

Begrundelse

I en artikel i Børsen den 11. november 1998 anføres det, at den danske elpris ville være 10 øre dyrere pr. kWh, såfremt den danske elproduktion levede op til de svenske miljøkrav, samt at den danske regering har afvist den svenske regerings ønsker om en harmonisering af miljøkrav og elafgifter.

Med spørgsmålet ønskes bl.a. belyst, hvori forskellene mellem de danske miljøkrav og elafgifter er primært i forhold til Sverige, men også i forhold til Finland.

Svar (27/11 98)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):

Det nuværende elafgiftssystem i Sverige, Finland og Danmark er karakteriseret ved relativt høje afgifter for det private forbrug og lave eller ingen for erhvervslivet, og ved at afgifterne fortrinsvis opkræves i forbrugsledet.

Elproduktionsanlæg i Sverige er dog til forskel fra anlæg i Finland og Danmark pålagt en afgift af udledt SO₂ og NO₂, og el produceret på kernekraft er beskattet.

NO_x- og SO₂-emissionerne reguleres i Sverige og Finland af specifikke emissionsgrænser på det enkelte værk. I Danmark reguleres NO_x- og SO₂-emissionerne dels ved specifikke emissionsgrænser for anlæg bygget efter 1987 og dels ved samlede kvoter for sektoren. Kvoterne skærpes løbende.

Jeg er ikke bekendt med, at den svenske regering skulle have forelagt konkrete forslag til en harmonisering af miljøkrav og elafgifter i nordisk regi. Men den danske regering er opmærksom på, at elproduktionsanlæg i Sverige enkeltvis er underlagt strengere krav til emissionen af NO_x og SO₂ end danske anlæg, hvilket har været fremført fra svensk side.

De danske regler for SO₂ og NO_x ligger inden for de internationale forpligtelser, vi har påtaget os. Fra år 2000 vil forpligtelserne blive yderligere strammet. Kvoten for SO₂ vil herefter ikke kunne eksportkorrigeres, og der træder en svovlafgift på elproduktion i kraft.

Spm. nr. S 465

Til trafikministeren (17/11 98) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Er det korrekt opfattet, at den af regeringen og medlemmer af regeringspartierne bebudede store trafikkonference i starten af 1999 alene er en trafikkonference om kollektiv trafik med udgangspunkt i det debatoplæg, som ministeren har udsendt herom i oktober 1998?«

Begrundelse

Spørgsmålet skyldes, at både ministeren og en lang række medlemmer af regeringspartierne i flere omgange har henvist aktuelle spørgsmål til den førte trafikpolitik til en større kommende trafikkonference i starten af det kommende år. Det drejer sig f.eks. om bompeng- og road-pricingordninger og spørgsmål om trafikens samlede CO₂-udslip og målsætningen herfor.

Ministeren har nu udsendt et debatoplæg om den kollektive trafik og indkaldt hørings svar hertil med henblik på en konference i januar 1999.

Med spørgsmålet ønskes belyst, om der er planlagt flere konferencer, eller om den af regeringen annoncerede store trafikkonference alene er en konference om kollektiv trafik, hvilket da betyder, at en lang række trafikspørgsmål naturligvis ikke vil eller kan blive berørt, eller om der vil blive udsendt andre debatoplæg til en mere bredt favnende trafikkonference.

Svar (25/11 98)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg kan oplyse, at den konference der er bebudet i »Debatoplæg om den kollektive trafik«, i hovedsagen er tænkt som en lejlighed, hvor det med en bredere kreds vil være muligt at drøfte de problemstillinger der berøres i debatoplægget, samt andre problemstillinger i relation til den kollektive trafik. Debatoplægget og konferencen indgår i den proces, der skal føre frem til udredningen om den kollektive trafiks fremtidige muligheder, som annonceret i regeringsgrundlaget. Jeg vil i foråret 1999 give Folketinget en redegørelse om dette spørgsmål.

Jeg kan endvidere oplyse, at Trafikministeriet i begyndelsen af 1999 udsender et debatoplæg om begrænsning af CO₂-udslip på transport-