

[Miljøministeren]

et stigende energiforbrug igennem perioden. Målingerne viser, at grænseværdierne for svovldioxid og svævestøv ikke overskrides i dag i danske byer.

Kulilteniveauet i byerne har generelt været faldende i de seneste år, og kun undtagelsesvis vil der i dag forekomme koncentrationer af sundhedsmæssig betydning for andre end særlig følsomme personer.

Det Landsdækkende Luftkvalitets Måleprogram har også vist, at forureningen med NO<sub>2</sub> ikke har været faldende, men snarere stigende i takt med den stigende trafik, fra ca. 35 mikrogram pr. m<sup>3</sup> til 45 mikrogram pr. m<sup>3</sup> i løbet af de sidste 10 år. Målingerne har vist, at den bindende grænseværdi for NO<sub>2</sub> (200 mikrogram pr. m<sup>3</sup>) ikke overskrides. Derimod registreres der lejlighedsvis overskridelser af de vejledende grænseværdier for NO<sub>2</sub> (135 mikrogram pr. m<sup>3</sup>) på stærkt trafikbelastede steder i de centrale dele af hovedstadsområdet.

Der foreligger et varslingsystem (smogberedskab) i Danmark for SO<sub>2</sub> og NO<sub>2</sub>, som løber som en 3-årig forsøgsperiode indtil udgangen af 1991 som oplyst over for Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg den 10. oktober 1988 af miljøminister Lone Dybkjær.

Det fremgår af planen, at såfremt der på en af målestationerne måles 350 mikrogram NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> eller 350 mikrogram SO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> i tre på hinanden følgende timer uden udsigt til forbedring af den meteorologiske situation inden de nærmeste 12-24 timer, træder beredskabet i funktion.«

Jeg kan endvidere oplyse, at ministeriet på flere fronter arbejder for at få nedbragt trafikens forurening.

Et væsentligt element er det arbejde, der sker – både nationalt og internationalt – for at få nedbragt forureningen fra det enkelte køretøj. Dette sker ved en løbende skærpelse af gældende grænseværdier.

Det kan i den forbindelse fremhæves, at Danmark fra 1. oktober 1990 – næsten 3 år før resten af EF – har indført normer for personbiler, der forudsætter brug af katalysatorer, og som derfor hurtigt vil medføre en forbedring af situationen. Personbilnormerne vil blive yderligere strammet fra 1996, og der vil også i de nærmeste år blive stillet væsentlig skarpere EF-krav til forureningen fra varebiler, lastbiler og busser. For lastbiler og busser indføres skærpede normer fra 1993, og fra 1996 vil der

blive indført normer, som i dag forventes kun at kunne opfyldes ved brug af filtre.

Det skal også fremhæves, at der fra 1. juli 1991 er indført afgiftslettelser for brug af let diesel i busser. Dette vil medføre en mærkbar reduktion af forureningen med svovl og partikler fra busser. Ordningen forventes udvidet til at omfatte alle dieselkøretøjer fra 1. juli 1992.

Herudover skal nævnes, at Planstyrelsen som et led i opfølgningen af regeringens transporthandlingsplan i samarbejde med foreløbig 5 kommuner har igangsat et planlægningsarbejde om begrænsning af alle vejtrafikkens miljøproblemer i byerne, herunder luftforurening.

Planstyrelsen udsender også i løbet af 1991 et samlet vejledende materiale om kortlægning og begrænsning af trafikens miljøproblemer til brug for planlægningen i alle de større bykommuner.

Endelig forventes Miljøministeriet som et led i gennemførelsen af den nye planlov efter forhandling med de kommunale organisationer at udsende nærmere retningslinier for kommunernes planlægning på dette område.

### Spm. nr. S 701

Til *arbejdsministeren* (8/7 91) af:

**Poul Erik Dyrland (S):**

»Vil ministeren give en garanti for, at ingen dansk lønmodtager udsendt til arbejde i et andet EF-land af en dansk virksomhed vil miste retten til at være a-kasse-forsikret på grund af for sen eller manglende ansøgning om fritagelse for arbejdsgiveren til at betale sociale bidrag i det EF-land, der arbejdes i?«

### Begrundelse

Af svaret på spørgsmål nr. S 644 fremgår det, at der er indgået en række ikke nærmere definerede aftaler mellem Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikringen og Specialarbejdernes Arbejdsløshedsforsikring samt Socialministeriet. Det fremgår af svaret, at langt de fleste udsendte arbejdstagere vil blive hjulpet af disse aftaler. Det fornemmes ikke, at der er skabt sikkerhed for, at alle kan bevare deres dagpengeret, såfremt der sker svigt i arbejdsgiverens forpligtelse til at søge fritagelse for at indbetale sociale bidrag i det EF-land, som der arbejdes i.

*Svar* (17/7 91):