

[J. K. Hansen]

mennesker har bestridt deres tjeneste gennem mange år. Jeg kan heller ikke forstå, hvad formålet skulle være med at ændre på noget sådant.

Trafikministeren (Ikast):

Jeg vil gerne love hr. J. K. Hansen, at jeg umiddelbart efter, at vi er færdige her i salen, vil undersøge de sager en gang mere for at se, om der skulle være fejlbehandlinger, som jeg ikke er bekendt med.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

10) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 8:

Forslag til folketingsbeslutning om oprettelse af en infrastrukturfond til fremskyndelse af offentlige anlægsarbejder.

Af Helge Mortensen (S) m.fl.
(Fremsat 20/10 92).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Ikast):

Socialdemokratiet foreslår, at der oprettes en infrastrukturfond. Sigtet hermed er ifølge forslagsstillerne, at fondens midler skal finansiere en fremskyndelse af offentlige anlægsarbejder med det formål at gavne beskæftigelsen, konkurrenceevnen og miljøet.

Som bekendt har statsministeren i åbningstalen oplyst, at regeringen er indstillet på en moderat lempelse i den økonomiske politik til

gavn for beskæftigelsen, og at et af midlerne hertil netop er en fremrykning af rentable offentlige investeringer.

Der blev specielt peget på investeringer, der kan sikre en veludbygget infrastruktur til gavn for konkurrenceevnen og Danmarks muligheder i EF. Det kan derfor konstateres, at der er enighed mellem regeringen og forslagsstillerne om, at der bør ske en fremrykning af visse infrastrukturinvesteringer.

Jeg skal ikke ved denne lejlighed komme nærmere ind på, hvilke projekter der er tale om. Jeg tror, at alle har kendskab til de projekter, der er under debat. Det principielle spørgsmål er derfor, hvordan vi bedst opnår dette sigte. Efter regeringens opfattelse opnår vi det bedst og mest enkelt inden for rammerne af finansloven frem for at oprette en særlig infrastrukturfond, hvilket rejser en række spørgsmål:

Regeringen har under de igangværende politiske forhandlinger om finansloven for 1993 stillet forslag om, at det hidtidige udgiftspolitiske måltal adskilles i et driftsmåltal og et anlægsmåltal. Dette vil efter regeringens opfattelse fjerne muligheden for, at statslige investeringer vil kunne fortrænges af øgede driftsudgifter. Samtidig vil vi få skabt en ubureaukratisk model til at prioritere investeringsprojekterne og til at prioritere disse projekter sammen med andre projekter, eksempelvis miljøinvesteringer.

Vi vil også med dannelsen af et særligt måltal for anlægsvirksomhed bedre kunne regulere aktiviteterne, så de i perioderne med økonomisk råderum kan øges og tilsvarende reduceres i perioder med flaskehalsproblemer.

Regeringen finder, at det er den rigtige vej at gå i denne sag i stedet for at gå videre med tanker om en særlig infrastrukturfond.

Fischer (KF):

Vi har brug for en effektiv dansk infrastruktur, og det er et område, vi skal være stærkt optaget af i de kommende år. Det tror jeg vi allesammen er enige om, men den konservative folketingsgruppe kan ikke gå ind for det socialdemokratiske beslutningsforslag.

Jeg må også tilføje, at vi undrer os over, at det i det hele taget er fremsat, for det virker unægtelig som en noget bureaukratisk og kompliceret måde at fremme offentlige infrastruktur-

[Fischer]

turinvesteringer på. Vi vil ikke være med til en ny fondsdannelse med opbygning af fondsstruktur og fondsbestyrelse; der skal måske også være et repræsentantskab, mange møder og meget mere. Det drejer sig i stedet om at opbygge en infrastruktur, ikke om at bygge fonde.

Jeg skal ikke kommentere alle 10 punkter i det socialdemokratiske forslag, men nævne et vigtigt punkt. Vi mener, at en sådan fond alvorligt kan svække Folketingets styring af investeringspolitikken, og det har vi bestemt ikke brug for. Tværtimod skal vi væk fra organer, der kan virke anonyme, og koncentrere os om at få styrket Folketingets indflydelse i de kommende år.

