

Til *miljøministeren* (15/3 79) af:

**Maisted (FP):**

»Kan ministeren bekræfte, at miljøstyrelsen i utilfredshed med domstolene har anbefalet emissionsværdier for danske virksomheders spildprodukter, der er teknisk uopfyldelige, for på denne måde at udøve straffeekspositioner, der går uden om domstolene, og hvilke resultater har miljøstyrelsen opnået ved at stille uopfyldelige krav?«

(Spm. nr. 713).

#### Begrundelse.

Miljøstyrelsen har den opfattelse, at domstolene idømmer bøder i forbindelse med miljøbeskyttelsesloven på et så lavt niveau, at intentionerne bag lovens straffebestemmelser ikke kan betragtes som opfyldt.

Miljøstyrelsens skrivelse til miljøministeriet af 23. august 1978.

*Besvarelse* (23/3 79):

**Miljøministeren** (Ivar Nørgaard):

Den første del af spørgsmålet kan jeg besvare benægtende.

Den anden del af spørgsmålet bortfalder herefter.

Til *handelsministeren* (15/3 79) af:

**Askjær Jørgensen (FP):**

»I fortsættelse af svaret på mit spørgsmål nr. 696 af 9. marts 1979 bedes det oplyst, hvorvidt ministeren har nogen statistik eller anden oplysning om, hvorledes den erhvervsmæssige bilkørsel fordeler sig i Danmark – f.eks. om der kan oplyses om den erhvervsmæssige kørsel i biler, der kan føres på almindeligt kørekort til vogne under 3.500 kg, og hvor stor en procentdel af denne kørsel der foregår i bymæssig bebyggelse med hastighedsgrænse på 60 km/t, henholdsvis hvor stor en procentdel af de kørte kilometer der køres i de områder, hvor der nu i henhold til ministerens restriktioner kun må køres 80 km–100 km/t.«

(Spm. nr. 715).

#### Begrundelse.

Under erhvervsmæssig kørsel tænkes der på områder som salgsfolk, læger, politi, told-

væsen, offentlige myndigheder i øvrigt, når disse kører foranlediget af en samfundsfunction, altså for at den pågældende myndighed kan nå frem, eksempelvis i en kontrolfunktion – og ligeledes tænkes der på alle de biler, der køres til landbrug, gartnere, dambrug, pelsfarme osv., f. eks. dyrlæger, konsulenter, regnskabsfolk, inseminører samt selvfølgelig alle de mange forskellige håndværkere, der besøger de nævnte virksomheder.

Under erhvervsmæssig kørsel tænkes der selvfølgelig også på de mange tusinde, der hver dag i firmaernes biler kører ud på diverse byggepladser, til vejarbejder, brobyggeri osv.

Såfremt ministeren ikke kan oplyse i henhold til foreliggende talmateriale, udbedes ministerens skøn vedrørende de beskrevne områder.

*Besvarelse* (21/3 79):

**Handelsministeren** (Arne Christiansen):

Baseret på Akademiet for de tekniske Videnskabers trafikforskningsgruppes rapport »Trafik 2000«, undersøgelser foretaget på Danmarks tekniske højskole samt skøn i de tilfælde, hvor det foreliggende talmateriale er mangelfuldt, kan det oplyses, at der af det samlede årlige energiforbrug til vejtransport på godt 22 mill. Gcal. skønsmæssigt anvendes ca. 3,5 mill. Gcal. til kørsel i erhvervsøjemed uden for bymæssig bebyggelse. De 3,5 mill. Gcal. fordeler sig med ca. 3 mill. Gcal. til lastbilkørsel og ca. 0,5 mill. Gcal. til anden kørsel. Da hastighedsgrænsen for lastbiler er 70 km/t, gælder det – opgjort på grundlag af energiforbruget – at ca. 15 pct. af den erhvervsmæssige kørsel uden for byerne vil blive påvirket af de nye hastighedsgrænser.

Som ved besvarelsen af det tidligere stillede spørgsmål fra hr. Askjær Jørgensen (spørgsmål nr. 696) er der grund til at understrege, at skabes der ikke balance mellem udbud og efterspørgsel på det internationale oliemarked gennem forholdsvis milde indgreb i forbrugerlandene, bliver det prisen, der må sørge herfor, og at dette vil kunne få langt alvorligere konsekvenser for den erhvervsmæssige kørsel og samfundet som helhed.

Til *handelsministeren* (15/3 79) af: