

Statens driftstilskud ydes på basis af en fordelingsnøgle fra 1988, idet støtten dog ikke har måttet overstige 1/3 af det samlede driftsunderskud medmindre der er givet dispensation herfra.

Den statslige investeringsstøtte ydes i henhold til lov om trafikstøtte til de mindre øer fra og med 1998 som 1/3 af ydelsen på lån optaget til færgeinvesteringer.

Hvis støtten også for de 27 småøer skulle udformes som et generelt tilskud på basis af nogle objektive kriterier i lighed med kriterier for de ovennævnte ø-kommuner, vurderes det for det første at medføre en væsentlig omfordeling mellem de involverede kommuner. Med baggrund i de store forskelle i trafikstøttebehovet mellem småøerne vil det således næppe være muligt på grundlag af 2-3 objektive kriterier at repræsentere trafikstøttebehovet præcist. For de andet ville et generelt tilskud til såvel drift som investering overkompensere de kommuner, som ikke inden for den nærmeste fremtid har behov for at foretage nyinvesteringer. Omvendt ville kommuner, der står over for at foretage nyinvesteringer i den nærmeste fremtid kunne blive underkompenseret.

På denne baggrund har jeg ikke aktuelle planer om at ændre på fordelingen af statens støtte til de 27 småøer. Ligeledes har jeg ikke til hensigt at ændre på størrelsen af det samlede driftstilskud, som i 1999 udgør 14,8 mio. kr. Som angivet i bemærkninger til lovforslag L 86 – forslag til lov om trafikstøtte til de mindre øer – som blev vedtaget af Folketinget den 19. december 1997, dvs. for godt et år siden, udgjorde den årlige støtte 14,4 mio. kr., men reguleres fra og med 1999 med satsreguleringsprocenten og udgør således i 1999 14,8 mio. kr.

Det skal i den forbindelse tilføjes, at der ifølge det af trafikministeren den 11. februar 1999 fremsatte forslag til lov om færgefart (L 184) skal gennemføres udbud af driften af færgeruterne for de 27 småøers vedkommende, medmindre det samlede offentlige tilskud ikke overstiger 100.000 Euro – ca. 745.000 kr. – over en periode på 3 år. Gennemførelsen af sådanne udbud vil kunne medføre, at der kan indhøstes økonomiske gevinster i det omfang, der via en sådan proces viser sig muligheder for mere effektiv drift af ruterne. Størrelsen af sådanne mulige gevinster bør efter min opfattelse under alle

omstændigheder være kendte, førend der overvejes ændringer i støtten til de 27 småøer.

Spm. nr. S 1362

Til trafikministeren (4/3 99) af:
Erling Christensen (S):

»Vil ministeren overveje at indføre samme gebyrbestemmelser ved fornyet køreprøve som ved omstillingssyn ved Statens Bilinspektion, hvor gebyret er ca. det halve?«

Begrundelse

I forvejen er det dyrt at tage kørekort. Dertil kommer prøvegebyr på 520 kr. Dumper man, skal der erlægges nyt gebyr på 520 kr., altså ikke en halvering som ved omstillingssyn.

Svar (17/3 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg kan indledningsvis oplyse, at en køreprøve som hovedregel består af en teoriprøve og en praktisk prøve, og at reglerne om betaling for afholdelse af køreprøver følger af færdselslovens § 124 a, b og r. Efter disse bestemmelser er prisen for afholdelse af almindelige køreprøver på nuværende tidspunkt 520 kr. Efter bestemmelserne skal der endvidere ske fornyet betaling, hvis en del af køreprøven ikke består.

Jeg kan endvidere oplyse, at politiet i forbindelse med en teoriprøves berømmelse skal foretage en række ekspeditioner samt eventuelt indhente supplerende erklæringer fra speciallæge, embedslægen eller Sundhedsstyrelsen. I nogle sager skal ansøgeren endvidere aflægge en vejledende praktisk prøve hos Statens Bilinspektion med henblik på fastsættelse af særlige vilkår for indretning af køretøjet. Teoriprøven er skriftlig og gennemføres ved anvendelse af Færdselsstyrelsens lysbilledeserier med tilhørende afkrydsningsskemaer. Lokalerne og det audio-visuelle udstyr stilles til rådighed af politiet, ligesom der er en prøvesagkyndig til stede ved prøven. Efter prøvens afvikling skal besvarelsenerne rettes af den prøvesagkyndige. Der medgår cirka 50 minutter til hvert teorihold på 10-12 deltagere.