

**Spm. nr. S 1899**

Til udenrigsministeren (30/1 04) af:

**Margrete Auken (SF):**

»Er der gjort forsøg på at inddrage lokale repræsentanter for det kinesiske styre i Tibet i menneskerettighedsdialogen mellem Danmark og Kina eller mellem EU og Kina?«

**Begrundelse**

Ved kritik af menneskerettighedskrænkelser i Tibet, f.eks. den systematiske brug af tortur og mishandling i fængslerne, henviser Kina i nogle tilfælde til den kinesiske administrations manglende kontrol over det såkaldt autonome tibetanske styre i Tibet som årsag til, at det er svært at komme menneskerettighedskrænkelserne til livs. Et direkte samarbejde med de lokale myndigheder i de tibetanske områder vil give lettere adgang til at foreslå eller etablere kontrolforanstaltninger til monitorering af menneskerettighedskrænkelser, som også er overtrædelser af den kinesiske lovgivning. Det vil desuden muliggøre en kontrol med den kinesiske regering vilje til at løse disse problemer.

**Svar (17/2 04)**

**Udenrigsministeren (Per Stig Møller):**

Menneskerettighedsdialogen med Kina foregår på regeringsniveau. Det er de respektive regeringer, der bestemmer sammensætningen af delegationerne.

**Spm. nr. S 2093**

Til trafikministeren (9/2 04) af:

**Margrete Auken (SF):**

»Kan ministeren bekræfte, at eksperter forudsiger om, at den billige olie vil begynde at slippe op om 10-15 år og de konsekvenser, det vil få for ikke mindst biltrafikken over Femern Bælt, slet ikke indgår i de »forsigtige« trafikprognoser, der i dag udgør grundlaget for en eventuel fast Femern Bælt beslutning?«

**Begrundelse**

Der henvises til ministerens udtalelser til artiklen i Fyns Stiftstidende den 8. februar 2004: »Femern kan koste dyrt« og til konferencen: »Olie demand, production and cost – prospects for the future«, <http://www.ida.dk/oilconference/>.

**Svar (20/2 04)**

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Der er udarbejdet to grundlæggende trafikprognoser for biltrafikken over Femern Bælt. De er baseret på to forskellige scenarier for udviklingen i energipriser i perioden frem til 2015, der er antaget som åbningsår for en fast forbindelse.

Det ene scenario er baseret på en forudsætning om, at verdensmarkedsprisen for råolie er stort set uændret i faste priser, og at brændstofpriserne stiger 15%.

Det andet scenario forudsætter, at råolieprisen stiger med ca. 33%, og at brændstofpriserne stiger med ca. 50% i faste priser. Sidstnævnte scenario medfører en forventning om en noget mindre biltrafik på en fast forbindelse end for scenariet med stort set uændrede energipriser.

Antagelserne om udviklingen i råolieprisen ligger inden for rammerne af Det Internationale Energiagenturs seneste vurderinger. Agenturet vurderer således, at olieprisen i 2002-priser vil falde til 21 USD pr. tønde råolie frem til 2010. I perioden fra 2010 til 2030 antager Det Internationale Energiagentur, at olieprisen stiger lineært fra 21 til 29 USD pr. tønde råolie. Prisen er i dag ca. 30 USD pr. tønde.

Resultaterne af prognoserne for biltrafikken over Femern Bælt blev fremsendt til trafikudvalget den 26. maj 2003. Det fremgår heraf, at tilbagebetalingstiden for den faste forbindelse er beregnet til henholdsvis 33 år for scenariet med stort set uændrede energipriser og 37 år ved høje energipriser.

Herudover blev resultaterne af trafikprognoserne i referencesituationen uden en fast forbindelse over Femern Bælt fremsendt til trafikudvalget den 24. november 2003.