 2000) af:

Helge Adam Møller (KF):

»Kan ministeren redegøre for, hvornår og i hvilket omfang »den øde ø« Middelgrunden ud for København har været benyttet som acylcenter for ikke-kriminelle asylansøgere, og kan ministeren bekræfte, at der i den periode ikke har været nogen indsigelser mod denne anvendelse fra partier i Folketinget, og at de bygninger, som tidligere blev anvendt til beboelse for asylansøgere på øen, fortsat eksisterer?«

Svar (27/9 2000)

Indenrigsministeren (Karen Jespersen):

Middelgrunden blev i perioden fra 12. november 1984 til 1. marts 1986 anvendt som modtagecenter for ca. 200 asylansøgere til aflastning af Center Sandholm i Allerød Kommune.

Middelgrunden genåbnede som acylcenter den 30. april 1986 på grund af et øget pres på landets øvrige acylcentre, og fordi man forventede en øget tilstrømning i antallet af asylansøgere fra Sri Lanka til Danmark. Brugsoverenskomsten med Forsvarsministeriet, som ejede Middelgrunden, blev efterfølgende opsagt den 19. juni 1987 med virkning fra den 15. august 1987. Middelgrunden har ikke siden været anvendt til indkvartering af asylansøgere.

Bygningerne, som tidligere blev anvendt til beboelse for asylansøgerne på Middelgrunden, ejes af statens ejendomsselskab Freja ejendomme A/S. Det bemærkes i den forbindelse, at Miljøministeriet, Fredningsstyrelsen, ved brev af 23. oktober 1984 til Forsvarsministeriet har fredet hele fortanlægget.

Udlændingestyrelsen har i øvrigt oplyst, at styrelsen ikke er bekendt med, at der har været indsigelser fra partier i Folketinget mod anvendelsen af Middelgrunden til indkvartering af asylansøgere.

Spm. nr. S 3797

Til skatteministeren (11/9 2000) af:

Ole M. Nielsen (KRF):

»Vil ministeren redegøre for, hvorledes brændstofudgifterne inklusive afgifter samlet set belaster transporterhvervets økonomi i såvel Danmark som Tyskland?«

Begrundelse

Michael Svane fra Dansk Transport og Logistik nævner den 7. september 2000 i Aktuelt, at siden januar 1999 er omkostningen for transporterhvervet i kraft af dieselpriiser og dieselafgifter nu oppe på 75 øre ekstra per kilometer. Det fører ifølge Michael Svane til, at mange virksomheder vil være tvunget til at dreje nøglen om.

Svar (19/9 2000)

Skatteministeren (Ole Stavad):

De danske dieselafgifter er 258 øre/liter almindelig dieselolie, 248 øre/liter let dieselolie og 230 øre/liter svovlfattig dieselolie. Dertil kommer CO₂-afgift på 27 øre/liter uanset type. Den mest benyttede dieselolie på markedet er den svovlfattige.

I sammenligning er den tyske afgift på 283,8 øre/liter for en kvalitet, der svarer til den danske lette dieselolie, hvortil kommer en beredskabslagerafgift på 3,4 øre/liter.

Forskellen i den samlede punktafgift på den danske svovlfattige dieselolie og den tyske dieselolie er dermed godt 30 øre/liter. Tages i betragtning, at den svovlfattige dieselolie er ca. 12,6 øre/liter dyrere at producere, er afgiftsforskellen mellem Danmark og Tyskland små 18 øre under hensyntagen til kvalitetsforskelle. Dermed er det danske afgiftsniveau i overensstemmelse med regeringens målsætning om en afgiftsforskel på 10-20 øre/liter i forhold til Tyskland.

Regeringens målsætning om en afgiftsforskel på 10-20 øre/liter i forhold til Tyskland er afbalanceret på en sådan måde, at der er taget hensyn til transporterhvervets konkurrenceevne, grænsehandelen og miljøet.

I begrundelsen for spørgsmålet henvises til, at omkostningsstigningen siden 1. januar 1999 har været på 75 øre pr. km som følge af afgifts- og prisstigninger. Imidlertid har også tyske