

[Ministeren for offentlige arbejder]

forslaget her er udtryk for et kompromis – jeg havde nær sagt endda i høj grad et kompromis.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 78:

Forslag til lov om privatfinansieret fast Storebæltsforbindelse.

Af Dohrmann (FP) m.fl.
(Fremsat 11/11 86).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Det er et gammelt forslag, vi her bliver præsenteret for, men det er vel nok sidste gang, vi når at se et forslag som dette.

Fremskridtspartiet har gentagne gange foreslået, at en fast forbindelse skal opføres af private, og af forslagens bemærkninger fremgår det, at der denne gang er 2 begrundelser for det.

For det første mener forslagsstillerne ikke, at staten vil få råd til at finansiere forbindelsen, og for det andet mener forslagsstillerne ikke, at den politiske aftale af 12. juni i år, der blev indgået mellem regeringen og Socialdemokratiet, er det papir værd, som den er skrevet på. Jeg er bestemt ikke enig i denne betragtning. Jeg må sige, at jeg mener, det oven i købet er guldrandet papir.

Regeringen vil efter Fremskridtspartiets opfattelse også blive snydt, idet bilerne fortsat vil skulle færges over de næste 50 år.

Om forslagsstillerens første begrundelse er at sige, at det klart af den politiske aftale fremgår, at Storebæltsforbindelsen netop ikke skal finansieres over færdselsloven. Partierne bag Storebæltsforliget har valgt at organisere projektet som en kombination af statslig og privat indsats, altså et statsligt ejerskab med en bygherreorganisation i privatretlig regi.

Storebæltsforbindelsen skal efter regeringens og Socialdemokratiets opfattelse etableres som et aktieselskab, altså en privatretlig konstruktion. Staten indskyder aktiekapitalen, men derudover bliver statskassen ikke belastet af projektet. Selskabet skal låne penge på det almindelige kapitalmarked herhjemme og i udlandet på de bedst mulige vilkår og med en statslig garanti i ryggen. Der er ikke noget, som tyder på, at et privat konsortium ville kunne låne på bedre vilkår, end det statsejede aktieselskab kan, måske snarere tværtimod.

Om den anden begrundelse for lovforslaget er der at sige, at regeringen betragter bestemt Socialdemokratiet som en troværdig aftalepartner, og det fremgår af den indgåede aftale, at vejforbindelsen skal påbegyndes senest 1 år før ibrugtagning af jernbaneforbindelsen. Hvis det viser sig hensigtsmæssigt, kan den påbegyndes endnu tidligere. Endvidere skal forbindelsen over Storebælts vestre rende helt fra start forberedes til også at overføre motorvejsforbindelse, så selv om forslagsstillerne givet betragter mig som naiv på dette punkt, mener jeg ikke, der er nogen grund til at betvivle, at den indgåede aftale vil blive opfyldt, nøjagtigt som den er indgået.

Jeg kan altså hverken godtage den ene eller den anden af forslagsstillerens begrundelser for på ny at fremsætte dette lovforslag, og som jeg sagde indledningsvis, er det nok også, nej, ikke nok; det er sidste gang, vi får lejlighed til at se et sådant forslag.

En fast forbindelse over Storebælt har helt afgørende betydning for landets overordnede trafikforbindelser. Vitale samfundsmæssige interesser er på spil, og regeringen finder det nødvendigt og naturligt, at det offentlige har afgørende indflydelse her. Det er vigtigt med offentlig indflydelse på anlæggets trafikale funktion, udformning, sikkerhed, miljøforhold og økonomi.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Byggesummen skal betales tilbage ved, at der opkræves takster, og takstpolitikken er vigtig, bl.a. af hensyn til de tilbageværende færgeruter og deres økonomi. Men ud over den nødvendige statslige indsigt og styring bliver der en meget betydelig privat deltagelse i projektet. Som nævnt skal selskabet finansiere Storebæltsforbindelsen ved at optage lån på de almindelige kapitalmarkeder. Det er jo en privatfinansiering, som Fremskridtspartiet efterlyser og åbenbart ikke har fundet ud af allerede indgår i den politiske aftale.

Et par hjemlige institutioner, f.eks. ATP og LD, altså Lønmodtagernes Dyrtdisfond, har ganske vist fortrinsret til 60 pct. af lånebehovet, men kun på billigst mulige markedsmæssige vilkår. Hvis der er nogle, som er billigere, optages lånene selvsagt hos dem.

Det andet store område, som den private sektor også deltager i, er projekteringen, byggearbejdet m.v. Der bliver meget arbejde til private rådgivere, ingeniører, entreprenører og leverandører. Ved tilrettelæggelsen af udbuddet af projektet har vi også mulighed for at sikre, at danske virksomheder får en rimelig chance for at deltage i konkurrencen. Det er også et både godt, smukt og rigtigt hensyn at tage.

Til slut vil jeg understrege, at vi da regner med, at selskabet på et tidspunkt vil give overskud, som så tilfalder det offentlige. Præcis hvornår det sker er naturligvis svært at sige. Det afhænger bl.a. af inflation, rente, trafikudvikling og den slags ting.

Men i alle tilfælde er projektet både drifts- og samfundsøkonomisk rentabelt og til stor gavn for trafikafviklingen i Danmark. Når hertil kommer, at projektet i meget stor udstrækning er præget af den private sektors deltagelse, ser jeg ingen grund til at støtte Fremskridtspartiets forslag, tværtimod. Regeringen afviser ganske enkelt dette forslag.

Men o.k., selv om vi er uenige i fremgangsmåden, konstaterer jeg med tilfredshed, at vi er enige om målet, selve det at få bygget en Storebæltsforbindelse. Vi er altså enige om, at den faste forbindelse er der behov for, men vejen frem til målet kan diskuteres.

J. K. Hansen (S):

Da mit partis ordfører i denne sag, hr. Søgaard, ikke kan være til stede på dette tids-

punkt, skal jeg meddele forslagsstillerne, at mit parti ikke kan støtte forslaget af to grunde: for det første fordi forslaget ikke er brugbart, og for det andet har vi som bekendt indgået en aftale med regeringen og de fire regeringspartier om at bygge en fast Storebæltsforbindelse.

Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan heller ikke støtte forslaget, slet ikke. Vi har en aftale med Socialdemokratiet, som vi synes på alle punkter med undtagelse af ét er betydelig bedre end det, der står heri. Jeg citerer fra bemærkningerne:

»Det vil afgjort være en stor samfundsøkonomisk gevinst, den dag der er en fast forbindelse over eller under Storebælt.«

Det er det eneste punkt i Fremskridtspartiets forslag, vi kan støtte. Alt det andet er fejlfortolkninger fra A til Z. Man har ikke forstået, hvad aftalen mellem regeringen og Socialdemokratiet går ud på, eller også har man ikke villet, idet samtlige de ting, man siger om den aftale, vi har lavet her, er fejl citeret eller direkte usandheder. Derfor kan vi overhovedet ikke støtte dette forslag.

Svend Heiselberg (V):

Det er jo allerede nævnt, at der er indgået en aftale med Socialdemokratiet angående en fast Storebæltsforbindelse, og da Venstre altid overholder aftaler, vil det være os meget imod at ændre aftalen. Man måtte så i det mindste være enige herom. Men efter hvad jeg forstod på den socialdemokratiske ordfører, er der nok ikke ret store muligheder her.

Nu ved jeg godt, at mange er af den opfattelse, at vi burde spare staten for den ret betydelige udgift ved at bygge en Storebæltsbro ved at lade enten et udenlandsk foretagende eller et privat dansk foretagende bygge broen og så lade dem opkræve en broafgift. Men det er knap så enkelt, som det bliver fremstillet.

Investeringskalkulen viser, at en fast forbindelse over Storebælt er en yderst rentabel forretning. Det indebærer store udgifter i anlægsfasen, men derefter indtægter i en meget lang periode. Uanset hvem der gennemfører investeringerne, vil de helt eller delvis blive finansieret gennem lånoptagelse, men i princippet kan der ikke være noget galt i at

[Svend Heiselberg]

finansiere en rentabel investering med lånte midler, heller ikke når det drejer sig om staten.

Noget andet er, at man i statens tilfælde da meget gerne måtte undersøge, om en del af anlægsudgifterne kunne hentes gennem besparelser på andre statslige udgiftskonti. Projektet vil i anlægsfasen belaste betalingsbalancen, da en del af materialerne, en række maskiner m.v., må importeres fra udlandet, men for et i øvrigt identisk anlægsprojekt vil betalingsbalancebelastningen være den samme, uanset om bygherren er staten eller et privat dansk foretagende.

Ser man på, om der er forskel på, om forbindelsen anlægges af et privat dansk eller et udenlandsk foretagende, vil man se, at belastningen af betalingsbalancen ved det samme rentable projekt vil blive størst, hvis der er tale om et udenlandsk foretagende. Da det forudsætter, at der er tale om det samme overskudsgivende projekt, bliver forskellen, at overskuddet ved projektet havner i udlandet, hvis det gennemføres af et udenlandsk foretagende. Den forøgede betalingsbalancebelastning vil således svare til projektets overskud.

Med hensyn til valget mellem et privat foretagende og staten som bygherre må forbindelsen over Storebælt henregnes til samme kategori af projekter og virksomheder som DSB, P & T og Vejdirektoratet. Når disse virksomheder og Storebæltsforbindelsen bør være i statens regi, skyldes det for det første, at der er tale om mægtige monopoler, som bør være under nøje statslig kontrol. For det andet skyldes det, at den samfundsmæssige gevinst ved store infrastrukturprojekter ikke alene tilfalder de personer og virksomheder, som benytter dem, og som betaler for at benytte dem, men også det omgivende samfund.

Man kan selvfølgelig hævde, at det er sandsynligt, at et privat foretagende mere effektivt og omkostningsbevidst end staten ville kunne anlægge Storebæltsforbindelsen. Det er selvfølgelig problemet ved al offentlig aktivitet, men denne konstatering må være en udfordring til Folketinget og regeringen om at sikre en effektiv styring af projektet.

Venstre skal afvise lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Det lyder meget sympatisk, når Venstres ordfører udtaler det fromme ønske, at der finder besparelser sted på andre områder. Desværre er der ikke nævnt noget om det i den aftale, som er indgået mellem Socialdemokratiet og regeringspartierne.

