

modsatte sig fødevarebistand, hvis der opstår en hungerssituation.

For så vidt angår tildeling af nødhjælp kan det oplyses, at udgangspunktet for en eventuel beslutning herom er en vurdering af den aktuelle humanitære situation. Det vil endvidere være en forudsætning, at der foreligger en appel fra en international humanitær organisation om at bidrage til afhjælpning af en nødsituation. En sådan appel foreligger ikke i øjeblikket.

Som følge af den politiske udvikling i det seneste halve år i Zimbabwe, er der truffet beslutning om at udskyde dele af den planlagte bilaterale udviklingsbistand til landet. Dette er især sket ved udskydelse af to hovedvejsprojekter som led i vejsektorprogrammet. Fra dansk side følges udviklingen nøje, og regeringen vurderer fortsat om de øvrige bistandsprogrammer i Zimbabwe, der primært er rettet mod de fattigste og svageste grupper i samfundet kan gennemføres på fornuftig vis til gavn for målgruppen.

Spm. nr. S 3621

Til trafikministeren (22/8 2000) af:

Kim Behnke (FRI):

»Vil ministeren beregne, hvad det vil koste den enkelte bilist, såfremt samtlige udgifter til det danske motorvejsnet blev fjernet fra finansloven og i stedet betalt gennem en mærkatordning efter Schweizmodellen?«

Begrundelse

Regeringen overvejer jo at indføre road pricing for at finde nye måder at beskatte danske bilejere på. Ulempen ved road pricing er imidlertid, at de mange turister og udenlandsk erhvervs trafik ikke bidrager til at vedligeholde det danske vejnet. Derimod vil en mærkatordning efter samme model som kendes i Schweiz sikre, at vores gæster på motorvejsnettet også er med til at betale.

Motorvejene er en veldefineret afgrænset del af vores vejnet. Derfor må ministeren kunne udregne de samlede årlige udgifter til udbygning, vedligeholdelse o.s.v. af vores motorvejsnet og så udregne, hvad mærkatprisen vil blive for købere af en årsmærkat, uge eller 14-dagesmær-

ket, som det kendes i Schweiz. På den måde kunne finansloven slippe for belastningen fra motorvejene, bilafgifterne kunne sættes ned, og der blev sammenhæng imellem, hvem der bruger og betaler for motorvejene.

Svar (31/8 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

På finansloven for 2000 er der afsat 546,6 mio. kr. til drift og vedligeholdelse af det statslige vejnet. Budgettet er ikke opdelt på motorveje og øvrige hovedlandeveje. Det oplyses fra Vejdirektoratet, at alle drifts- og vedligeholdelsesopgaver er udliciterede, hvorfor det kun i særlige tilfælde vil være muligt at opgøre hvordan udgifterne fordeler sig mellem motorveje og øvrige statsveje. Som en grov rettesnor baseret på sporenlængder kan det skønnes, at ca. 70 pct. af udgifterne kan henføres til motorveje. Med en sådan forudsætning skønnes det fra Vejdirektoratet, at drifts- og vedligeholdelsesudgifterne for motorvejene i 2000 svarer til ca. 375 mio. kr.

Endvidere er der på finansloven for 2000 afsat 823 mio. kr. til udbygning og forbedringer på motorveje og motortrafikveje. Af dette beløb kan ca. 755 mio. kr. henføres til motorvejsnettet.

Med de valgte forudsætninger er der således på finansloven for 2000 afsat i alt 1.130 mio. kr. til anlæg, drift og vedligeholdelse af det danske motorvejsnet. Det skal bemærkes, at udgifterne til anlæg af nye motorveje, samt drift og vedligeholdelse af de eksisterende, i sagens natur svinger fra år til år, afhængigt af anlægsomfanget og vedligeholdelsesbehovet i det konkrete år.

I Danmark var der ifølge Danmarks Statistik pr. juli 2000 registreret 1.851.186 personbiler, 381.340 vare- og lastbiler samt sættevognstrækere, 14.080 busser og 75.160 motorcykler.

Det svarer til, at der medio 2000 i alt var ca. 2,32 mio. dansk registrerede køretøjer med mulighed for at køre på de danske motorveje.

Med hensyn til udenlandske køretøjer, findes der ikke umiddelbart noget grundlag for at vurdere, i hvilket omfang disse benytter det danske motorvejsnet. Det oplyses fra Vejdirektoratet, at det på baggrund af antallet af udenlandske motorkøretøjer, der passerer landegrænsen til Tyskland, og antallet af biler med færgerne fra Norge, Sverige, Tyskland, Polen og Storbritannien skønnes, at der årligt indrejser knap 5 mio. udenlandske motorkøretøjer i Danmark. Der