

[Formanden.]

De af folketinget valgte statsrevisorer har afgivet beretning om visse statslige driftsudgiftskonti uden ekspansiv udgiftsudvikling i tiden 1965-66 til 1970-71. Eksemplarer er omdelt.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Udvalget angående offentlige arbejder.

Udtræder: Peter Nielsen

Ny stedfortræder: Grete Hækkerup.

Skriftlig fremsættelse af forslag.

Handelsministeren (Erling Jensen): Hermed har jeg den ære for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om statsligt indskud i Finansieringsinstituttet for Industri og Håndværk A/S.*

Regeringen har lige siden sin tiltræden udfoldet bestræbelser, der skulle medvirke til at sikre industrien den nødvendige tilførsel af kapital til udbygning og fornyelse af produktionsapparatet og til omstilling af produktion og afsætning. Øget kapitaltilførsel til industrien vil være en vigtig forudsætning for at overvinde de udfordringer, industrien stilles over for i den kommende tid, og for at udnytte de muligheder, udviklingen byder på. Det lovforslag, der her forelægges, må ses som et af resultaterne af disse bestræbelser.

Det er særlig vigtigt, at eksportindustrien så effektivt som muligt kan udnytte de muligheder, der vil frembyde sig i forbindelse med den gradvise afvikling af toldskranke i forbindelse med vor indtræden i EF og med den forventede konjunkturfremgang i USA og Vesteuropa. Dette forudsætter omstilling og tilpasning af eksporten. Når regeringen har overvejet foranstaltninger, der kan medvirke til at sikre industrien en tilstrækkelig kapitaltilførsel, har det derfor været naturligt, at man har koncentreret overvejelserne om investeringer inden for de eksporterende og importkonkurrerende erhverv. Samtidig har man også ment at måtte tage de betydelige miljøbeskyttelsesinvesteringer inden for de konkurrenceudsatte erhverv i betragtning.

På et møde på Marienborg i juni i år mellem repræsentanter for regeringen og Industrirådet blev det fra regeringens side

tilkendegivet, at man havde til hensigt at stille et beløb på 100 mill. kr. til rådighed til finansiering af investeringsopgaver til fremme af den industrielle udvikling særligt med henblik på eksporten, samt at regeringen gerne ville søge et samarbejde med Finansieringsinstituttet for Industri og Håndværk om administrationen af denne ordning. Industrien hilste dette initiativ med tilfredshed, og der blev fra Finansieringsinstituttets side givet udtryk for beredvilighed til at finde frem til egnede løsninger på problemerne.

Der har siden i samme konstruktive ånd været ført forhandlinger om spørgsmålet mellem handelsministeriet og instituttets ledelse. Der er herunder opnået enighed om forslag til en ordning, som har fået tilslutning fra instituttets repræsentantskab.

Finansieringsinstituttet for Industri og Håndværk er, som det vil være bekendt, stiftet som et aktieselskab i 1958 af Danmarks Nationalbank, de private banker, sparekasserne, Assurandør-Societetet og Industrirådet. Dets formål er finansiering af dansk industri og håndværk m. v. Instituttet supplerer sin egenkapital gennem optagelse af obligationslån, og på grundlag heraf ydes lån til industri- og håndværksvirksomheder. Instituttets långivning kan ikke betragtes som egentlig realkredit, bl. a. fordi lånene er mere kortfristede end traditionelle realkreditlån, og fordi lånene ikke primært ydes på basis af en vurdering af virksomhedernes bygninger og anlæg, men på baggrund af en samlet bedømmelse af virksomhedens indtjeningsevne.

Efter lovforslagets § 1 foretages et rentefrit indskud af statskassen på indtil 100 mill. kr. i Finansieringsinstituttet. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at det er tanken at dele indskuddet, således at halvdelen af indskuddet foretages i indværende finansår og halvdelen i finansåret 1973-74.

Det statslige indskud skal indgå som ansvarlig kapital i instituttet på linje med selskabets egenkapital. Det indebærer, at indskuddet hæfter over for instituttets kreditorer, ligesom statens krav i tilfælde af instituttets likvidation eller konkurs viger for kreditorernes krav, men går forud for aktionærernes krav. I øvrigt indgår det i den ordning, der er opnået enighed om med insti-

[Handelsministeren.]

tuttets ledelse, at tab på de enkelte lån, som instituttet yder i forbindelse med ordningen, skal afskrives med 75 pct. på statens indskud, medens resten bæres af instituttets egenkapital.