Jeg vil derfor godt spørge hr. Svend Heiselberg, hvor Venstre, når man nu går i gang med at finde disse besparelser, vil søge det flertal. Er det sammen med Socialdemokratiet? Så synes jeg ærlig talt, at det burde have været med i aftalen. Nu har vi jo ikke hørt den radikale ordfører endnu, men vi ved alle sammen udmærket, at de, der plejer at udgøre regeringens parlamentariske flertal i den slags spørgsmål, er Det Radikale Venstre. Så medmindre man tilstræber en aftale med Socialdemokratiet også på dette område, er det rent ud sagt noget pjat at sige dette. Jeg tror ikke, at en sådan aftale kan indgås.

Det bliver vældig interessant at høre hr. Bilgrav-Nielsens indlæg, om Det Radikale Venstre er indstillet på at spare på f.eks. folkepensionen eller andre steder for at gennemføre den statslige finansiering af en fast forbindelse over Storebælt.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

En ting er, at hr. Svend Heiselberg boltrer sig i sine lokale medier i spørgsmålet om Storebælt – fast forbindelse eller ej – lidt mere forpligtende må det nok være, hvad der siges her i denne sal. Ligesom hr. Dohrmann faldt jeg over dette med kompenserende besparelser.

Jeg synes ikke, at hr. Svend Heiselberg kan undlade at gå op og svare på, hvad han tænker på. Der er vist en uges tid til, at ændringsforslag til finanslovforslaget for 1987 skal være indgivet. Det må interessere Tingt, finansministeren, økonomiministeren, hele regeringen at høre, at en ordfører for regeringspartiet Venstre har kompenserende besparelser, ideer til besparelser i lommen eller i ærmet eller bare i tankerne uden at fremsætte dem.

Jeg mener ikke, man kan håne Tingt på den måde, og jeg mener ikke, man kan være en ansvarlig ordfører for et regeringsparti og stå her og slå om sig med besparelser uden at nævne, hvad det er for nogle, og hvorfor

[Arne Melchior]

det skal fremsættes i denne anledning og i øvrigt har været gemt under en månedlang debat om det finanslovsforslag, vi inden for nogle få uger skal vedtage.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg kunne tilråde den tidligere trafikminister, hr. Arne Melchior, at lytte lidt bedre efter. Så ville den tidligere trafikminister have hørt, at jeg har sagt, at noget andet er, at man i statens tilfælde da meget gerne måtte undersøge, om en del af anlægsudgifterne kunne hentes gennem besparelser på andre statslige udgiftskonti.

Hr. Dohrmann spørger, hvem vi vil lave aftaler med. Ja, det vil vise sig til den tid. Foreløbig har vi jo kunnet lave en aftale med Socialdemokratiet om, at der skal bygges en fast forbindelse, og så vil jeg også tro, at vi kan lave de aftaler, der skal til for at sikre, at det gennemføres.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Nu skal jeg selvfølgelig ikke her blande mig i en uenighed mellem regeringspartierne, som vi jo har indgået aftale med. Men jeg vil som den store part i denne aftale godt have slået fast, at vi har indgået en aftale om finansiering af en fast Storebæltsforbindelse. Finansieringen sker ved lån, så efter min bedste overbevisning skal vi ikke finde kompenserende besparelse noget som helst sted. Denne forbindelse skal lånefinansieres, og den skal brugerbetales. Sådan er det. Det er det, vi har indgået aftale om, og det er derfor, jeg bad om ordet her.

Så må regeringen jo se, om den kan få styr på sine egne tropper, for jeg synes, det er lidt ubehageligt for en af aftaleparterne at være vidne til, at to af regeringspartierne allerede nu er uenige om, hvor pengene skal hentes, eller hvor de ikke skal hentes.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Det svar, hr. Svend Heiselberg gav mig på et klart spørgsmål, var en oplæsning, en gentagelse af, hvad han havde sagt, hvilket foranledigede både hr. Dohrmanns og mit

spørgsmål. Der var altså ikke noget svar i hr. Svend Heiselbergs replik.

Jeg synes, det er vigtigt over for en af aftaleparterne, Socialdemokratiet, at slå fast, at nok er hr. Svend Heiselberg ordfører her i dag – så vidt jeg kan overskue salen, er der ikke andre til stede fra partiet Venstre – men jeg vil tillade mig kollegialt at sige til hr. Svend Heiselberg, at jeg er overbevist om, at hans gruppe vil blive rystet over hans udtalelse, og at den ikke er repræsentativ hverken for Venstres ministre eller for Venstres folketingsgruppe.

Så skarpt synes jeg det skal trækkes op, så der ikke skal være nogen som helst tvivl mulig om, at regeringspartierne ligesom Socialdemokratiet står sammen om den aftale og den aftaletekst, der med åbne øjne og efter lange og grundige forhandlinger er indgået.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg skal undlade at gå ind i en polemik med den tidligere trafikminister, men jeg vil gerne sige, at min gruppe ikke så let lader sig ryste, og at vi er opmærksom på mulige besparelser.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Hr. Arne Melchior har selvfølgelig ret i, at der ikke er nævnt noget i aftalen om besparelser på andre områder. Det er der ikke. Men jeg synes ikke, hr. Arne Melchior kan tillade sig at kritisere et medlem af Folketinget, fordi vedkommende giver udtryk for sin mening. Den aftale er overhovedet ikke konfirmeret her i Folketinget endnu. Det første, vi foretager os, når vi kommer herind i Folketinget, er, at vi skriver under på, at vi vil overholde grundloven.

