

Spm. nr. 1184

Til *ministeren for kulturelle anliggender* (2/7 81) af:

Brøndsted (V):

»Ministeren anmodes om en redegørelse og begrundelse for bevillingen af 350.000 kr. til »Den lille opera« og 150.000 kr. til »Sejrsfesten«, på trods af at teaterrådet ikke har anbefalet de to forestillinger.«

Begrundelse

Da teaterrådets afslag på bevillingen til de omtalte forestillinger går på såvel kvalitet som på betænkelighed ved økonomien, forekommer det besynderligt, at ministeren tilsidesætter disse betragtninger. Det er så meget mere besynderligt, som det var de økonomiske forhold, der var den væsentligste årsag til, at ministeren i sin tid afviste ansøgningen fra Posthusteatret. Her kunne man ikke sætte nogen fingre på kvaliteten. Ministerens beslutning om bevilling til de to nævnte forestillinger forekommer mere tilfældig og særdeles inkonsekvent.

Besvarelse (9/7 81):

Ministeren for kulturelle anliggender (Lise Østergaard):

De bevillinger, der af kulturministeriet i henhold til teaterloven er stillet til rådighed for henholdsvis landsmusikteatret »Den lille Opera« og »Sejrsfesten«, er alle ydet i fuld overensstemmelse med indstillinger herom fra teaterrådet.

Til »Sejrsfesten« er der af teaterlovens midler i henhold til § 17 ydet et beløb på 200.000 kr. Denne bevilling hviler på indstilling fra teaterrådet af 7. februar 1981 om 150.000 kr. og af 16. juni 1981 om et supplerende beløb på 50.000 kr.

Til landsmusikteatret »Den lille Opera« er der i henhold til § 17 givet tilsagn om et beløb på 300.000 kr. Denne bevilling hviler på teaterrådets indstilling heraf af 16. juni 1981.

Spm. nr. 1185

Til *justitsministeren* (3/7 81) af:

Arne Bjerregaard (KrF):

»Hvilke hindringer er der for, at den dansk fremstillede bil Safari kan typegodkendes?«

Begrundelse

»Safari«en, der bl.a. fremstilles af renoverede chassiser, er ifølge oplysninger i TV-udsendelsen Dagens Danmark den 22. juni ikke typegodkendt. Der stilles således forskellige krav til de enkelte bilers sikkerhedsudstyr afhængig af det anvendte chassis' alder. Dette kan medføre, at en bil, der er fremstillet i 1981, skal opfylde de sikkerhedskrav, der f.eks. blev stillet i 1969, men ikke de sikkerhedskrav, der stilles på det tidspunkt, bilen synes. Hverken over for producenten eller køberne er det rimeligt, at en nyproduceret bil ikke kan opfylde de nugældende sikkerhedskrav. På denne måde lægges der hindringer i vejen for et dansk initiativ, der både skaber arbejdspladser og sparer valuta.

Besvarelse (15/7 81):

Justitsministeren (Ole Espersen):

»Safari«-biler består i hovedtrækkene af en undervogn med motor og transmission fra ophuggede Volkswagen type 1 biler af varierende modeller og årgange og et italiensk serieproduceret glasfiberkarrosseri. Volkswagenundervognen ombygges i forbindelse med produktionen af »Safari«-biler, idet bl.a. den originale bundplade fjernes og erstattes af kantprofiler af u-profiljern.

Idet der ved fremstilling af »Safari«-biler anvendes Volkswagen-komponenter fra forskellige modeller og årgange, kan fremstillingen ikke anses som serieproduktion, hvorved forstås anvendelse af identiske komponenter i hele produktionsserier. »Safari«-biler kan således ikke standardtypegodkendes, da en standardtypegodkendelse forudsætter, at bilen i sin helhed fremstilles i serieproduktion, jævnfør § 13, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 161 af 26. april 1977 om registrering af motor-køretøjer m.v. Det er endvidere tvivlsomt, om »Safari«-biler opfylder de gældende regler om køretøjers indretning og udstyr, jfr. nedenfor.

»Safari«-biler vil principielt kunne registreres enten som en bil med en ny identitet eller med den oprindelige Volkswagenbils identitet.