

derfor betales tillægsafgift, der udgør 115% af indikativprisen i EU (tillægsafgiften udgør således 2,65 kr./kg.). Til sammenligning kan oplyses, at landmandens afregningspris for mælk i oktoberåret 2001/02 udgjorde 2,56 kr/kg. Når der korrigeres for de mængder, der ikke er udnyttet af andre producenter, er der 2.045 producenter i Danmark, der skal betale en tillægsafgift på i gennemsnit ca. 31.507 kr.

For at optimere det økonomiske resultat af mælkeproduktionen vil de fleste mælkeproducenter ganske naturligt forsøge at producere så tæt på kvoten som muligt. Samtidigt bevirker tillægsafgiftens økonomiske konsekvenser, at producenterne så vidt muligt vil forsøge at hindre en kvoteoverskridelse, der medfører sanktion. I år har der været en overskridelse på 0,55% af den nationale kvote, hvilket faktisk er en af de største overskridelser siden kvotesystemets indførelse. Sidste år udgjorde overskridelsen således kun 0,06% af den nationale kvote. Disse overskridelser er samlet set ikke af en størrelse, der kan drage tillægsafgiftens virkning i tvivl. Det er således min opfattelse, at tillægsafgiften virker efter hensigten.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at Kommissionen i sin forslagspakke til reform af den fælles landbrugs-politik på mælkeområdet bl.a. foreslår, at der sker en opstramning af inddrivelsen af tillægsafgifterne. Dette vil betyde, at hvis en opkøber ikke er i stand til at inddrive afgiftsbidraget hos producenten, skal medlemsstaten inddrive det skyldige beløb direkte hos producenten. Dette vil kunne have betydning for de lande, hvor inddrivelsen af tillægsafgiften har givet anledning til problemer.

### Spm. nr. S 3035

Til miljøministeren (29/4 03) af:

**Jørn Jespersen (SF):**

»Er det ministerens holdning, at kommuner og amter skal betale milliardregningen for støjdæmpning ved etablering af en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren, og at det også kan blive nødvendigt, at borgerne selv skal betale for afhjælpning af støjbelastning fra bl.a. trafik, som ministeren har udtalt i relation til en national støjstrategi, jf. artikel i Politiken den 9. april 2003 af Michael Rothenborg?«

### Svar (9/5 03)

**Miljøministeren (Hans Christian Schmidt):** Anlæg af nye statsveje, herunder eventuelt anlæg af ny højklasset vej i Frederikssundfingeren, hører under Trafikministeriet. Jeg har derfor forelagt spørgsmålet for Trafikministeriet, der oplyser følgende:

»Vejdirektoratet offentliggjorde i oktober 2002 VVM-redegørelsen for en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren. På baggrund af VVM-redegørelsen har Vejdirektoratet udpeget to hovedforslag: Hovedforslag 1 – en motorvej gennem Værebros Ådal og hovedforslag 2 – en motorvej gennem Stenløse og Ølstykke.

Vejdirektoratet er i øjeblikket i gang med at behandle de i alt 360 hørings svar, som den offentlige høring i forbindelse med VVM-redegørelsen gav anledning til.

I regeringens investeringsplan for de næste 10 års offentlige investeringer, som blev offentliggjort den 20. februar 2003, er foreløbig afsat godt 1 mia. kr. til en 1. etape af projektet, men der er ikke hermed taget stilling til hverken linieføring eller etapeafgrænsning.

For at mindske støjudbredelsen er der i VVM-redegørelsens hovedforslag 1 foreslået etableret støjafskærmning ved samlede boligbebyggelser ved Hold-an Vej i Ballerup, Nybølle og Hove Overdrev og ved kolonihavebebyggelserne i Ballerup samt sommerhusområdet ved Østrup. I hovedforslag 2 er der foreslået etableret støjafskærmning ved samlede boligbebyggelser ved Hold-an Vej i Ballerup, på delstrækninger i Veksø, Stenløse og Ølstykke og ved kolonihavebebyggelserne i Ballerup.

Med hensyn til spørgsmålet om finansieringen af støjdæmpningen i forbindelse med nyanlæg af statsveje, herunder også eventuel etablering af en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren, vil forslaget til anlægslov normalt fastlægge omfanget af støjreducerende tiltag og omkostningerne hertil.

Den endelige fastlæggelse af støjafskærmningen for det enkelte vejanlæg sker i detailprojekteringen samt ved ekspropriationskommissionens prøvelse af projektet.«