Afslutningsvis vil jeg også nævne det socialdemokratiske forslag om at forhøje benzinafgiften. Jeg synes, det er udtryk for en noget traditionel socialdemokratisk tankegang. Man taler om, at for hver 10 øre, benzinafgiften hæves, kan der skaffes så og så mange millioner kroner. Det er sikkert rigtigt, men det kan også være skruen uden ende. Ja, der er en ende, nemlig en fornyet grænsehandel, hvis danske benzinpriser igen kommer over de tyske. Det vil vi ikke bidrage til.

Trafikministeren har på udmærket måde redegjort for, hvordan regeringen på en administrativt langt mere enkel måde vil fremme investeringsprojekterne. Det mener vi er den rigtige måde at gå frem på, og vi kan derfor ikke støtte dette forslag.

Svend Heiselberg (V):

I Venstre vil vi ikke afvise, at der er flere punkter i Socialdemokratiets beslutningsforslag, vi kunne blive enige om.

Også Venstre finder, at det er både rigtigt og nødvendigt at få taget fat på en fremrykning af en række offentlige trafikinvesteringer, og i en tid, hvor der er arbejdsløshed, kunne det måske være med til at sprede lidt optimisme at udbygge både veje og baner, men hidtil har der ikke været kapital hertil. Vi er parate til at tage en drøftelse af, hvordan man finder mulighed for at skaffe kapital på den ene eller anden måde. Vi mener også, det har en erhvervsmæssig betydning, og den store turisttilstrømning til landet gør også, at vi er nødt til at prøve at få fremrykket nogle af de store trafikinvesteringer, der er behov for.

Men for Venstre er der en række uafklarede forhold, som gør, at Venstre ikke kan give tilslutning til beslutningsforslaget. Som jeg har forsøgt at sige, synes vi, det er vigtigt, at vi finder midler til at fremme hele infrastrukturen, men det fremgik også af statsministerens åbningstale. Det er jo sådan, at man i forbindelse med finansloven diskuterer visse muligheder, så vi vil senere vende tilbage til spørgsmålet.

På det foreliggende grundlag må vi afvise beslutningsforslaget.

Tommy Dinesen (SF):

Det forslag, der foreligger fra Socialdemokratiets side, synes jeg på mange måder er udmærket. Nu har vi diskuteret trafik hele dagen, og her kommer man så til, at der også skal nogle penge til, og en af mulighederne derfor er at følge det foreliggende forslag.

Det, vi er mest bekymrede over, er, at der nu bliver nævnt 10 øre pr. l. Det mener vi er alt for lavt. Skulle man endelig lave en afgift på benzin og diesel, skulle vi op omkring de 50 øre. Det giver noget med 1 mia. kr. om året. Det synes vi ville være godt. Men vi er ikke særlig indstillet på at pumpe de milliarder, man derved kunne opkræve, ud på veje. Der skal ikke herske tvivl om, at der skal laves noget på vejområdet, og det kan både være omfartsveje, black spots osv. Men det er rigtigt, at der er et virkeligt behov i den kollektive trafik for øjeblikket.

Hvis man dagligt kører med den kollektive trafik, f.eks. med tog, vil man kunne konstatere, at der mangler spor fra København til Roskilde – der er efterhånden mange forsinkelser – og det er i hvert fald en udskrivning af de store, som vil blive nødvendig, hvis den kollektive trafik skal have det løft, som vi alle sammen går ind for.

Elektrificeringen er vi alle sammen enige om skal fremmes, men der kan måske blive uenighed om pengene; det skal jeg ikke sige. F.eks. er der også et vist behov for IR3-tog. Det har også været nævnt tidligere i dag, at man måske skulle prøve på at satse på biltog f.eks. fra København til Hamburg eller andre steder. Der er i hvert fald muligheder nok.