Det er en aftale, der er frit i luften svævende, og som ingen aner, om der overhovedet er et flertal for, uanset om hr. Arne Melchior og hr. J. K. Hansen m.fl. påstår, at der er indgået en sådan aftale. Jeg synes, det lyder, som om hr. Svend Heiselberg mener, at der skal spares på andre områder.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

[Arne Melchior]

Jeg har sandelig ikke kritiseret hr. Svend Heiselberg for, at han giver udtryk for sin mening, men jeg har vel lov til, ja, jeg har vel pligt til at kritisere hr. Svend Heiselbergs mening, hvis jeg finder, den er forkert. Det er vel meninger, vi debatterer. Det er ikke personen, det gælder.

Hr. Svend Heiselberg kan sige lige hvad han vil, og han skriver og siger jo også meget, og det er hans fulde ret. Men når han optræder som ordfører for et af regeringspartierne og bringer sig i modsætning til de andre ordførere for regeringspartierne og til ministerens på regeringens vegne klart fremstillede sagsammenhæng, som vi lige har hørt her for 20 minutter siden, har jeg selvfølgelig al anledning og selvfølgelig al ret til at sige til hr. Svend Heiselberg, at efter min lille overbevisning er han i uoverensstemmelse med den aftale, hans parti er forpligtet af.

Jeg vil yderligere tillade mig at kritisere bemærkningen om, at Venstre er opmærksom på, at der skal spares. Det er jo en slags æselspark bl.a. til regeringskollegaer for, at de ikke skulle være det.

Men stadig væk efterlyser jeg: hvad er det for besparelser, hr. Svend Heiselberg tænker på? Det er nemt nok at slå ud med armene og sige: vi skal spare. Jamen er der ikke åbent for spareforslag hver evig eneste dag? Jeg er sikker på, at finansministerens brevkasse tager imod døgnnet rundt.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil tro, at det er spildte Guds ord på Balle-Lars.

Jeg vil gerne spørge, hvad det er for uoverensstemmelser, man gør sig skyldig i ved at nævne besparelser. Noget andet er, at man i statens tilfælde da meget gerne måtte undersøge, om en del af anlægsudgifterne kunne hentes gennem besparelser på andre statslige udgiftskonti.

Jeg vil gerne vide, hvorfor det skulle være i uoverensstemmelse med nogen aftale, at man gerne måtte undersøge det.

Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Vi er tilbage til talerrækken.

Tommy Dinesen (SF):

Det er ved at blive en interessant situation. Man kan ikke lade være med at tænke på, om ikke Socialdemokratiet skulle have prøvet på at tage kontakt med de Radikale og SF i stedet for med de fire borgerlige partier, der ikke rigtig kan finde ud af det. Men det kan jo ske, at vi kommer tilbage til det.

Hvis jeg skal holde mig til forslaget, må jeg sige, at jeg fik den opfattelse, da jeg læste det: nu har de i Fremskridtspartiet nok sidet og raflet om, hvilket gammelt forslag de skulle fremsætte på ny, og så er de altså faldet over det her.

Det er tredje gang inden for et års tid, vi diskuterer det, og der har aldrig været flertal for det. Derfor skal jeg ikke kommentere det ret meget bortset fra at sige, at jeg kan se, at man i bemærkningerne til forslaget selv er inde på, at denne sag er tabt. Det står der oven i købet.

Det eneste, jeg kan være enig med Fremskridtspartiet i i bemærkningerne, er, når man rejser tvivl om, hvorvidt anden del af projektet vedrørende Storebælt nogen sinde vil blive til noget. Det er vi nogle der vil arbejde imod.

Jeg kunne da godt tænke mig at spørge Fremskridtspartiet, om det i fremtiden er alle broer og tunneler i dette land, der skal privatfinansieres, om man skal betale for at bruge dem, og hvem der skal betale for dem, hvis de giver underskud. Hvem skal så overtage dem? Det kunne det være meget interessant at få at vide.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg har taget en stor bog med i dag, fordi det er en spændende diskussion om, hvad der er bedst for samfundet: offentlig eller privat finansiering af det anlæg, vi her taler om.

Rent faktisk forholder det sig sådan, at det er undersøgt flere gange. Den seneste særdeles kvalificerede undersøgelse, vi har på området, findes i den rapport, der hedder »En fast forbindelse«, hvor ejerforhold, finansiering, beskæftigelse, betalingsbalance og rentabilitet er undersøgt af P. Nyboe Andersen, Nils Groes og Hans Zeuthen. I den står der på så godt som hver anden side, at uanset hvordan man finansierer, er belastningen for det danske samfund stort set ens.

[Bilgrav-Nielsen]

Hvis man så ser på, hvad der er klogest i driftsmæssig henseende, er det helt klart ifølge den rapport, at det er dårligst at vælge privatfinansiering. Eller, som der står – jeg har ikke lige citatet ved hånden, men det findes der – det er næppe sandsynligt, siger forfatterne til rapporten, at en privat bygherre ville binde an med opgaven, hvis man skulle finansiere byggeriet på almindelige markedsvilkår. Derfor går de ind i filosofien om indeksfinansiering og andre finansieringsformer. Så den diskussion er vi sådan set ovre.

Men det, Fremskridtspartiet selvfølgelig har ret i, og som hr. Svend Heiselberg også har ret i, er, at det her projekt påvirker den danske samfundsøkonomi. Og det påvirker også – direkte eller indirekte – de offentlige udgifter og indtægter.

