

ke det økonomiske incitament, som affaldsafgiften giver til at bortskaffe affaldet på den miljømæssigt set bedste måde.

Spm. nr. S 184

Til trafikministeren (16/4 98) af:

Hans Christian Schmidt (V):

»Vil ministeren redegøre for regeringens intentioner og konkrete hensigter om at støtte forskningen i alternative brændstoffer, lette afgifterne for særligt miljørigtige biler og forbedre samspillet mellem privat og offentlig trafik?«

Begrundelse

Danmark er i dag det land i verden, hvor bilerne betaler de absolut højeste bilafgifter – bl.a. af hensyn til miljøet. Derfor er det også vigtig at sikre, at provenuet bliver anvendt til miljørigtige tiltag. F.eks. til miljørigtig transport og til bekæmpelse af de forskellige miljøgener, som trafikken er årsag til.

Svar (24/4 98)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Regeringen finder, at det er væsentligt at drage erfaringer m.h.t. anvendelse af alternative brændstoffer, og har på baggrund heraf taget initiativ til gennemførelse af en række forsøg med at anvende andre drivmidler i transportsektoren.

Konkret har regeringen givet økonomisk støtte til en række projekter vedrørende udvikling og anvendelse af miljø- og energivenlig teknologi til køretøjer, herunder demonstrationsprojekt om naturgasbus i Vejle, afprøvning af bl.a. hybrid-bus og rapsoliebus i Aalborg, udvikling og demonstrationsprojekt om anvendelse af DME (dimetylæter) til transportformål, opfølgingsprojekt om miljøfordele og driftserfaringer ved anvendelse af flaskegasbusser i København og projekt om DUO-busser i København.

Endvidere kan jeg oplyse, at der i efteråret 1995 i Miljø- og Energiministeriets regi blev

nedsat en »Biobrændstof-gruppe« med det formål at sikre en koordinering af projekter vedrørende biobrændstoffer til transportformål.

For så vidt angår spørgsmålet om at lette afgifterne på miljørigtige biler, kan jeg oplyse, at regeringen generelt på linie med en række andre hensyn tilstræber, at afgiftsstrukturen indrettes således, at den giver incitament til at begrænse miljøbelastningen. Som bekendt vedtog Folketinget sidste år en omlægning af vægtafgiften for nye biler til en grøn ejerafgift med henblik på at fremme efterspørgslen efter biler med et lavere energiforbrug.

Afslutningsvis kan jeg oplyse, at regeringen på forskellig vis arbejder for at forbedre samspillet mellem privat og offentlig trafik. Som eksempel herpå kan nævnes, at man i forbindelse med udvidelsen af Helsingørmotorvejen har søgt at tilgodese samspillet mellem privat og offentlig trafik ved at etablere bedre busstoppestedsfaciliteter, nye cykelskure og »kys-og-kør«-faciliteter ved Nærum Station. Endvidere har man planlagt etablering af et samkørselsanlæg.

Også ved andre større banegårde og S-togsstationer er der etableret cykelfaciliteter og gode parkeringsmuligheder for biler m.v. med henblik på at forbedre samspillet mellem privat og offentlig trafik.

Spm. nr. S 185

Til trafikministeren (16/4 98) af:

Hans Christian Schmidt (V):

»Vil ministeren kommentere den skærende kontrast mellem analyseinstituttet AIM-Nielsen's nyligt fremlagte undersøgelse vedrørende danskernes opfattelse af personbiler som den absolut største bidragsyder til CO₂-udledningerne, og de gængse OECD-tal der viser, at personbiler står for ca. 12 pct. af den samlede udledning?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 184.