

muligt at beregne evt. udgiftsvirkninger af forslagene, når der foreligger egentlige modeller».

Spm. nr. S 2374

Til trafikministeren (23/2 04) af:

Mogens Nørgård Pedersen (KD):

»Vil ministeren redegøre for, hvorvidt man ved periodiske syn undersøger for chiptuning?«

Begrundelse

Af miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. S 1754, stillet af Mogens Nørgård Pedersen (KD), fremgår det, at ministeren har som mål »at få ændret EU-bestemmelserne for nye motorer, således at det gøres vanskeligt for bilisterne at foretage chiptuning, og således at det gøres lettere for medlemslandene at afsløre chiptuning ved de periodiske syn.« Spørgeren finder, at man allerede på nuværende tidspunkt bør kunne undersøge køretøjer for chiptuning, f.eks. ved måling af aktuel motorydelse sammenlignet med køretøjets standardmotorydelse (fabriksydelse).

Svar (4/3 04)

Trafikministeren (Bendt Bendtsen, fg.):

Chiptuning er mest udbredt på dieselbiler, da gevinsten her er særlig stor. Chiptuning af dieselbiler udgør et miljømæssigt problem, idet der ved aggressiv kørsel vil ske en væsentlig stigning i partikeludslippet.

Ved periodisk syn af dieselbiler foretager Statens Bilinspektion kontrol af udstødningsgassens røgtæthed. Målingen foretages ved fri acceleration af motoren, når bilen holder stille. På denne måde måles, om bilen ryger. Denne kontrol er en simpel og hurtig metode, som vil afsløre nogle af de chiptunede biler. Metoden vil imidlertid ikke kunne afsløre alle chiptunede biler, idet motoren skal belastes svarende til en kraftig acceleration på vej, hvis chiptuning ved dieselbiler skal kunne afsløres i alle tilfælde. Statens Bilinspektion foretager kontrollen i overensstemmelse med EU-direktiv nr. 96/96 om teknisk kontrol (syn) af køretøjer.

Som jeg oplyste i mit tidligere besvarelse af spørgsmål nr. S 1754 har Færdselsstyrelsen iværksat et arbejde med henblik på at vurdere mulighederne for at skærpe de danske regler, således chiptuning begrænses mest muligt.

Jeg vil som tidligere oplyst vende tilbage med nærmere oplysninger, når der er gennemført en vurdering af mulighederne for at begrænse chiptuning mest muligt.

Spm. nr. S 2383

Til forsvarsministeren (23/2 04) af:

Morten Helveg Petersen (RV):

»Vil ministeren redegøre for, hvordan det kan gå for sig, at der det ene år er store underskud i forsvarets økonomi for så næste år at være afløst af store overskud, og har ministeren til hensigt at drage omsorg for, at disse store udsving ikke gentager sig?«

Svar (3/3 04)

Forsvarsministeren (Svend Aage Jensby):

Indledningsvis vil jeg gerne fremhæve, at forligningsøkonomien af hensyn til de omfattende strukturændringer skal ses i sammenhæng. På den baggrund har forsvaret en 4% overførselsadgang mellem de enkelte finansår. Jeg kan konstatere, at forsvaret for 2003 holder sig inden for den overførselsadgang.

I forbindelse med Statsrevisorernes beretning nr. 17/02 om forsvarets forvaltning af lønbevilling og årsværk påpegede Rigsrevisionen bl.a., at der i Forsvarskommandoen var behov for en mere detaljeret og præcis budgetopfølgning. Jeg har i mit svar til Statsrevisorerne oplyst, at Forsvarskommandoen har intensiveret budgetforberedelsen- og opfølgningen, således at opfølgningen sker både hyppigere og med en højere detaljeringsgrad.

Arbejdet med at styrke Forsvarskommandoens økonomistyring og budgetopfølgning fortsætter og jeg kan oplyse, at jeg har besluttet, at der skal iværksættes en konsulentundersøgelse af, hvordan Forsvarskommandoens økonomistyringsfunktioner organiseres og udføres på den mest optimale måde.