

at miljøgarantien præciseres, således at vi ikke risikerer at tabe en sag ved EF-Domstolen, når vi her i Danmark vælger at bruge miljøgarantien.

#### Svar (30/4 96)

**Udenrigsministeren** (Niels Helveg Petersen): Regeringens opfattelse af artikel 100 A, stk. 3 og stk. 4, er, at disse bestemmelser har til formål at sikre et højt beskyttelsesniveau i EU. Artikel 100 A, stk. 4, fungerer som en nødbremse, der skal sikre, at et medlemsland kan opretholde høje miljøstandarder på trods af lavere EU-standarder på et område. Regeringen er enig med spørgeren i, at EU's karakter af et retsskabende samarbejde indebærer, at en sag først er endeligt afklaret, når Domstolen måtte have taget stilling. Med hensyn til artikel 100 A, stk. 4, fremgår dette også af tidligere besvarelser, der er afgivet til Folketinget og Folketingets Europaudvalg, jf. senest besvarelse af 27. februar 1995 af spørgsmål nr. S 982 stillet af MF Keld Albrechtsen (EL). Med besvarelse af 13. juni 1994 af spørgsmål nr. 49 og nr. 50 stillet af Folketingets Markedsudvalg er Folketinget blevet gjort bekendt med EF-Domstolens dom i sag C-41/93, Frankrig mod Kommissionen, vedrørende Tysklands anvendelse af artikel 100 A, stk. 4, til opretholdelse af nationale regler vedrørende PCP.

#### Spm. nr. S 1985

Til statsministeren (17/4 96) af:

**Margrete Auken** (SF):

»Agter statsministeren at tage initiativ til, at regeringen får en ministerbilpolitik, der tilsikrer, at regeringens egne biler miljømæssigt er et eksempel til efterfølgelse?«

#### Begrundelse

Af besvarelse af spørgsmål nr. 104 og 105 i Det Energipolitiske Udvalg (Alm. del – bilag 218) fremgår det, at regeringen Poul Nyrup Rasmussens 21 ministerbiler har et brændstofforbrug på mellem 8,5 til 9,4 km/l, hvilket kun er en ganske ubetydelig forbedring i forhold til de biler, der

blev anvendt i regeringen Poul Schlüters tid (tal fra 1985). Regeringen kan samtidig ved udskiftning af automatgearkassen med en manuel gearkasse spare 5-10 pct. på brændstofforbruget. I besvarelse af spørgsmål nr. 46 i Trafikudvalget (Alm. del – bilag 172) oplyser trafikministeren, at Færdselsstyrelsen har beregnet, at brændstofforbruget vil blive forøget med ca. 2,2 pct. om året, såfremt en almindelig personbil, der anvendes under danske forhold, er forsynet med et airconditionanlæg.

Ved at anvende biler med et mindre motorvolumen, med manuel gearkasse og uden aircondition vil regeringen således umiddelbart kunne spare op til 15-20 pct. på brændstofforbruget. Ved at anskaffe lettere biler med andre motortyper vil besparelsen kunne blive endnu større. Dette vil selvfølgelig kun udgøre et ganske beskedent bidrag til opfyldelsen af regeringens Energi- og Transporthandlingsplaner, men eksemplets magt har også sin berettigelse.

#### Svar (25/4 96)

**Statsministeren** (Poul Nyrup Rasmussen): Ministerbilerne udvælges efter en række hensyn, herunder økonomi og miljø. Bilerne skal desuden kunne opfylde visse funktionelle krav samt have et højt niveau af sikkerhed for passagererne og for chaufføren.

Inden for disse rammer foretager den enkelte minister sit eget valg af bilmærke.

#### Spm. nr. S 1960

Til skatteministeren (15/4 96) af:

**Kim Behnke** (FP):

»Vil ministeren med henvisning til besvarelse af spørgsmål nr. S 1592 bekræfte, at intet selskab kan fradrage tab eller andre udgifter, når de tabsgivende dispositioner begrundes med samfundsmæssige hensyn i stedet for forretningsmæssige dispositioner?«

#### Begrundelse

Ministeren har i besvarelse af spørgsmål nr. S 1592 fra folketingssamlingen 1995-96 fravalgt at give svar med henvisning til, at der var tale