

[Finansministeren]

ranti, men under tilsyn af finansministeren i budget- og personalemæssig henseende m. v., og der sker ikke nogen ændring i statsanstaltens konkurrencemæssige situation i forhold til de private livsforsikringselskaber.

Lovforslaget vil ikke medføre administrative eller økonomiske konsekvenser for stat eller kommuner. I øvrigt henvises til lovforslagets bemærkninger.

Med disse bemærkninger anbefaler jeg lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

#### **Industriministeren (Erling Jensen):**

Hermed har jeg den ære for det høje folketing at fremsætte:

*Forslag til lov om anbringelse af forsikringselskabers og pensionskassers midler i erhvervsvirksomhed.*

(Lovforslag nr. L 146).

Efter forslaget gennemføres der en udvidet adgang for livsforsikringsselskaber og større pensionskasser, de såkaldte »tværgående« pensionskasser, til at placere deres midler som risikovillig kapital i erhvervslivet.

Lovforslaget må ses som led i en række erhvervspolitiske foranstaltninger, hvormed regeringen over en bred front søger at styrke de konkurrenceudsatte erhverv. Det er et centralt mål for disse foranstaltninger at tilvejebringe forudsætningerne for ekspansion af den del af erhvervslivet, som gennem eksport af varer og tjenester og gennem eksportkonkurrerende produktion kan bidrage til en styrkelse af betalingsbalancen. En række af disse foranstaltninger vedrører finansieringen af erhvervslivets investeringer, og i denne sammenhæng kan nævnes de skattemæssige lempelser, der var indeholdt i majforliget, og den betydelige udvidelse af K-låneordningen, der er gennemført i flere tempi.

Dette forslag skal supplere disse foranstaltninger. Det skal også ses på baggrund af, at aktiemarkedets betydning som finansieringskilde for erhvervslivet gennem længere tid er blevet stadig mere begrænset. Udviklingen har sammenhæng med de forringede indtjeningsforhold for store dele af erhvervslivet og dermed det lavere afkast af kapital placeret i aktier i forhold til andre placeringer. Det må derfor være et centralt mål at styrke konkurrenceevnen og dermed forbedre indtjeningssevnen. Men også foranstaltninger,

som mere direkte sigter på at kanalisere ny kapital ind på aktiemarkedet, er påkrævet.

De investeringer, der herved åbnes for, er karakteriseret ved, at investor løber en risiko og får et afkast, der står i forhold til det udbytte, som virksomheden giver, og den kapital, der opsamles i virksomheden.

I den aktuelle erhvervssituation kan dette umiddelbart medføre et lavere afkast af de investerede midler end mere traditionelle anbringelser som f. eks. obligationer og fast ejendom. På længere sigt er det imidlertid en forudsætning for, at de afgivne pensionstilsgagn til sin tid kan indfries med beløb, der har en rimelig købekraft, at der eksisterer et effektivt og konkurrencedygtigt erhvervsliv. Det kan derfor ud fra mere langsigtede betragtninger være i pensionskassemedlemmernes og forsikringstagernes interesse midlertidigt at acceptere et noget lavere afkast af en forholdsvis begrænset del af de opsparede midler, når dette kan medvirke til at styrke realværdien af de fremtidige pensioner.

Lovforslaget tager først og fremmest sigte på at øge adgangen for disse institutioner til at anbringe deres midler som risikovillig kapital i erhvervslivet. Det står det enkelte forsikringsselskab og den enkelte pensionskasse ganske frit, om og i hvilket omfang man ønsker at gøre brug af denne mulighed. Midlerne skal anbringes inden for de begrænsninger, der er fastsat ikke blot af lovgivningen, men også af den enkelte institutions vedtægter. Hensynet til sikkerheden ved anbringelsen af pensionskassemedlemmernes og forsikringstagernes midler må fortsat prioriteres højt. Lovforslaget bryder heller ikke med det bestående princip om, at livsforsikringsselskaber og pensionskasser ikke må drive anden form for erhvervsvirksomhed, selv om de naturligvis må have adgang til at forvalte de midler, der anbringes som risikovillig kapital i erhvervslivet.

Den praktiske gennemførelse af hensigten med at fremme disse investeringer vil forhåbentlig føre til kontakter herom mellem de interesserede parter. Jeg tænker her på forholdet mellem investorerne, livsforsikringsselskaberne og pensionskasserne på den ene side og på den anden side erhvervslivet: industri, håndværk, landbrug osv., men også på muligheden af en formidling af overførslerne gennem et samarbejde med pengeinstitutterne, med de særlige erhvervskreditinsti-

[Industriministeren]

tutter samt eventuel oprettelse af nye hertil formålsbestemte investeringsvirksomheder.