Nu kan man jo være lidt beklemt ved at gå i diskussion med Danmarks klogeste mand i Storebæltsspørgsmålet efter eget udsagn, hr. Arne Melchior, men jeg mener, hr. Arne Melchior tager afgørende fejl, når han påstår, at dette på ingen måde får betydning for den offentlige økonomi, f.eks. for finansloven. Der er to grunde til at betvivle rigtigheden af det standpunkt.

For det første, at den økonomiske kapacitet, man lægger i en aktivitet på Storebælt, kan man ikke lægge andetsteds.

Dernæst direkte: allerede nu ved vi, at den forrige og den nuværende minister ønsker at belaste statskassen med statens køb af aktier i Storebæltsselskabet. Det drejer sig i hvert fald indtil videre om – der må jo siges »indtil videre«, fordi der er en åben ende – som der står i bemærkningerne til det første aktstykke om sagen, vi så: foreløbig skønner man, at ca. 500 mill. kr. skal indskydes. Det er oven i købet penge, som den tidligere minister, der hævder, at dette ikke berører statsfinanserne, har indarbejdet i totalrammerne for Ministeriet for Offentlige Arbejders udgifter på finansloven. Så det undrer mig lidt, at den tidligere minister her vil gøre sig til talsmand for, at der absolut ingen påvirkning er af de offentlige finanser.

Jeg kan sige til hr. Svend Heiselberg, at vi deler det grundsynspunkt, at man ikke bare kan give ud uden at spare på andre områder.

Hvad denne sag angår, har regeringen med sit forslag om at indskyde 500 mill. kr. som aktiekøb i et Storebæltsselskab – det bliver måske kun 400 mill. kr. for 1987 – selv

sprængt de udgiftsrammer, man har lagt i finanslovsforslaget for 1987.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Jeg takker CD for, at jeg må få lov at komme først. Jeg vil nemlig godt op og høre en deputation i et udvalg.

Jeg skal på Kristeligt Folkepartis vegne sige, at vi bakker fuldt op bag ministeren og bag det forlig, der er indgået. Skal der ændres på det, må det være noget, man gør sammen.

Vi afviser forslaget.

Arne Melchior (CD):

Først en lille replik til hr. Bilgrav-Nielsen.

Jeg har ikke i dag udtalt mig om finansieringens forhold til finansloven og statsfinanserne. Det må være nogle tidligere udtalelser, hr. Bilgrav-Nielsen hentyder til, og så må han sandelig opgive, hvad det er for nogle udtalelser, og lade være at rive dem ud af en sammenhæng.

Jeg skal koncentrere mig om tre bemærkninger om det foreliggende forslag.

Det ene er en principiel bemærkning: så vidt jeg har kunnet konstatere det under skiftende regeringer og skiftende farver af regeringer, er der et meget stort, ja helt overvældende flertal i denne sal blandt alle partier for, at hovedkommunikationslinierne i dette land, det være sig rent fysiske vejforbindelser eller telefoni og moderne kommunikationsteknologi, skal være i statens hånd, eftersom det er statens, nemlig samfundets opgave, forpligtigelse, ansvar, at disse fungerer.

SFs ordfører var lidt inde på det, da han stillede det spørgsmål til hr. Dohrmann: hvad nu, hvis sådan noget gik hen og gav underskud? Hvem skulle så overtage det? Jeg mener simpelt hen, at tanken om at privatisere f.eks. motorvejsnettet – hvad der er lige så logisk som en Storebæltsbro – er fremmed for alle andre partier end netop Fremskridtspartiet.

Min anden bemærkning gælder noget, ministeren har været meget grundigt inde på. Jeg skal derfor ikke gøre meget ud af det, men føler dog trang til at kritisere bemærkningernes benyttelse af udtrykket »pæne hensigtserklæringer« om en anden etape, altså for biler, der kommer over Storebælt ved egen kraft. Der er, som ministeren dokumen-

[Arne Melchior]

terede, ikke tale om hensigtserklæringer. Der er tale om faste, konkrete, tidsbestemte regler for, hvornår og hvordan, og der er derfor i hele aftalen indbygget alt det, det overhovedet er menneskeligt muligt at indbygge af garantier for, at også denne etape selvfølgelig efter viljen hos det store flertal i Folketinget hører med til projektet.

Min tredje bemærkning skal være en forbløffelse over det næstsidste afsnit i bemærkningerne til lovforslaget, hvoraf jeg citerer følgende:

»Fremskridtspartiet har konstateret, at interessen fra privat side for at finansiere og opføre en fast Storebæltsforbindelse er til stede.«

Det mindste, Fremskridtspartiet burde gøre – det gør hr. Dohrmann vel om lidt – var at meddele lidt mere konkret, hvori denne konstatering består, hvad den bunder i.

Jeg har ikke brug for, at hr. Svend Heisberg, hver gang han går op og nævner mit navn, fortæller, hvad jeg er forhenværende. Det er Tingets medlemmer ganske udmærket bekendt med, og det har ikke en pind med diskussionen at gøre. I den egenskab har jeg dog hørt et og andet om denne sag, og jeg har hørt fra mange sider, at man er interesseret i at give lån til et sådant selskab, men der har til dato ikke meldt sig nogen, som bare har forespurgt, på hvilke betingelser disse privatfinansielt ved et af dem ejet selskab kunne få lov til at etablere en sådan forbindelse.

