

[Sundhedsministeren]

Det generelle krav til indhold af aktivt stof (lægemiddelstof) er fastsat i bilaget til EF-direktiv 91/507/EØF, som bestemmer følgende: »Undtagen i behørigt begrundede tilfælde må de tilladte maksimale afvigelser for indholdet af lægemiddelstoffet i det færdige produkt ikke overstige $+/\div 5$ pct. på fremstillingstidspunktet.« Dette krav håndhæves af Sundhedsstyrelsen, idet fremstillere dog kan ansøge om afvigende indholdsgrenser, f.eks. $+/\div 10$ pct., mod fremlæggelse af nødvendig dokumentation.

Sundhedsstyrelsen kan tillade en større afvigelse af lægemiddelindholdet efter en vurdering af dokumentationsmaterialet ved at sammenholde resultater fra analyser samt Sundhedsstyrelsens generelle viden om det aktuelle produkt. Da denne vurdering er afhængig af fremstillerens egen ansøgning samt det fremsendte dokumentationsmateriale, kan det forekomme, at forskellige EF-lande fastsætter forskellige indholdsgrenser for det samme produkt.

Hvis lægemidler er optaget som en færdigvaremonografi i Den Europæiske Farmakopé, vil Sundhedsstyrelsen følge de heri fastsatte grænser for lægemiddelstoffet.«

Spm. nr. S 260

Til *trafikministeren* (25/11 93) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Agter ministeren at igangsætte en undersøgelse af, hvor meget mere transportarbejde og biltrafik store centrale butikcentre skaber?«

Begrundelse

Spørgeren er ikke i tvivl om, at store centrale butikcentre som dem, vi f.eks. ser i Næstved og Kolding, skaber betydelig mere trafik og specielt biltrafik. I en samlet vurdering af bl.a. miljøeffekten af denne udvikling er der derfor behov for en undersøgelse af, hvor meget trafik disse centre skaber. Spørgeren er ikke bekendt med, at sådanne undersøgelser er lavet.

Svar (2/12 93):

Trafikministeren (Helge Mortensen):

De store centerbyggerier, som er etableret i de seneste år f.eks. i Næstved og Kolding, har trukket kunder til. Det betyder, at folks ind-

købsmønstre og -vaner har undergået visse ændringer, og at trafikstrømmene dermed i et vist omfang er blevet ændret.

Når storcentret – som i Næstved og Kolding – er lagt i udkanten af byen, er det helt klart lagt an på at betjene kunder i bil. Lægges centret derimod som i Hillerød centralt i byen, har kollektiv trafikbetjening en bedre chance.

Undersøgelser fra England tyder ikke på, at der er en entydig sammenhæng mellem storcentre og øget transportarbejde. Det antydes således, at der kan være tale om færre, koncentrerede indkøbsture, der så til gengæld er længere.

Der er så vidt vides igangsat undersøgelser for at vurdere konsekvensen for detailhandelen ved etablering af storcentre i Næstved og Kolding.

Jeg er indstillet på, hvis kommunerne og de pågældende regionplanmyndigheder er interesseret heri, at støtte en mindre udvidelse af disse undersøgelser for at få et fingerpeg om ændringerne i trafikstrømme og transportarbejde.

Endelig kan det nævnes, at Trafikministeriet i 1993 har igangsat et projekt for at få afdækket, hvor mange ture og dermed hvor meget trafik forskellige typer af erhvervsbyggeri skaber. Denne undersøgelse vil blive afrapporteret i begyndelsen af det nye år.

Spm. nr. S 262

Til *industriministeren* (25/11 93) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Hvor mange skibe har siden lovens vedtagelse fået dispensation i henhold til DIS-loven og de forhyredes muligheder for skattefritagelse?«

Begrundelse

Da loven om skattefritagelse for danske søfolk under DIS blev vedtaget, var der en klar sondring i loven om, hvilke skibe der kunne komme ind under loven om skattefritagelse for de forhyrede. Siden har adskillige andre skibe og færger søgt dispensation for at kunne bruge skattefritagelsen; også skoleskibet »Danmark« har været nævnt i den forbindelse.

Også Telecom har ifølge oplysninger over for spørgeren ansøgt om skattefritagelse for de forhyrede i dets skib.