

**Spm. nr. S 2511**

Til trafikministeren (1/7 99) af:

**Hans Christian Schmidt (V):**

»Ager ministeren at frigøre ressourcer, således at der kan gennemføres et hurtigere periodesyn af importerede biler i Danmark?«

**Svar (15/7 99)**

**Trafikministeren (Frank Jensen, fg.):**

Der går ud fra, at spørgsmålet drejer sig om brugte importerede biler.

På den baggrund kan det oplyses, at Statens Bilinspektion har oplyst, at ventetiden for syn af personbiler, herunder brugte biler, i 1999 har været mindre end 7 dage i hele landet. Denne ventetid er det niveau, som SBI tilstræber overholdt som normalsituation for ventetid på personbilsyn.

Bilinspektionen har yderligere oplyst, at ventetiden for personbilsyn i juni måned i hele landet har været mellem 0 og 5 dage som følge af den seneste afmatning i automobilbranchens salg af brugte biler.

Der er på den baggrund ikke noget umiddelbart behov for at Statens Bilinspektion skal afsætte yderligere ressourcer til syn af brugte importerede biler.

**Spm. nr. S 2543**

Til miljø- og energiministeren (6/7 99) af:

**Hans Christian Schmidt (V):**

»Vil ministeren redegøre for årsagen til, at oftest støttede danske vindmølleprojekter i Østeuropa ifølge Berlingske Tidende den 4. juli kan betegnes som »fejlslagne projekter«, hvad angår effektivitet, produktivitet og økonomisk styring?«

**Svar (13/7 99)**

**Miljø- og energiministeren (Svend Auken):**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, der oplyser følgende:

»Der er under Miljøstøtteordningen udbetalt et samlet tilskud på omkring 20 mio. kroner til i alt 7 vindmølleprojekter. De samlede omkost-

ninger for de syv mølleprojekter udgør omkring 50 mio. kroner.

Der har ganske rigtigt været problemer med gennemførelsen af flere af disse projekter. En væsentlig årsag hertil er, at energipriserne i Østeuropa generelt er så lave (på grund af prissubsidier og fravær af miljøafgifter), at vindenergi ikke er rentabel. Rentabiliteten svækkes endvidere af, at købsprisen for den energi, der produceres på vindmøller er uforholdsmæssigt lav. Endelig er de organisatoriske strukturer endnu ikke på plads i landene. Af disse grunde er Østeuropa endnu ikke et stort marked for dansk vindmølleindustri.

Fælles for de mølleprojekter, der er blevet igangsat under miljøstøtteordningen er derfor også, at de må betegnes som demonstrationsprojekter i de pågældende lande, og at det i alle tilfælde har været et stort ønske fra modtagerlandene, at projekterne blev gennemført som demonstrationsprojekter. Kun i Tjekkiet var man interesseret i at få igangsat en egentlig produktion af vindenergi på kommerciel basis, men den økonomiske incitamentsstruktur har ikke kunnet følge med.

En anden årsag til problemerne med vindmølleprojekterne er fejlagtige beregninger af vindforholdene som i Vestas-sagen i Tjekkiet.

Endelig har nogle af de danske projekthavere på vindmølleområdet ikke levet op til de forpligtelser, der kunne forventes i henhold til kontrakten med Miljøstyrelsen.

Problemerne med vindmølleprojekterne er da også årsagen til, at Miljøstyrelsen ikke siden starten af 1996 har givet tilskud til opsætning af nye vindmøller i Østeuropa. Efterfølgende er det besluttet, at hvis man på et senere tidspunkt vil støtte nye vindmølleprojekter vil det som udgangspunkt ske efter en udbudsmodel, hvor ministeriet selv identificerer og igangsætter projektet.«

Jeg kan i øvrigt henvise til min besvarelse af dags dato af spørgsmål S 2534.

**Spm. nr. S 2544**

Til miljø- og energiministeren (6/7 99) af:

**Hans Christian Schmidt (V):**

»På baggrund af den verserende sag om vindmølleprojektet i Østeuropa bedes ministeren redegøre for, hvilke procedurer der ligger til