Finansieringsinstituttet kan efter sine vedtagne retningslinjer optage obligationslån på indtil 5 gange egenkapitalen. Når instituttet derfor modtager det statslige indskud som ansvarlig kapital på lige fod med egenkapitalen, betyder det, at instituttet kan anvende det statslige indskud som grundlag for supplerende lånoptagelse. Instituttet ville med andre ord kunne optage obligationslån på grundlag af det statslige indskud svarende til 500 mill. kr. Sammen med det statslige indskud ville der således kunne tilvejebringes i alt 600 mill. kr. til udlånsformål.

Det forudsættes, at indskuddet er rentefrit. Det betyder, at når instituttet af den samlede udlånsramme kun skal forrente obligationslånene, men ikke det statslige indskud, vil det kunne udlåne det samlede beløb til en lavere rente end ellers. Hvor stor denne lavere rente vil blive, afhænger af, hvor store obligationslån instituttet opnår på grundlag af det statslige indskud. En seksdobling af det statslige indskud vil reducere den virkning, som statens indskud får på gennemsnitsrenten. Ved fastsættelsen af rammerne for den supplerende låntagning må der yderligere tages hensyn til, at udlånsvirksomheden inden for denne ordning forudsættes praktiseret med mere lempelig sikkerhedsstilling end normalt ved Finansieringsinstituttets øvrige udlånsvirksomhed.

Hvis man derfor forudsætter, at instituttet kun optager obligationslån på 300 mill. kr. til en markedsrente på ca. 10 pct., vil gennemsnitsrenten for den samlede låneramme på 400 mill. kr. blive 7½ pct. Hertil kommer administrationsgebyr m. v., således at udlånsrenten vil kunne holdes nede på omkring 8 pct. Regner man med en gennemsnitlig løbetid for udlånene på 8 år, vil en samlet udlånsramme på de nævnte 400 mill. kr. jævnt fordelt svare til et årligt udlån på ca. 90 mill. kr.

Efter lovforslagets § 2 træffes der aftale med Finansieringsinstituttet om vilkårene for det statslige indskud. En sådan aftale må bl. a. indeholde bestemmelser om vil-

kårene for det statslige indskud, herunder hvilken stilling dette indskud skal have i forhold til de lån, instituttet i øvrigt optager, og om indskuddets stilling ved selskabets eventuelle likvidation etc.

Aftalen må ligeledes indeholde bestemmelser om, til hvilke formål instituttet kan yde lån på det kapitalgrundlag, der er tilvejebragt gennem indskuddet og instituttets supplerende lånoptagelse. Det følger af, hvad jeg allerede har sagt om baggrunden for lovforslaget, at disse lån må forbeholdes særlige formål. De må ydes med sigte på at fremme eksporten og endvidere med det sigte at lette særlige investeringer såsom omstillings- og miljøbeskyttelsesinvesteringer inden for den konkurrenceudsatte industri. Lånene forudsættes ydet til virksomheder inden for industri og håndværk, herunder også til virksomheder inden for byggeriet, for så vidt finansiering direkte tager sigte på eksport.

I bemærkningerne til lovforslaget er der foretaget en nærmere opregning af låneformålene. Der nævnes her for det første etablering af nye eller udvidelse af bestående produktioner med eksportmæssigt sigte. Hertil kommer produktionsomstilling bl. a. som følge af ændrede markedsforhold. Der skal endvidere kunne ydes lån til fremstød på nye markeder og ekstraordinær indsats inden for de eksisterende markedsområder. Endelig skal der, som allerede fremhævet, kunne ydes lån til miljøbeskyttelsesinvesteringer inden for den konkurrenceudsatte industri.

Det forudsættes, at udlån til de nævnte formål kan bevilges i tilfælde, hvor det skønnes, at de tilsvarende investeringer ikke kan iværksættes tilstrækkelig hurtigt på basis af virksomhedens egne midler suppleret med lån via det normale lånemarked.

Aftalen med Finansieringsinstituttet må endvidere indeholde bestemmelser om vilkårene for de lån, instituttet yder som led i ordningen. Det er allerede tidligere nævnt, at renten for lånene forudsættes at være noget lavere end markedsrenten. Lånene forudsættes at skulle være relativt kortfristede, normalt 8-10 år. Man forudsætter dog en noget kortere løbetid for lån, der ydes til fremstød på nye markeder og til ekstraordinær indsats på bestående markeder, formentlig 3-4 år. Det forudsættes, at lånene

[Handelsministeren.]

ydes med en lempelig sikkerhedsstilling i anlæg etc. Som nævnt skal tab på lån inden for ordningen afskrives med 75 pct. på statens indskud, mens resten bæres af instituttets egenkapital.

