

Ifølge Maastrichttraktaten kan gældskriteriet imidlertid opfyldes, hvis gælden mindskes tilstrækkeligt og nærmer sig 60 pct. af BNP med en tilfredsstillende hastighed. I lyset heraf har de europæiske økonomi- og finansministre (ECOFIN) besluttet, at Danmarks og Irlands gæld opfylder ØMU-kriteriet, idet gælden over flere år har været aftagende.

Storebæltsforbindelsens og Øresundsforbindelsens låneoptagelse indgår ikke i beregningerne af den offentlige bruttogæld, idet gælden i aktieselskaberne er at sammenligne med gæld i privatejede selskaber.

I henhold til Traktaten om den europæiske union artikel 104 C samt Protokollen om proceduren i forbindelse med uforholdsmæssigt store underskud skal gæld vedrørende kommercielle aktiviteter ikke medregnes i bruttogælden. Broprojekterne, der skal drives på forretningsmæssige vilkår (brugerfinansiering) og derfor er kommercielle aktiviteter, indgår således under ingen omstændigheder i den offentlige bruttogæld, uanset om aktiviteterne er organiseret i aktieselskabsform eller ej.

Selskabernes låneoptagelse vil hermed ikke have nogen effekt på bruttogældens størrelse og følgelig heller ikke på Danmarks målopfyldelse i forhold til EU's konvergenskriterier.

Det kan ikke umiddelbart oplyses, om Danmark fortsat ville opfylde EU's gældskriterium, hvis der kunne ses bort fra ovennævnte forhold, og gældsposterne i broprojekterne alligevel indregnedes i de gældsforhold, der definerer den offentlige bruttogæld.

Uanset om Storebæltsforbindelsens og Øresundsforbindelsens låneoptagelser indregnes, vil gældsprofilen fortsat være faldende. Det er derfor muligt, at Danmark også i denne hypotetiske situation ville kunne opfylde gældskriteriet. Dette ville formentlig kræve særskilt forelæggelse for ECOFIN.

Spm. nr. S 732

Til undervisningsministeren (3/12 96) af:

Brian Mikkelsen (KF):

»Vil ministeren oplyse, hvorvidt ministeriet har afsluttet arbejdet med undersøgelsen af tipsmidlerne til Dansk Ungdoms Fællesråd, og vil ministeren i bekræftende fald fremsende rapporten til Folketinget?«

Svar (18/12 96)

Undervisningsministeren (Ole Vig Jensen):
Jeg kan oplyse, at arbejdet med at beskrive pengestrømmene vedrørende tipsmidler til ungdomsformål forventes afsluttet i begyndelsen af 1997. Resultatet kan fremsendes på det tidspunkt, såfremt det har interesse.

Spm. nr. S 797

Til trafikministeren (10/12 96) af:

Brian Mikkelsen (KF):

»Vil ministeren fremsende en foreløbig sammenligning af trafikintensiteten og uheldsfrekvensen på E 39 – motorvejen Aalborg-Hjørring-Hirtshals – og E 45 – motorvejen Aalborg-Frederikshavn sammenlignet med rute 21 fra Holbæk til Vig, eller en prognose herfor?«

Svar (27/12 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Trafikintensiteten udtrykt ved årsdøgntrafikken på hovedlandevejen Aalborg-Hirtshals varierede i 1995 mellem 5.400 køretøjer og 13.800 køretøjer og på hovedlandevejen Aalborg-Frederikshavn 8.200 køretøjer og 12.300 køretøjer, mens årsdøgntrafikken på strækningen Holbæk-Vig varierede mellem 10.000 og 17.200 køretøjer.

Uheldsfrekvensen (antal uheld pr. mio. kørte km) i perioden 1991-95, på hovedlandevejen Aalborg-Hirtshals er beregnet til 0.25 (0.12 med personskauehald) og til 0.23 (0.12 med personskauehald) på hovedlandevejen Aalborg-Frederikshavn, mens tallene på strækningen Holbæk-Vig er 0.26 (0.14 med personskauehald). Man kan således ikke fremhæve en af strækningerne som mere eller mindre farlig end de andre.

Trafiksikkerheden på de kommende motorveje i Vendsyssel kan skønnes ud fra landsgenemsnittet for motorveje. Her var uheldsfrekvensen i 1994 0.09 (0.04 med personskauehald).

Trafikintensiteten på motorvejene i Vendsyssel forventes at blive mellem 4.700 og 10.000