

Svar (7/2 97)**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Den type stålautoværn, som opsættes i motorvejenes midterrabat som erstatning for de gamle kabelautoværn, er testet i Tyskland i henhold til en norm, som i udkastform er blevet drøftet mellem forskellige europæiske lande i det såkaldte CEN-regi.

Der stilles således en lang række krav til de nye stålautoværns funktionsegenskaber, herunder krav om at stålautoværnet ikke må kunne gennemkøres af en personbil med en hastighed på 100 km/t eller af en 10 tons lastbil med en hastighed på 70 km/t. Der stilles også krav til autoværnets maksimale udbøjning og til de maksimale påvirkninger, som personer i en ulykkesbil må udsættes for.

Min forgænger har som svar på Finansudvalgets spørgsmål 32 i 1996 oplyst, at de nye autoværn, der blev påbegyndt opsat, var sådanne, som i Tyskland var afprøvet efter de tyske krav, og at Vejdirektoratet på den baggrund accepterede, at opsætningen kunne gennemføres straks, mod at entreprenøren påtog sig det fulde ansvar, såfremt det ved senere påkørselsforsøg viste sig, at der var problemer med at opfylde den krævede norm. Denne afprøvning er tilendebragt, og Vejdirektoratet fik den 30. oktober 1995 besked om resultatet af afprøvningen, der viste, at autoværnet burde forsynes med ekstra tværstivere. Dette blev straks iværksat for entreprenørens regning.

Det er ved påkørselsforsøg i Tyskland påvist og over for Vejdirektoratet dokumenteret, at ovennævnte funktionskrav, som stilles til de nye stålautoværn, rent faktisk er opfyldt.

Påkørselsforsøgene er foretaget for det tyske trafikministerium under ledelse af det tyske prøvningsinstitut BAST, som har frigivet hovedresultaterne af testene. Den samlede rapport vedrørende påkørselsforsøgene vil, efter hvad Vejdirektoratet har fået oplyst, blive offentliggjort af det tyske trafikministerium i foråret 1997.

Spm. nr. S 1369

Til fødevareministeren (7/2 97) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Hvad er baggrunden for, at der gives EU-tilskud til transport med sukkerroer på lastbil og ikke til mere miljøvenlige transportmidler som tog og skib, og vil ministeren arbejde for en ændring af reglerne, så disse transportmidler i fremtiden også kan støttes?«

Begrundelse

I svar til spm. nr. 1192 (5. februar 1997) siger trafikministeren, at der kun gives tilskud til transport af sukkerroer med lastbil.

En sådan politik må da være i direkte modstrid med alle vedtagne miljø- og trafikhandlingsplaner i Folketinget, f.eks. Trafikplan 2005, i følge hvilken det var Folketingets intention, at mere gods skulle overføres fra landevejstrafikken til de mere miljøvenlige transportformer som tog og skib.

Svar (14/2 97)**Fødevareministeren (Henrik Dam Kristensen):**

EU's landbrugsministre fastsætter årligt en række sukkerpriser gældende for roer leveret til fabrik samt en interventionspris for hvidt sukker. Disse priser er beregnet under hensyntagen til bl.a. et fragttilskud for levering af A- og B-roer til fabrikkerne.

Det er således sukkerroedyrkerne, der afholder alle transportomkostninger i forbindelse med levering af roerne til sukkerfabrikken. Til gengæld betaler Danisco Sugar det af EU fastsatte fragttilskud til sukkerroedyrkerne i Danmark. Fragttilskuddet udbetales uanset om transporten foregår med lastbil, tog eller skib – eller eventuelt andre transportmidler – og uafhængigt af roedyrkerens afstand til sukkerfabrikken.

I 1996 udgjorde fragttilskuddet 3,6915 ECU/100 kg kvotesukker, og Danisco Sugar udbetalte ialt ca. 117 mio. kr. i fragttilskud til roedyrkerne i Danmark.

Da fragttilskuddet er helt uafhængigt af transportformen er der ingen anledning til at søge markedsordningen ændret på dette punkt.