

## Begrundelse

Efter spørgerens opfattelse er der behov for et helt systematisk – og dermed omfattende – miljøeftersyn af den lovgivning, der findes i Danmark. På en lang række områder har vi lovgivning, der direkte modarbejder en bæredygtig strategi, herunder ofte en række subsidier. Her kan bl.a. nævnes befordringsfradragets tilskudselement på omkring 3 mia. kr., der først og fremmest er til fordel for befolkningen i Frederiksborg Amt, der benytter den mest miljøfjendtlige transportform, nemlig at køre alene i egen bil. Et andet eksempel er EU's milliardstøttede landbrugspolitik, der næsten kun har negative miljøvirkninger.

## Svar (6/5 97)

**Statsministeren** (Poul Nyrup Rasmussen):

Den danske regering er meget opmærksom på denne problemstilling. Dette afspejles bl.a. i de tiltag, regeringen har iværksat for at belyse miljøeffekten af forskellige initiativer.

Nye initiativer, der gennemføres ved lov skal således miljøkonsekvensvurderes, jf. Statsministeriets cirkulære nr. 12 af 11. januar 1995. Dette gælder naturligvis både de positive og negative miljøeffekter.

Fra og med fremlæggelsen af finansloven for 1998 og de efterfølgende år blive præsenteret en miljøvurdering af finansloven. Det er hensigten, at miljøvurderingen vil blive koncentreret om dels udviklingen i en række nøglevariable for miljøet og dels udviklingen i nogle hovedposter på finansloven med betydning for miljøet. Hertil kommer en listning af de hovedinitiativer, der er taget eller foreslås taget med virkning for det aktuelle eller efterfølgende år, og som er rettet mod en forbedring af nøglevariablene. Vurderingen vil ligeledes beskrive de initiativer, som statslige institutioner har taget eller vil tage for at højne deres miljøprofil.

Også eventuelle nye grønne afgifter, nye anlægsprojekter og den internationale indsats vil blive inddraget i miljøkonsekvensvurderingen.

I den kommende Budgetredegørelse 1997 vil dette spørgsmål ligeledes blive taget op. Budgetredegørelsen offentliggøres i begyndelsen af denne måned.

Det er altså i alt regeringens opfattelse, at de iværksatte initiativer, herunder specielt de kom-

mende års arbejde med miljøvurdering af finansloven, vil give en god indsigt i miljøeffekterne af de udgiftskrævende initiativer. Regeringen er indstillet på en videre drøftelse af problemstillingen, når vi har set erfaringerne fra de første års miljøvurdering af finansloven.

## Spm. nr. S 2086

Til trafikministeren (22/4 97) af:

**Jette Gottlieb** (EL):

»Vil ministeren oplyse, hvorvidt de nye S-tog bygges, så de også kan benyttes på elektrificerede regionaltogslinjer, f.eks. med henblik på en køreplan, hvor S-tog fra Hillerød, Høje Tåstrup eller Køge kan fortsætte til lufthavnen, uden at passagererne skal skifte tog?«

## Svar (5/5 97)

**Trafikministeren** (Bjørn Westh):

DSB oplyser, at det er to forskellige strømsystemer, der bruges henholdsvis på S-banen (1500 V jævnstrøm) og på de elektrificerede regionaltogslinier (25.000 V 50 Hz vekselstrøm).

For at kunne køre på strækninger med forskellig strømsystemer er den almindeligste løsning at benytte såkaldte to-systemstog. Det er brugt mange steder i Europa, og det er også tog af denne type, der skal benyttes til den kommende grænseoverskridende regionale Øresundstrafik, idet Danmark og Sverige har to forskellige strømsystemer (25.000 V 50 Hz vekselstrøm og 15.000 V 16% Hz vekselstrøm). To-systemstog er generelt tungere og dyrere end et-systemstog.

De bestilte nye S-tog er specificerede specielt med henblik på at opfylde kravene til betjening af S-banen og vil således ikke kunne køre på elektrificerede regionaltogslinier.

## Spm. nr. S 2134

Til miljø- og energiministeren (24/4 97) af:

**Eva Kjer Hansen** (V):

»Vil ministeren indhente Kommissionens definition på, hvornår et sommerhus (sekundærbo-