Jeg vil også henvise til, at Trafikudvalget for nylig har fået en skrivelse fra Forbrugerrådet, som klart påviser, at prisen for at benytte den kollektive trafik er steget med, så vidt jeg hu-

[Tommy Dinesen]

sker, 20 pct., og hvis benzinprisen skulle have fulgt den samme stigning, skulle den have været oppe på 10 kr. literen eller noget lignende, og det er den i hvert fald ikke.

Vi vil gerne være med til at se på det og også til at bevilge de penge, der skal til for at fremme i hvert fald den kollektive trafik.

Ernst B. Schmidt (FP):

Jeg har tidligere i dag været inde på Fremskridtspartiets politik vedrørende investeringer i trafik og andre ting, så jeg skal såmænd ikke gentage, hvad Fremskridtspartiet mener på det område, men kun kort sige, at dette lovforslag i hvert fald ikke harmonerer med Fremskridtspartiets politik.

Nu er der blevet talt lidt om benzinafgifter. Som det nævnes sidst i forslaget punkt 8, kan de pågældende infrastrukturområder altså finansieres ved en mindre forhøjelse af benzinafgiften. Jeg er i den situation, at jeg har været med til at sejle over Lillebælt med færger, og jeg husker, at da man byggede broen, lagde man et par øre på benzinen, og så vidt jeg er underrettet, er den afgift aldrig afskaffet. Man havde også dengang det formål med benzinafgiften og andre afgifter på biler, at de skulle anvendes til vejtrafikformål. Det har man opgivet, men man har ikke opgivet gang på gang at opkræve benzinafgifter, uden at bilisterne bliver tilgodeset. Så jeg kan godt sige, at det i hvert fald ikke er sikkert, at det, der bliver foreslået her, altså at man vil forhøje afgiften til fordel for offentlige anlægsarbejder, vil komme bilisterne til gode.

Charlotte Enevoldsen (CD):

Da CD's ordfører ikke kan være til stede, vil jeg kort gøre rede for CD's holdning til dette forslag.

CD er som alle andre partier meget positive over for en fremskyndelse af de offentlige anlægsarbejder med de positive beskæftigelseskonsekvenser, det vil have. Hvorvidt det så kræver oprettelse af en speciel fond, eller om det kan klares inden for finanslovens rammer, er for nærværende et åbent spørgsmål for CD.

Men i hvert fald er det sådan, at hvad angår den del af Socialdemokratiets finansiering af fonden, som relaterer til benzinafgifter, må CD sige klart nej. For os er det en aldeles uac-

ceptabel løsning både af hensyn til grænsehandelen, og fordi det vil påføre bilisternes økonomi en yderligere belastning. Desuden kan vi ikke være sikre på, at dette kommer dem til gode.

Vi vil altså gå aktivt ind i fremrykningen af de offentlige anlægsarbejder, men vi vil for nærværende ikke lægge os fast på, om det skal være en fondsfinansiering eller en finanslovsfinansiering. Vi er altså ikke fuldstændig imod fonden, men som den ser ud her, er det ikke vores kop te.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det er ikke muligt ved hjælp af fikse forslag at fremtrylle flere midler til investeringer – og til drift for så vidt også – end dem, vi har i dag.

Vi har en finanslov, som har haft nogle meget snævre rammer for investeringer. Det har bl.a. årsag i, at driftsudgifter, overførselsindkomster og lign. har taget en stigende plads på budgettet, og når der ikke var plads til en udvidelse af de samlede rammer, er det rigtigt, som det fremgår af beslutningsforslagets bemærkninger, at så er det ofte gået ud over anlægsinvesteringerne. Men det problem løser man ikke ved at danne en særlig fond, hvori der skal opsamles midler, for disse midler ville lige så vel kunne være anvendt inden for finanslovens rammer, og den omstændighed, at de bliver anvendt uden for finanslovens rammer, betyder intet for den samlede samfundsøkonomi. Penge anvendt til offentlige formål hører ind under den samlede offentlige aktivitet, og så er det stort set ligegyldigt, hvilke budgetter de findes på.

