

Spm. nr. S 744

Til trafikministeren (10/12 97) af:

Ole Sohn (SF):

»For det tilfælde at den nye rabatstruktur for privatbilismen over Storebæltsforbindelsen medfører en kraftig tilbagegang for den kollektive togtrafik, vil ministeren så genoverveje den samlede rabatstruktur, og forudsætter det i givet fald, at alle forligspartier er enige?«

Svar (18/12 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg kan henvise til bemærkningerne til lovforslag L 97 om ændring af lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, fremsat den 27. november 1996. Det fremgår heraf, at de afgifter og rabatter, der vil være gældende ved åbningen af vejforbindelsen medio 1998, fastlægges i overensstemmelse med den politiske aftale af 24. oktober 1996 og efter drøftelse mellem aftaleparterne. Afgifterne og rabatterne vil blive revideret med passende mellemrum. Sådanne revisioner vil ligeledes blive drøftet mellem aftaleparterne. Revisionerne vil bl.a. ske i lyset af trafikudviklingen og renteutviklingen samt konkurrencesituationen for forbindelsen.

Spm. nr. S 745

Til trafikministeren (10/12 97) af:

Ole Sohn (SF):

»Hvilke beregninger over CO₂-udledning fra privatbilismen har ligget til grund for partierne bag supplementsaftalens beslutning om at sænke taksterne for biltrafikken på Storebæltsbroen?«

Svar (18/12 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Taksterne for benyttelsen af motorvejsforbindelsen over Storebælt blev aftalt i efteråret 1996 som led i aftalen vedrørende DSB af 24. oktober 1996 mellem regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti som supplement til DSB-rammeaftalen af november 1994. Disse takster er anført i bemærkningerne til L 97 om ændring

af lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt.

Retningslinierne for rabatter blev ligeledes aftalt i den overfor omtalte supplementsaftale til DSB-rammeaftalen, hvilket fremgår af bemærkningerne til lovforslaget.

I bemærkningerne til ovennævnte lovforslag blev der redegjort for de miljømæssige konsekvenser af lovforslaget, herunder for CO₂-udledning.

Da den nylige beslutning om rabatter alene udmønter tidligere beslutninger herom, er der ikke foretaget fornyede vurderinger af de miljømæssige konsekvenser heraf.

Spm. nr. S 746

Til statsministeren (10/12 97) af:

Ole Sohn (SF):

»Vil statsministeren oplyse om, og i givet fald hvordan der sker en koordination af regeringens CO₂-politik, herunder om en takstnedsættelse for privatbilismen på Storebæltsbroen er set i sammenhæng med regeringens generelle CO₂- og klimapolitiske mål?«

Svar (23/12 97)

Statsministeren (Poul Nyrup Rasmussen):

Jeg har forelagt spørgsmålet for trafikministeren, som i samråd med miljø- og energiministeren har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»Regeringen offentliggjorde i 1996 Energi-handlingsplanen Energi 21 og Handlingsplanen for reduktion af transportsektorens CO₂-udslip. Regeringens handlingsplan på transportområdet er koordineret med Energi 21.

Det fremgår af handlingsplanen på transportområdet, at udviklingen er præget af en vækst i trafikken. Denne vækst forventes også fortsat i de kommende år. En af de vigtigste forudsætninger for, at CO₂-målsætningen på transportområdet kan opfyldes, er derfor, at der sker en forbedring af bilernes energieffektivitet, således at den stigende trafik ikke medfører en tilsvarende vækst i CO₂-udslippet.

Taksterne for benyttelsen af motorvejsforbindelsen over Storebælt blev aftalt i efteråret 1996. Disse takster er anført i bemærkningerne til