

**[Økonomiministeren]**

dens til, at pengepolitikken måtte holdes stram for at kompensere for en utilstrækkelig finanspolitik. Ved den konkrete vurdering af de enkelte investeringsprojekter ønskede man at tage et forsigtigt udgangspunkt.

Situationen er nu en anden. Med overskud på betalingsbalancens løbende poster og udbredt tillid til kronens stabilitet har det været muligt gradvis at gennemføre en markant lempelse af pengepolitikken, som har bragt det danske renteniveau tæt på det tyske – til gavn for beskæftigelsen. Realrenten i Danmark vil bl.a. afhænge af den økonomiske politik i Danmark og i udlandet, og en stabil lav realrente forudsætter, at man ikke vender tilbage til 1980'ernes overbelastning af pengepolitikken i Europa og i Danmark.

De vejledende retningslinjer om samfundsøkonomisk kalkulation har ikke relevans for den prognose for Øresundsforbindelsens låneomkostninger, hvori indgår 4 pct. realrente vurderet ud fra markedsrenten. I bemærkningerne til forslaget til anlægslov, der blev fremsat i maj 1991, refererer skønnet over låneomkostningerne til realrenten i OECD-landene, som da typisk lå på 4-5 pct.

Finansministeriets retningslinjer for offentlige investeringskalkuler er i øjeblikket under overvejelse. Da disse overvejelser ikke er afsluttet, kan jeg ikke i dag udtale mig om, hvilke ændringer der kommer på tale. Finansministeren vil senere orientere Folketinget herom. Uanset sådanne rentabilitetsberegninger må der år for år mere overordnet tages stilling til, hvor store offentlige investeringer samfundsøkonomien kan bære i lys af konjunktursituationen.

**Spm. nr. S 226**

Til *trafikministeren* (19/11 93) af:

**Jes Lunde (SF):**

»Kan ministeren støtte en begrænsning af den ubegrænsede statsgaranti for lån optaget til finansiering af Øresundsbroen, således at skatteyderne maksimalt kan komme til at hæfte for 1 mia. kr., i benægtende fald hvilket beløb mener ministeren så ville være relevant?«

**Begrundelse**

Det gentages gang på gang fra regeringen og fra den politiske følgegruppe, at Øresundspro-

jektet fuldt ud vil være brugerfinansieret. På denne baggrund kan SF ikke se, at ministeren kan have betænkeligheder ved at begrænse den risiko, som staten og skatteyderne løber i forbindelse med dette projekt.

*Svar* (26/11 93):

**Trafikministeren** (Helge Mortensen):

I henhold til artikel 12 i aftalen mellem Danmark og Sverige om en fast forbindelse over Øresund garanterer Danmark og Sverige solidarisk for forpligtelser vedrørende Øresundskonsortiets lån, som benyttes i forbindelse med finansieringen af kyst til kyst-anlægget. Bemyndigelsen til denne statsgaranti er indeholdt i § 8 i anlægsloven.

Det fremgår endvidere af § 7 i lov om anlæg af en fast forbindelse over Øresund, at den danske stat garanterer for de lån, der optages til finansiering af danske landanlæg. Der er ikke nogen beløbsmæssig begrænsning vedrørende garantierne, hvilket svarer til den ordning, der anvendes i forbindelse med Storebæltsforbindelsen.

Baggrunden herfor er, som det fremgår af lovforslaget, at staterne – uanset valg af selskabsformer – ikke har haft til hensigt at begrænse ansvaret som økonomisk garant for anlæggene.

Statsgarantien sikrer endvidere, at selskaberne kan opnå de bedst mulige lånevilkår på det internationale lånemarked, og erfaringerne viser også, at dette er tilfældet, idet selskaberne ikke har problemer med at optage de nødvendige lån og til bedre rentevilkår, end det ellers ville være muligt.

**Spm. nr. S 214**

Til *arbejdsministeren* (18/11 93) af:

**Poul Nødgaard (FP):**

»Kan ministeren oplyse, hvor mange dispensationer Rigspolitichefen har fået inden for de sidste 5 år i forbindelse med Arbejdstilsynets besøg og eventuelle påbud på landets politistationer?«

**Begrundelse**

Spørgeren er bekendt med, at den lille håndværker og øvrige virksomheder nøje må følge Arbejdstilsynets påbud uanset de økonomiske