

[Albertsen]

pe kravene over for nybyggeriet i så henseende og neddæmpe parkeringskravene.

Besvarelse (12/6 80):

Boligministeren (Erling Olsen):

De gældende bestemmelser om en bebyggelses parkeringsarealer er fastsat i kap. 2.1.3. i bygningsreglementet af 1977. Som et alment krav er fastsat, at der skal udlægges tilstrækkelige parkeringsarealer til, at beboerne og de i bygningen beskæftigede samt besøgende, kunder, leverandører m.v. kan parkere deres motorkøretøjer på ejendommens grund.

Som minimum skal udlægges følgende arealer:

1. Beboelsesbygninger.

- a. Enfamiliehuse (dobbelthuse, kædehuse, rækkehuse, gruppehuse o.lign.): 2 parkeringspladser pr. beboelse.
- b. Anden boligbebyggelse: mindst 25 pct. af bruttoetagearealet, dog mindst 1½ parkeringsplads pr. beboelse.

2. Erhvervsbebyggelse.

Parkeringsarealets størrelse godkendes i hvert enkelt tilfælde af kommunalbestyrelsen under hensyn til virksomhedens art, antallet af beskæftigede samt behovet for kundeparkering, dog skal der i almindelighed udlægges mindst 1 bilplads pr. 50 m² etageareal.

De nævnte bestemmelser omtaler kun udlæg af arealer til parkering, og ifølge bygningsreglementet er det overladt til kommunalbestyrelsen at træffe bestemmelse om, hvornår de udlagte arealer skal indrettes som parkeringsplads.

De gældende regler giver således kommunerne mulighed for løbende at tilpasse det faktiske antal parkeringspladser ved nybyggeriet til bilparkens størrelse.

Ifølge boligministeriets cirkulære af 4. juni 1975 om støtte til almennyttigt nybyggeri m.v. finder bygningsreglementets regler også anvendelse ved det almennyttige byggeri, således at antallet af indrettede pladser ligeledes her kan tilpasses den aktuelle situation.

Ud over de minimumskrav til udlægning af parkeringsarealer, der er indeholdt i bygningsreglementet, kan kommunalbestyrelsen i en lokalplan fastsætte bestemmelser om parkeringsmuligheder. Sådanne bestemmelser

indhold vil være bestemt af konkrete behov for det område, planen omhandler.

Da bygningsreglementet alene skal sikre, at kommunalbestyrelserne vil kunne etablere det fornødne antal parkeringspladser, er det boligministeriets opfattelse, at de gældende regler allerede giver mulighed for at afpasse kravene til etablering af parkeringspladser ved nybyggeriet efter udviklingen i bilparkens størrelse.

Spm. nr. 922

Til ministeren for skatter og afgifter (6/6 80) af:

Arentoft (FP):

»Hvilke begrundelser kan ministeren anføre for, at hyrevogne ikke fritages for den ekstraafgift på brændstof, der blev indført i 1979, når anden erhvervmæssig personbefordring er undtaget?«

Begrundelse

Der er noget urimeligt i, at hyrevogne ikke fritages for afgift i lighed med anden erhvervmæssig personbefordring, når det tages i betragtning, at hyrevogne ofte benyttes på linje med busser ved f.eks. skolekørsel, sygetransport og lignende.

Hyrevogne kan deltage i katastrofesituationer, hvor taxier i et katastroferamt område kaldes kollektivt over radioen til katastrofestedet.

Besvarelse (13/6 80):

Ministeren for skatter og afgifter (Hjortnæs):

Ved afgiftsforhøjelserne, som folkettinget vedtog i juni 1979, gennemførtes en række forhøjelser af energiafgifterne med det formål at opnå begrænsninger i energiforbruget. Som led i disse bestræbelser gennemførtes der samtidig ordninger, hvorefter den kollektive trafik blev fritaget for olie- og elafgift.

Under udvalgsbehandlingen af lovforslaget om forhøjelse af olieafgifterne blev spørgsmålet om at udvide ordningen til også at omfatte hyrekørsel drøftet. Et af et mindretal fremsat ændringsforslag herom blev forkastet ved afstemningen under 2. behandling.

Jeg kan fortsat ikke gå ind for at udvide fritagelsesordningen for olie, der anvendes til