Den daglige administration af ordningen varetages af Finansieringsinstituttet. Statens indflydelse på administrationen af ordningen sikres ved, at instituttets repræsentantskab suppleres med to repræsentanter for staten udpeget af handelsministeren. Disse to repræsentanter indtræder desuden i instituttets bestyrelse på lige fod med den øvrige bestyrelse.

Ordningen forudsætter visse ændringer af Finansieringsinstituttets vedtægter, idet der dels skal skabes vedtægtsmæssig basis for, at instituttet kan modtage det statslige indskud som ansvarlig kapital, dels for at de to nævnte repræsentanter for staten indtræder i instituttets repræsentantskab og bestyrelse. Vedtægtsændringerne er anført i bemærkningerne til lovforslaget, der desuden som bilag har aftrykt instituttets nugældende vedtægter.

Jeg skal hermed udtale håbet om, at lovforslaget må få en velvillig behandling i tinget.

Ordføreren for forslagsstillerne (Støhr Johansen): Herved tillader jeg mig for folketinget at fremsætte forslag til folketingsbeslutning om trafik anlægsarbejder.

Forslagets formål er at sikre Storebæltsbroens førsteprioritering blandt de store trafikprojekter og at sætte Kastrup lufthavn i stand til i de kommende år at løse sine store opgaver i den internationale luftfart.

Gennem alle debatterne om de mange trafikopgaver har det konservative folkeparti klart indtaget den stilling, at Storebæltsbroen af trafikale, egnsplansmæssige, men også af nationale grunde måtte have en førsteprioritet blandt de store projekter.

Derfor ser vi med glæde, at denne tanke har fået støtte fra det radikale venstre, at venstres folketingsgruppe ifølge oplysninger i pressen nu også nærmer sig dette synspunkt, og sidst, men ikke mindst, at ministeren for offentlige arbejder har opprioriteret Storebæltsbroen, foreløbig til samtidig gennemførelse med Saltholm, hvor lufthavnsplanen tidligere var prioriteret alene i

spidsen. Vi har også med tilfredshed noteret os, at ministeren har frafaldet planen om en tunnel i stedet for den kombinerede vej- og jernbanebro, man ellers hele tiden har arbejdet med. De planer, der har været udarbejdet af forskellige firmaer, er jo alle konstrueret ud fra den forudsætning, at det drejer sig om en vej- og jernbanebro. Der foreligger meget store forarbejder baseret på denne løsning, og da der nu synes at være et betydeligt flertal i folketinget for denne udførelse, har vi ment, at tiden var inde til, at folketinget uafhængigt af de øvrige trafikprojekters behandling træffer den endelige beslutning. Det skal samtidig fremhæves, at det konservative folkeparti mener, at broen bør finansieres privat, så statskassens likviditet ikke bringes i vanskeligheder.

Spørgsmålet om arbejdskraft, der en overgang syntes at være en stor vanskelighed, er efterhånden bragt ned i et helt andet niveau. Moderne tekniske hjælpemidler har bevirket, at Storebæltsbroen nu kun synes at kræve ca. en tredjedel af den arbejdskraft, man regnede med omkring 1960.

Også vi har med tilfredshed set, at Sverige er klar til at gå ind i et trafiksamarbejde på den måde, at man fra svensk side bygger forbindelsen mellem København og Malmø. Selv om der ikke foreligger noget helt konkret, har jeg forstået, at en sådan bro skulle kunne være færdig omkring 1981-82.

En medvirkende grund til det foreliggende forslag om folketingsbeslutning er, at en Storebæltsbro bør være færdig senest samtidig med en Øresundsbro. Det kan endnu nås, idet der efter oplysninger, givet fra et interesseret privat konsortium, vil gå syv år, fra beslutningen er taget, til Storebæltsbroen kan stå færdig. Får vi ikke denne hurtige færdiggørelse af Storebæltsbroen, vil man komme ud for en trafikophobning på Sjælland, som vil virke katastrofalt generende for den erhvervsmæssige kontakt mellem de danske landsdele, hvor Storebæltsfærgernes kapacitet allerede nu i perioder er for lille.

Det ville være urimeligt, om vi på denne måde skulle disponere efter en plan, der ville betyde, at landet blev skåret over på midten, så Hamborgs tiltrækning af trafikmæssige årsager ødelagde den naturligt fremvoksede erhvervsmæssige sammenknyt-