Derfor synes jeg, det er mere rigtigt at lægge vægt på det, som trafikministeren var inde på: Regeringen har – under hensyn til det behov, der er, også den beskæftigelsessituation, vi har – accepteret at opdele finanslovens udgiftsmåltal i to dele, dem, der har at gøre med drift, og dem, der har at gøre med anlæg. Og det giver en mulighed for at tillade en anden anlægsramme end den, man tidligere har tilladt sig, og det kan vi støtte. Tilbage står endelig også, at uanset om det hedder finanslov eller fond, beror anvendelsen af midlerne på en politisk beslutning – det er også klart nok i beslutningsforslaget – men så er vi altså tilbage i samme situation, og vi kan ikke trylle. Vi er nødt til at holde os til de faktiske forhold, og

[Bilgrav-Nielsen]

dér mener jeg det er bedst, at man samler den offentlige aktivitet, statens aktivitet, inden for de rammer, som finansloven er, og specielt nu, hvor der er lagt denne elastik ind, som ministeren redegjorde for.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Kristeligt Folkeparti kan ikke støtte oprettelsen af en fond, men vi kan støtte tanken sådan forstået, at vi under finanslovforhandlingerne sidste år og igen i år vil fremhæve, at det er meget vigtigt at få sat noget arbejde i gang og få fremmet investeringer. Så vi regner med, at vi via finansloven kan få mere gang i beskæftigelsen.

Helge Mortensen (S):

Jeg vil indledningsvis konstatere, at tilslutningen måske nok er begrænset, men at der dog er enkelte opløftende udtalelser blandt ordførernes bemærkninger og udsagn.

Jeg vil gerne have lov til at understrege, at vi med forslaget her forsøger at løse flere problemer på én gang. Det ene er netop det forhold, at finanslovens driftsøkonomiske og anlægsøkonomiske måltal er blandet sammen. Og allerede den tilkendegivelse, vi her har fået om, at sådan skal det ikke være mere, er en imødekommelse af de indledende bemærkninger til vores forslag, og det vil jeg gerne kvittere for. Jeg vil sige: Så er vi dog nået så langt.

Et andet problem er jo netop, sådan som hr. Bilgrav-Nielsen også udlægger vort forslag, at denne finanslovs politik altid er rådende på et tidspunkt, hvor man skal skære ned på de offentlige udgifter, mens vi samtidig faktisk beskæftigelsesmæssigt og økonomisk råderums mæssigt burde have plads til at sætte anlægsarbejder i gang og så trække dem tilbage, når der er bedre gang i beskæftigelsen og de private har brug for byggebranchen i deres regi. Vi har ikke i finanslovs politikken, hverken i hr. Bilgrav-Nielsens eller i trafikministerens udlægning her, det instrument noget sted. Derfor er det, man gør i 1993, ikke en løsning i forhold til det generelle problem. Man burde kunne benytte sig af offentlige investeringer i perioder, hvor der er brug for det, og hvor det samfundsøkonomisk er velargumenteret, i perioder, hvor det er småt med økonomien, og hvor samfundet bruger en forholdsvis stor del til de

sociale omkostninger. Derfor har forslaget efter vores opfattelse et vældig godt incitament beskæftigelsesmæssigt.

Det er heller ikke godt – hvis vi ser bort fra selve beskæftigelsen, de personer, der kan beskæftiges ved igangsættelse – at en entreprenørbranche eroderer, ikke alene fordi maskinerne rustner, men også fordi den viden og den ingeniørkunnen, der er i branchen, ingenting har at bestille. Også af den grund bør der laves om på den økonomiske politik, som jeg forstår at hr. Bilgrav-Nielsen og trafikministeren faktisk mener i princippet skal fortsættes – bortset fra i 1993.

Forslaget tager også det problem op, at når vi i Folketinget beslutter os for anlægsinvesteringer og i forbindelse med anlægsinvesteringer prioriteringer, står vi over for den kolossale mangel, at man ikke samtidig også kan anvise finansiering. Jeg er enig i indvendingerne om, at man lige så godt kan tage dette over finansloven som over en speciel fond. Der er et underskud, lige meget hvor man tager pengene; det er i begge tilfælde en lånefinansiering. Men det ville stå klarere i beslutningsprocessen, dels hvad det koster, dels hvor lang tid man kan afskrive et givent projekt over. Derfor indeholder forslaget også det element, at man i realiteten kan lånefinansiere.

