

[Justitsministeren]

slutning, som blev taget. Selv om der i loven er en adgang til, at ministeren administrativt kan gennemføre en ombygning, blev det vedtaget i lovsform her i Folketinget, bl.a. på baggrund af den debat, der tidligere havde fundet sted, da en tidligere justitsminister var fremme med et tilsvarende forslag. Så det var ikke noget, der skete hen over på hovedet på nogen; det var et forslag, der fik en grundig behandling her i Folketinget og herunder også de motiver, der var til ombygningen.

Gade (SF):

Jeg kan bekræfte ministerens betragtning om, at EF-samarbejdet er kontinuerligt, og at der kommer forslag hele tiden. Det var også derfor, jeg studsede over, at jeg fik det løfte om, at det EF-kørekort, jeg nu har fået, fordi det andet kom i vaskemaskinen og blev lidt for laset, kan jeg beholde, indtil jeg bliver 70 år. Det var et stærkt løfte fra justitsministeren, vi fik her; jeg tror ikke, justitsministeren kan holde det. Men jeg må forstå det sådan, at justitsministeren ikke mener, at jeg kan påbydes nye omkostninger og udgifter, hvis jeg alligevel, på trods af justitsministerens udtalelser, bliver tvunget til en ombygning senere hen.

Justitsministeren (Engell):

Nu vil jeg gøre hr. Gade opmærksom på, at det allerede i det gældende kørekortdirektiv er fastsat, at der på forsiden af de kørekort, der udstedes i EF-landene, skal stå EF-model, og at den model, vi anvender, er godkendt af EF-Kommissionen.

Som jeg var inde på tidligere, er den sidste lille krølle, jeg kan se i denne her sag, at ønsket om en påtegning fastholdes. Hvis det gennemføres, vil det kunne give anledning til, at den relativt lille gruppe af danskere, der har fået kørekortet, og som tager permanent ophold i andre EF-lande, skal have f.eks. en lille mærkat påsat på kørekortet; det er en operation, som jeg mener vil kunne gennemføres let og smidigt på kørekortkontorerne, og også uden at det skal koste de pågældende noget.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 394

6) Til *trafikministeren* af:

Gade (SF):

»Vil ministeren sikre, at der udarbejdes en ny og uafhængig vurdering af Storebæltsprojektets samlede økonomi – også set i lyset af den indgåede aftale mellem Sverige og Danmark om en Øresundsbro?«

Skriftlig begrundelse

Den manglende opfyldelse af de danske ønsker om en fast minimumsmængde gods over Øresundsforbindelsen må forventes også at få afsmittende virkninger på økonomien i Storebæltsforbindelsen.

Denne usikkerhed sammen med en betydelig usikkerhed i øvrigt om økonomien i hele Storebæltsprojektet bør – efter spørgerens opfattelse – føre til, at der udarbejdes nye vurderinger af hele projektets økonomi, denne gang af økonomer, der ikke er knyttet til projektet. Usikkerheden er blevet kraftigt understreget af, at Socialdemokratiet i Politiken den 25. marts 1991 ytrer ønske om, at lovgivningen vedrørende DSB's finansiering af Storebæltsforbindelsen ændres i en ny lovgivning. Det er spørgerens opfattelse, at der inden en sådan lovgivning bør foreligge nye og uafhængige økonomiske analyser.

Gade (SF):

Spørgsmålet er stillet på baggrund af diskussioner i offentligheden. Efter at Øresundsaf-talen blev indgået, blev der rejst en diskussion om, hvorvidt det også ville få konsekvenser for Storebælt, og bl.a. blev der rejst det spørgsmål, om DSB skulle betale noget mindre til Storebælt. Siden spørgsmålet er stillet, har vi oplevet, at man har ment, at Storebæltsprojektet skulle fordyres med 1 mia. kr. Vi har fundet ud af, at der i forbindelse med Øresundsaf-talen ikke er sikkerhed for, at der kommer samme godsmængde over Storebælt, som man troede før. Det vil sige, at der er kommet nogle helt nye ting på banen oven i den grundlæggende usikkerhed og for mig at se også utryghed, hvad angår de økonomiske forhold, der hersker vedrørende Storebælt. Derfor mener jeg, at ministeren bør sige ja til en uvildig økonomisk undersøgelse af projektet.

Trafikministeren (Ikast):

I begrundelsen for spørgsmålet anføres, at det vil få afsmittende virkning for økonomien i