

afsætningskanaler for tilbagekøbte produkter, såsom gratis fordeling til velgørende institutioner, fængsler, feriekolonier, skolebørn som supplement til skolekantinernes måltider, hospitalet og alderdomshjem indenfor EU, samt i særlige tilfælde gratis uddeling udenfor EU. Herudover kan produkterne anvendes til foderstof og i visse tilfælde sendes til destillation. Endelig kan producentorganisationerne, såfremt ingen af de ovenfor nævnte anvendelsesformål er mulige, kompostere produkterne.

Det er ikke alle de tilbagekøbte produkter, der destrueres. Da der imidlertid er tale om letfordærlige produkter, hvor man – på grund af klimaets indvirkning på dagens høst – sjældent på forhånd ved, om udbuddet bliver for stort i forhold til efterspørgslen, vil det ofte være svært at aftale anden anvendelse, inden produkterne er blevet overmodne og dermed ikke kan anvendes. Det kan for eksempel nævnes, at en producentorganisation, som tilbagekøber ferskner, kun har et par dage til at finde modtagere og til at organisere transport, hvis de skal anvendes til gratis uddeling.

I 1993/94, som er det sidste år, hvor Fødevarerministeriet har detaljerede oplysninger, blev for eksempel 49 procent af de tilbagekøbte æbler anvendt til gratis uddeling, dyrefoder eller destillation, medens de tilsvarende tal for nektariner var 26 procent og for ferskner 5 procent. For appelsiner blev 20 procent anvendt til gratis uddeling eller foder.

I Danmark har tilbagekøbsordningen stort set ikke været anvendt, idet der kun er tilbagekøbt 120 tons æbler i hvert af markedsårene 1982-83 og 1993-94. Disse æbler er primært anvendt til gratis uddeling i henholdsvis Polen og Jugoslavien.

Fra dansk side arbejder vi for en markedsorientering og størst mulig begrænsning af støtten til tilbagetrækning samt anvendelse af de alternative afsætningskanaler i tilfælde af tilbage-trækning frem for destruktion.

Spm. nr. S 438

Til trafikministeren (15/5 98) af:
Kristian Jensen (V):

»Er der inden for de seneste 10 år sket markante ændringer i kapaciteten på de enkelte vejtyper (motortrafikvej/motorvej)?«

Begrundelse

Ved vedtagelsen af anlægsloven for Esbjerg-Kolding var der forudsat en årsdøgntrafik på ca. 7.000 til 12.000 køretøjer. Dette fik Folketinget til at anlægge en motorvej idet (citater fra 1. behandlingen): Trafikken er så intens, at man ikke kunne nøjes med en 2-sporet motortrafikvej. (citater slut).

Nu argumenteres der for at anlægge en motortrafikvej på en strækning med anslået 10.000 årsdøgnstrafikanter eller 11.000, hvis vejen anlægges i samme standard som Kolding-Esbjerg. Derfor ønskes en belysning af, hvilke tekniske forbedringer der ligger til grund for denne højere kapacitet.

Svar (4/6 98)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Der er ikke sket tekniske forbedringer på vejanlæggene som i sig selv begrunder, at en vej, der anlægges i dag, kan afvikle mere trafik end en tilsvarende vej bygget for 10 år siden.

Det antages dog, at der med tiden er sket en udvikling i føreradfærd og i køretøjernes ydeevne, som medvirker til en højere kapacitet for vejanlæg. Dette, samt forbedrede muligheder for analyse af trafikafvikling, har medvirket til, at opfattelsen af vejes kapacitet såvel i Danmark som i udlandet generelt set er opskrevet lidt over de senere år.

I forhold til kapacitetsangivelser fra begyndelsen af 80'erne vurderer Vejdirektoratet, at der frem til nu er sket en forøgelse i kapaciteten i størrelsesordenen 5-10% for typiske motorveje og almindelige 2-sporede motortrafikveje.

Spm. nr. S 466

Til udenrigsministeren (20/5 98) af:

Jørn Jespersen (SF):

»Vil ministeren oplyse, om Norge som medlem af EØS indfører alle regler på det indre marked i EU, eller om ministeren er bekendt med, at Norge af miljø- eller sundhedsgrunde har undladt at indføre sådanne EU-regler, om Norge har mulighed for i givet fald at anvende miljøgarantien over for det indre markedes direktiver, samt om Norge har implementeret gasdirekti-