

der giver en væsentlig reduktion i emissionerne fra de enkelte køretøjer. Kommissionen har i 1996 fremlagt yderligere forslag vedr. skærpede normer for personbiler i år 2000 og 2005 samt krav til de anvendte brændstoffer fra år 2000. I 1997 vil Kommissionen fremlægge yderligere forslag vedrørende varebiler, busser/lastbiler samt skærpede regler for periodisk syn.

CO₂-emissionerne fra trafikken er bl.a. afhængig af brændstofpriserne. De i forbindelse med skattereformen vedtagne afgiftsstigninger medvirker således til en begrænsning i CO₂-udslippet.

Herudover er CO₂-udslippet især afhængig af de enkelte køretøjers energiøkonomi. Her er det væsentligt, at der på EU-niveau indgås aftale med bilindustrien om forbedring af den gennemsnitlige energieffektivitet for nye personbiler. Ved rådsmødet den 25. juni 1996 bekræftede miljøministrene, at målet på mellemlang sigt er at opnå et gennemsnitligt brændstofforbrug for nye personbiler i EU på 20 km/l for benzindrevne biler og 22,2 km/l for dieseldrevne biler.

For at fremme energieffektiviteten har regeringen fremlagt forslag til en omlægning af vægtafgiften til en grøn ejerafgift.

Herudover er det regeringens målsætning, at der skal sættes på kollektiv transport. Netop i disse år foretages der store investeringer på dette område.

I regeringens handlingsplan til begrænsning af CO₂-udslippet på transportområdet fra foråret 1996 er der en nærmere gennemgang af virkemidler, som planlægges taget i anvendelse, hvorfor der henvises hertil.

På støjområdet er der sket en positiv udvikling bl.a. som følge af, at der i EU med virkning fra 1995/96 er vedtaget et direktiv om skærpelse af kravene til motorstøjen fra såvel lette som tunge køretøjer.

For effektivt at reducere støjen har der desuden i en længere årrække været afsat midler på finansloven til støjbekæmpelse.

Med henblik på i en senere fase at udarbejde en handlingsplan for beskyttelse af særlige støjrante boliger langs vejene, er der igangsat et udredningsarbejde for at opstille kriterier for prioritering af denne indsats.

Der er således både iværksat og planlagt en lang række initiativer til begrænsning af transportsektorens miljøbelastning.

Spm. nr. S 1318

Til trafikministeren (4/2 97) af:

Jette Gottlieb (EL):

»Hvilke parter og interesseorganisationer har regeringen inddraget ved udarbejdelsen af trafikhandlingsplanerne »Regeringens transport-handlingsplan for miljø og udvikling« fra 1990 og »Trafik 2005« fra 1993, og hvilke parter og interesseorganisationer har regeringen inddraget ved udformning og implementering af konkrete midler eller instrumenter med henblik på at nå reduktionsmålene for transportens forurening, således som disse er fastlagt for nu 7 år siden?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 1316.

Svar (14/2 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Ved udarbejdelsen af »Regeringens transport-handlingsplan for miljø og udvikling« fra 1990 var det første gang, at en dansk regering forsøgte at opstille et samlet miljø-billede for transportsektoren. Planen blev udarbejdet under ledelse af Trafikministeriet i samarbejde med de relevante ministerier og statslige styrelser.

Udarbejdelsen af »Trafik 2005« blev indledt med en lang række møder med forskellige parter og interesseorganisationer. Disse blev som en opfølgning på møderne inviteret til at indlevere bidrag til planen, og invitationen blev fulgt op af følgende:

HT

Kommunernes Landsforening

Københavns Kommune

Danske Vognmænd

Turistvognmændenes Landsforening

Landsforeningen Danmarks Bilruiter

Foreningen Jyllandsbusserne

NOAH-Trafik

Danmarks Naturfredningsforening

Dansk Cyklistforbund

FDM

Dansk Vejforening

Danmarks Automobilforhandler Forening

Erhvervenes Transportudvalg

Rederiforeningerne