Jeg bestrider derfor, at det foreligger, men afventer selvfølgelig med spænding og interesse hr. Dohrmanns dokumentation af denne flotte konstatering, som jeg mener er en påstand helt ud i den blå luft.

Dohrmann (FP):

Indledningsvis vil jeg gerne sige tak til alle, der har blandet sig i debatten, og tilføje, at da vi fremsatte forslaget, var vi da udmærket klar over, at når det kom til første behandling, ville vi ikke kunne konstatere noget, der lignede et flertal for det.

Det er blevet sagt om forslaget, at det er et gammelt forslag, og det er rigtigt, det har været fremsat flere gange. Men jeg vil sige, set i relation til de ting, der er sket siden sidste gang, vi behandlede forslaget, at det er så aktuelt som nogen sinde, for som det frem-

går af bemærkningerne, betragter Fremskridtspartiet så afgjort forslaget som et alternativ til den aftale, regeringspartierne og Socialdemokratiet har indgået.

I de enkelte paragraffer i lovforslaget står der egentlig ikke andet, end at de firmaer, konsortier m.fl., der er interesseret, skal komme med deres tilbud og forlangende og vilkår i øvrigt til ministeren for offentlige arbejder inden den 1. maj 1987.

Jeg vil sige til de borgerlige eller liberale partier, hvad de nu kalder sig: jamen hvad ville der dog ske ved, at man så og hørte, hvilke vilkår private konsortier ville opstille for at anlægge forbindelsen og naturligvis for senere at opkræve gebyr for at benytte forbindelsen? Jeg kan simpelt hen ikke forstå, at folk, der har en liberal indstilling, end ikke vil se de tilbud, private virksomheder kunne komme med.

Der kommer igen en god portion dobbeltmoral ind i billedet, hvor man bruger en masse undskyldninger. Vi hørte lige hr. Arne Melchior og SFs ordfører spørge: jamen hvad ville der ske med sådan et projekt, hvis det var privatfinansieret og det gik rabundus? Nu tror jeg da nok, at de forskellige konsortier ville sikre sig i så henseende, men lad os sige, at det gik så galt. Ja, hvad ville der så ske? Der vil altid være nogle, der er parate til at overtage en fuldt færdig forbindelse og naturligvis fortsætte den. Det ville der ikke ske noget som helst ved. I værste fald kunne skidt ryge på tvangsauktion, og det kunne måske komme noget længere ned i pris, og så kunne de, der benyttede forbindelsen, komme noget billigere over. Det ville være det værste, der kunne ske.

Vi er i Fremskridtspartiet helt enige med aftalepartierne om, at det er ønskeligt med en fast forbindelse over Storebælt, men den aftale, der er indgået, er så ubrugelig, at jeg godt vil sige her i dag, at når og hvis den kommer til afstemning – det er jeg ikke sikker på, for jeg mener, der er så mange ting, der hænger i luften – så er det min indstilling, at vi er bedre tjent uden. Den er simpelt hen ubrugelig.

Jeg ved ikke, hvem der har formuleret aftalen som sådan, men jeg har en meget, meget stærk mistanke om, at det er chefen for DSB, hr. Ole Andresen. Den er i den grad en favorisering af DSB, at det trodser enhver beskrivelse.

[Dohrmann]

Det er meget godt, at man siger: jamen vi har en garanti for, at inden jernbaneforbindelserne er fuldført, går vi i gang med det næste, altså anden etape. Kan man forestille sig, at man, når man er godt og vel halvvejs med jernbaneforbindelsen og så finder ud af, at man ikke har penge til at gå i gang med anden etape, så stopper jernbaneforbindelsen? Naturligvis kan man ikke det. Man kan da ikke have sådan et monument hængende frit i luften, og derfor er den garanti, man mener man har, ikke 5 flade øre værd.

Hr. Bilgrav-Nielsen kom ikke ind på det, men jeg synes, det er umådelig vigtigt i denne forbindelse, at Det Radikale Venstre sikrer regeringens parlamentariske flertal. Det Radikale Venstre – det ved vi alle sammen, og vi har såmænd ikke skånet partiet i den forbindelse – har måttet lægge ryg til mange upopulære ting. Derfor vil jeg egentlig godt her i dag have at vide, hvordan reaktionen vil være i Det Radikale Venstre, hvis man går hen og smider 12, 15 eller måske 18 mia. kr. ud til det her projekt. Vil Det Radikale Venstre så fortsat medvirke som skatteopkræver for at finansiere de tåbeligheder, man her har aftalt?

Det er en af grundene til, at jeg ikke tror på denne aftale, uanset at man påstår, at der står 120 mandater bag den. Det tror jeg heller ikke Socialdemokratiet gør, for aftalen var aldrig gået igennem den socialdemokratiske gruppe, medmindre man altså også dér regnede med, at det aldrig bliver til andet end en forbindelse, som DSB kan benytte, og som dermed giver DSB det monopol, de har tragtet efter gennem mange, mange år, selvfølgelig på bekostning af det private vognmandserhverv. Jeg glæder mig oprigtig talt til, at vi skal have diskussionen om den aftale, som er indgået, her i salen.

