

Svar (8/3 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Konkurrencen på Helsingør-Helsingborg-overfarten må formodes at resultere i lavere overfartspriser, end de ville have været uden konkurrence, og der kan derfor antagelig forventes en stigning i trafikken ud over den almindelige trafikvækst, idet denne stigning vil være afhængig af, hvor store prisfald konkurrencen resulterer i. Det er ikke muligt mere præcist at vurdere størrelsen heraf.

Øresundskonsortiet skal ved udformningen af takstsystemet og takststrukturen for vejtrafikens benyttelse af Øresundsforbindelsen tage *udgangspunkt* i niveauet for færgetaksterne ved Helsingør-Helsingborg og er som følge heraf ikke bundet til at opkræve afgifter af nøjagtig samme størrelse som færgetaksterne.

Det er derfor på nuværende tidspunkt, hvor det fremtidige prisniveau på Helsingør-Helsingborg-overfarten og takstsystemet og -strukturen for benyttelsen af Øresundsforbindelsen ikke er kendte, ikke muligt at vurdere de afledte konsekvenser for Øresundsforbindelsens indtægter fra vejtrafikken som følge af en konkurrerende færgefart på Helsingør-Helsingborg-ruten, men det kan selvsagt ikke udelukkes, at der kan blive tale om et mindre samlet provenu og dermed en forlænget tilbagebetalingstid for forbindelsen.

Spm. nr. S 1389

Til justitsministeren (13/2 96) af:

Jette Gottlieb (EL):

»Kan ministeren oplyse, om den svenske grundlovs bestemmelser om Grundläggande fri- och rättigheter, § 17, »Förening av arbetstagare samt arbetsgivare och förening av arbetsgivare äger rätt att vidtaga fackliga stridsåtgärder, om annat ej följer av lag eller avtal«, lag (1976:871) har givet anledning til problemer i forbindelse med faglige konflikter i forhold til arbejdsmarkedets parter, politiet og befolkningen i Sverige?«

Foreløbigt svar (23/2 96)

Justitsministeren (Bjørn Westh):

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet anmodet Justitiedepartementet i Sverige om en udtalelse.

Når udtalelsen foreligger, vil Justitsministeriet vende tilbage til sagen.

Spm. nr. S 1532

Til trafikministeren (26/2 96) af:

Jette Gottlieb (EL):

»Hvilken målemetode er benyttet ved beregning af trafikens CO₂-bidrag i 1988, hvordan beregnes dette år for år, og hvem foretager målinger og beregninger?«

Svar (8/3 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Indledningsvis kan jeg oplyse, at den anvendte målemetode er beskrevet i følgende to publikationer »Referencemodel for den danske transportsektor 1988-2030«, COWIconsult (1990), og i »Transportsektorens miljøbelastning«, Trafikministeriet (1994).

Det statistiske materiale, der anvendes til beregning af transportsektorens CO₂-emissioner, er behæftet med en vis usikkerhed. Ved beregning af transportsektorens CO₂-emissioner i året 1990 er Energistyrelsens officielle energistatistik for transportsektorens energiforbrug afstemt med Trafikministeriets officielle statistik for trafikarbejdet. På baggrund af historiske data for trafikarbejdet udregnes transportsektorens CO₂-emissioner for de pågældende år, herunder for året 1988. For de år, hvor der endnu ikke foreligger opgørelser over transportsektorens trafikarbejde, baseres beregningen på Trafikministeriets fremskrivning af trafikarbejdet.