Idet jeg henviser til lovforslaget og dets bemærkninger, skal jeg hermed anbefale lovforslaget til folketingets velvillige og hurtige behandling.

**Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):**

Herved tillader jeg mig at fremsætte:

*Forslag til lov om hovedlandevejsstrækningen Løgten-Tåstrup.*

(Lovforslag nr. L 147).

Forslaget omfatter bemyndigelse til anlæg af en 2-sporet motortrafikvej fra Løgten til Tåstrup i forlængelse af motorvejen Skødstrup-Løgten.

Samtidig foreslås ophævelse af anlægsbemyndigelsen for en motorvej i samme linie.

Som det har været tilfældet ved fremsættelsen af tidligere års hovedlandevejslovforslag, skal jeg indledningsvis give tinget en oversigt over, hvor langt vi er kommet med udbygningen af motorvejsnettet.

Som jeg bebudede i min fremsættelse af sidste års lovforslag, blev der i løbet af 1980 åbnet 4 motorvejsstrækninger, herunder broen over Vejle Fjord, hvorved motorvejsnettets længde blev forøget med 54 km til i alt ca. 515 km.

I 1981 vil der kun blive åbnet én ny motorvejsstrækning, nemlig den 10 km lange strækning i Sønderjylland mellem Rise Hjarup nord for Åbenrå og Skovby.

Herudover vil Hillerødmotorvejen blive forlænget med ca. 4 km fra Nr. Herlev til Herredsvejen, dog kun som en bred, 2-sporet motortrafikvej svarende til den eksisterende strækning fra Allerød til Nr. Herlev.

De kraftige besparelser, der er gennemført med hensyn til anlægsbevillinger til vejanlæg, har medført, at der herefter ikke vil blive åbnet nye motorvejsstrækninger før i 1985.

Endvidere har specielt de store besparelser i finansåret 1981 medført, at aktiviteterne dette år stort set er indskrænket til kun at omfatte videreførelse af de entrepriser, der er indgået aftale om i 1980 eller tidligere.

I Jylland arbejdes der som sagt med færdiggørelsen af strækningen Rise Hjarup-Skovby, og desuden færdiggøres 2 broer mellem Skovby og Christiansfeld. Denne sidste

strækning forventes nu først åbnet i 1985 mod hidtil forudsat i 1983.

På Fyn kan man først komme i gang med motorvejsstrækningen syd om Odense i 1982. Strækningen forventes herefter at kunne åbnes i 1987 og ikke i 1985 som tidligere forudsat.

På Sjælland færdiggøres som nævnt strækningen af Hillerødmotorvejen mellem Nr. Herlev og Herredsvejen, og på Amagermotorvejen mellem Gl. Køge Landevej og Tårnby er man i gang med den ene af de to broer, der skal føre motorvejen over Kalveboderne, nemlig broen over Sorterende. Amagermotorvejen påregnes nu først åbnet i 1986 mod hidtil forudsat i 1984.

På Sydmotorvejen går arbejdet med Farøbroerne planmæssigt, ligesom der arbejdes med de tilsluttende motorvejsstrækninger. Anlægget af 1. etape fra Udby til Ønslev påregnes stadig færdig i 1985.

Vedrørende det foreliggende lovforslag kan jeg i det store og hele henvide til bemærkningerne.

Som det fremgår heraf, foreligger der anlægslov fra 1972 om anlæg af en motorvej fra Skødstrup til Tåstrup. Delstrækningen fra Skødstrup til Løgten (ca. 5 km) blev udført i perioden 1975-78, medens der med baggrund i de ændrede økonomiske forhold og den forventede lavere trafikudvikling samt de ændrede trafikpolitiske målsætninger er gennemført en revurdering af det videre projekt frem til Tåstrup. Som konsekvens af denne revurdering og efter forhandlinger med de berørte kommuner er der herefter udarbejdet et reduceret projekt, der ligger til grund for nærværende forslag til anlægslov, og som forudsætter, at strækningen udføres i den tidligere planlagte motorvejslinie som 2-sporet facadeløs vej. Det findes ikke nødvendigt at forberede strækningen for udbygning til 4 spor.

Grenå kommune har fremsendt et forslag til en nordligere linieføring for motortrafikvejen særligt som følge af en planlagt udbygning af Tirstrup Lufthavn, hvorefter adgangen til lufthavnen fremtidig sker fra nord.

Kommunens forslag vil medføre, at den strækning, der skal anlægges, dels bliver længere og dermed dyrere, dels ikke uden en række yderligere foranstaltninger kan påregnes at kunne betjene trafikken mod Ebeltoft og Mols.