Det er helt klart, at vores forslag sandsynligvis heller ikke vil blive vedtaget i denne samling, men jeg føler mig lige så overbevist om, at som det ligger nu, og med udsigten til et folketingsvalg inden for den nærmeste fremtid, har Fremskridtspartiets lovforslag lige så store chancer for at blive vedtaget og blive bragt til udførelse som den aftale, regeringspartierne og Socialdemokratiet har indgået.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil godt sige til hr. Dohrmann, at det er da klart, at det skaber problemer for samarbejdet mellem regeringen og Det Radikale Venstre om de årlige finanslove, når regeringen f.eks. indgår aftale med andre partier om store udgiftsposter uden samtidig at aftale finansieringen, altså dækningen, men så kommer til os og siger: desværre, vi har indgået en aftale med nogle venner uden for forligskredsen om finansloven, vil I være så venlige at være med til at dække omkostningerne ind?

Det var det, man sagde, da man kom med aktstykket om at bruge 100 mill. kr. til et Storebæltsselskab i 1986, og vi måtte selvfølgelig sige nej. Vi undrede os lidt over, at regeringen kom med det aktstykke; det ville jo have svaret til, at vi havde indgået et forlig med Socialdemokratiet og SF om at forhøje de sociale udgifter med 100 mill. kr., uanset at vi havde et forlig med regeringen om finansloven for 1986. Sådan opfører vi os i hvert fald ikke.

Så er der spørgsmålet om 1987. Der kommer man så og siger: inden for rammerne af Ministeriet for Offentlige Arbejders budgetter må I acceptere at der skal bruges 400 mill.kr. til en fast forbindelse over Storebælt – som vi er imod – det må I lukke øjnene for og acceptere. Det gør vi selvfølgelig ikke. Sådan kunne vi nemlig aldrig forestille os at vi ville stille andre i et samarbejdsforhold. Det er derfor, jeg mener, at den, der har hovedansvaret for indgåelsen af dette forlig, groft har forbrudt sig mod simpel parlamentarisk anstændighed.

Det undrer mig lidt, at Socialdemokratiet er gået med på den, men det har vel noget at gøre med, at Socialdemokratiet næppe helt har vænnet sig til, at når man indgår aftaler, der koster penge, så er man nødt til samtidig at anvise dækning.

Men det skal stå helt klart, at i og med, at man fører dette projekt frem mod en realisering, stiger vanskelighederne dag for dag i forhold til et økonomisk samarbejde med Det Radikale Venstre; anderledes kan det ikke være. Men jeg vægrer mig ved at tro, at aftalen kan omsættes til lov, alene af den grund, at det økonomiske omfang af aftalen om den kombinerede forbindelse over Storebælt på mærkværdig vis er steget med 4 mia. kr. på 1 år.

[Bilgrav-Nielsen]

Den økonomiske rapport, jeg omtalte for lidt siden, blev udarbejdet i 1984-kroner. Det totale store projekt på Storebælt, altså den kombinerede løsning, kostede dér 9 mia. kr. Nu kommer man og præsenterer os for det samme projekt til et beløb – i 1985-priser ganske vist, lad os så lægge 1 milliard på, så er vi rundhændede – af ikke 9 mia. kr., men 14 mia. kr. Jeg undrer mig stadig over, hvordan søren man har kunnet bære sig så tosset ad.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg skal blot sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at hvis vi kommer med udgiftskrævende forslag, så anviser vi normalt også dækning for det.

Nu var jeg ikke klar over, at vi skulle have en finanslovdebat her i dag i forbindelse med dette smedemesterforslag fra Fremskridtspartiet, men hr. Bilgrav-Nielsen vil have opdaget på andre områder, hvor hr. Bilgrav-Nielsen har været med til at hæve skattetrykket i dette samfund, at når vi stiller ændringsforslag, så anviser vi også, hvor pengene skal tages fra.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Hvor på finansloven eller på Socialdemokratiets ændringsforslag til finansloven kan jeg finde det beløb, som modsvarer ekstraudgiften på 400 mill. kr. til Storebæltsselskabet?

Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Vi er tilbage i talerrækken.

Arne Melchior (CD):

Jeg ønsker ikke at bidrage til, at der på baggrund af dette paradeforslag fra Fremskridtspartiet skal føres en egentlig debat om berettigelsen af, fornuften i og andre omstændigheder omkring den faste forbindelse over Storebælt, så jeg skal her i min anden ordførertale kun beskæftige mig med noget af det, hr. Dohrmann sagde i sin svartale, hvor han fastholdt sin tvivl om, at bildelen af den faste forbindelse ville blive overført, fordi han frygtede, at der på et tidspunkt ikke ville være penge til det.

Til denne betragtning to bemærkninger ud over, hvad jeg sagde i første omgang. For det første er det netop i bildelen, der ligger store indtægtsmuligheder, så det ville da være forretningsmæssigt ganske uantageligt at fæste lid til hr. Dohrmann med hensyn til, at kilderne skulle tørre ud netop over for denne overordentlig sunde investering.

For det andet har hr. Dohrmann jo, som jeg påpegede før, i sine bemærkninger sagt, at han har konstateret, at der er masser af penge, og at der er masser af interesse hos private for at opføre netop denne kombinerede faste forbindelse. Hr. Dohrmann vil vel ikke sige, at det kun er til jernbanedelen, han har konstateret dette. Det er altså et citat af noget sludder, der står i bemærkningerne, men det står der nu engang.

Det kan da ikke passe sammen. Man kan da ikke på den måde danse med sine to ben i hver sin retning og dels sige, at man har konstateret, at der er rigeligt med investeringsvillige mennesker til at opføre denne forbindelse, dels bagefter komme og sige: jamen det bliver nok ikke muligt alligevel at finde pengene til den del af det, som i virkeligheden er den mest lønsomme.

Dohrmann (FP):

Hr. Arne Melchior kan kalde det et paradeforslag, han kan kalde det tåbeligt, og han kan kalde det, lige hvad pokker han vil, men der er én ting, hr. Arne Melchior ikke kan tillade sig at gøre, og det er at tale om forretningsmæssige principper samtidig med, at han nævner den aftale mellem regeringspartierne, som hr. Arne Melchior er både far og mor til, for dér er der overhovedet ikke tænkt på forretningsmæssige principper, ikke et øjeblik.

Det fremgik i øvrigt af, hvad hr. J. K. Hansen sagde, for hr. J. K. Hansen sagde, at han ikke troede, vi skulle diskutere finanslov i dag. Dermed indrømmede hr. J. K. Hansen jo samtidig, at hvad forbindelsen, som den er aftalt, skal koste, det er der ikke ofret ret mange øjeblikkes spekulationer på.

Det er derfor, at det er så bittert, at et stort flertal herinde kan gå hen og indgå aftaler om den slags paradeforslag. Som hr. Bilgrav-Nielsen ganske rigtigt sagde, undrer det, at prisen for en opførelse af en fast forbindelse over Storebælt stiger så voldsomt,

[Dohrmann]

og alene det, at man splitter den op i to etaper, er jo fuldstændig molboagtigt.

Jeg vil anbefale hr. Arne Melchior at gå ud og spørge nogle af vore store entreprenørfirmaer – vi har nogle rigtig store, velrenommerede firmaer, som har bygget broer og anlagt veje over hele verden – hvad de mener om den aftale og den måde, man praktisk griber det an på.

Så skal jeg i øvrigt sige, at når vi i vore bemærkninger nævner, at interessen er til stede, så er det selvfølgelig ikke en løs påstand. Da vi første gang fremsatte dette forslag, fik vi henvendelse fra ikke mindre end syv firmaer, danske og udenlandske konsortier, et enkelt, som var rent dansk, og så var det ellers danske og udenlandske og et enkelt, der var helt udenlandsk. De var virkelig interesserede. Nogle af dem var oven i købet herinde og ville tale med os.

Men med den socialistiske indstilling, som også de borgerlige partier har med, at det skal være statsfinansieret og der skal optages yderligere lån, er det da klart, at sådan nogle firmaer ikke gider være til grin og rette henvendelse hver eneste gang. Jeg er helt sikker på, at hvis Folketinget vedtog Fremskridtspartiets forslag om, at de fik mulighed for at komme med deres tilbud, ville de også dukke op. Jeg tror, der ville komme langt flere end de syv, som vi dengang var i forbindelse med.

Så vil jeg i øvrigt sige tak til hr. Bilgrav-Nielsen, for det var et meget klart svar, og hvis jeg tilhørte regeringspartierne rækker, ville jeg nok tillægge de udtalelser, hr. Bilgrav-Nielsen kom med heroppefra, langt, langt større betydning, end man måske umiddelbart gør. Vi ved jo udmærket godt, at hvis det først kom dertil, at regeringspartierne skulle til at basere deres økonomiske politik på Socialdemokratiet, så blev det ikke til noget.

Derfor har hr. Bilgrav-Nielsen helt ret i, at når man er en del af det parlamentariske flertal og man mange gange må medvirke til nogle ting, som ikke er særlig populære, så skal man da ikke behandles på den måde. Det er simpelt hen en sjofelhed.

Men på den anden side tager jeg det da også som en form for garanti for, at den aftale aldrig nogen sinde bliver bragt til udførelse, og det er vi særdeles godt tilfredse med.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det undrer mig, at hr. Arne Melchior overhovedet ikke mente, det var værd at berøre problemet om anlægsomkostningerne. Jeg tror ikke, at hr. Arne Melchior vil modsige mig, når jeg siger, at han må betragte sig som hovedarkitekten bag Storebæltsforbundet, og så må hr. Arne Melchior også være den første til at kunne svare på, hvordan man har båret sig ad med at fordyre det samme projekt fra 9 mia. kr. til 14 mia. kr. Lad os tillægge en prisforhøjelse i mellemfasen på 1 mia. kr. Hvordan har man overhovedet kunnet komme afsted med det?

Jeg vil gerne have et svar, for jeg synes, det kan være med til at afdække, hvad det egentlig er for en konstruktion, vi står over for.

Endelig vil jeg godt spørge ministeren: hvor bliver egentlig det lovforslag af? Hvorfor er der ikke kommet et forslag til anlægslov? Aftalen blev som bekendt indgået den 12. juni i år, efter at Folketinget var rejst på sommerferie.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af lovforslag nr. L 87:

Forslag til lov om ændring af toldloven. (Aktiv og passiv forædling, forhøjelse af eksportationsafgift).

Af ministeren for skatter og afgifter (Foi-ghel).

(Fremsat 19/11 86).

Lovforslaget sattes til forhandling.