Jeg er lidt ked af, at både trafikministeren og navnlig hr. Fischer tilsyneladende har misforstået en del af forslaget, idet de henviser til, at det er bureaukratisk. Det mener jeg faktisk ikke det er. Det er ikke f.eks. som i det forslag, regeringen på et tidspunkt fremsatte, forsynet med nogen bestyrelse eller repræsentantskab el.lign. Faktisk er dette et svar på regeringens idé om at lave et selskab, der skulle administrere vejdelene, nemlig at gøre det hele lettere og enklere ved at bede finansministeren om at oprette en konto i Hypotekbanken, der styrede dette her område. Man kunne sige, at finansministerens job – eller et af hans job, her som bogholder – ville kunne træde stærkere frem, og at man måske kunne overlade til Trafikministeriet og myndighederne at formulere trafikpolitikken her i landet. Der er ikke tale om nogen bureaukratisk model.

Så har flere ordførere hæftet sig ved benzinen. Til det vil jeg sige, at det ikke er den eneste og afgørende finansieringskilde, vi foreslår. Vi foreslår faktisk, at der løbende kan ske

[Helge Mortensen]

en betaling eller tilbagebetaling fra en konto hos DSB, en konto hos Vejdirektoratet til fonden. Det er heri, lånefinansieringen ligger.

Der er, jævnfør formiddagens diskussion, faktisk en meget klar sammenhæng mellem, hvad vi vil trafikpolitisk og miljøpolitisk, og så det, vi gør. Når tanker som at tage afgifter fra biltrafikken, samtidig med at man vil investere i den kollektive trafik, kan nyde fremme f.eks. hos den nuværende regering i Tyskland, synes jeg, det er lidt underligt, at tanken prompte afvises både fra regeringens og fra andre partiers side. Men det er altså ingen forudsætning, at man så at sige hælder benzinpengene direkte over i fonden; de kan for så vidt indgå til staten, blot man er bundet af, at der er et tilbagebetalingsproblem i forhold til fonden. Det er heri, som jeg var inde på tidligere, at lånefinansieringen ligger.

Jeg lyttede meget interesseret til hr. Svend Heiselbergs indlæg. Der var to ting i det, der var interessante. For det første gav hr. Svend Heiselberg udtryk for, at der var elementer i forslaget, som hr. Svend Heiselberg gerne ville se på og var positivt stemt over for. Det andet var, at hr. Svend Heiselberg ikke som andre ordførere hæftede sig ved nogle misopfattelser af, hvad man troede det var, vi havde skrevet, men faktisk hvad det var vi havde skrevet i forslaget. Det synes jeg vidner om at vi kan mødes i denne diskussion på et temmelig fornuftigt og realistisk grundlag, og at hr. Svend Heiselberg tilsyneladende også var klar over at han ikke ved at give en forholdsvis beskeden og begrænset tilslutning pådrager den offentlige sektor yderligere bureaukratisering. Det er nemlig ikke meningen.

Jeg vil også sige til hr. Tommy Dinesen – det med benzinpriserne har jeg svaret på – at det ikke er afgørende, om man yder direkte til statskassen eller opkræver rent fiskalt. Samspillet imellem afgifter og takstpolitik i den offentlige sektor bør gennemføres uanset infrastrukturfond eller ej. Pengene, der kommer ind, kan man vælge at putte direkte ind i en fond til medfinansiering, eller man kan lade dem gå ind i statskassen og derfra fordele dem senere, sådan som det er vanligt, blot vi er klar over, hvad vi gør.

Mine bemærkninger om benzinen gælder også som svar til fru Charlotte Enevoldsen. I øvrigt fandt jeg – ud over spørgsmålet om ben-

zinen – at der var en åbning fra Centrum-Demokraterne med hensyn til en drøftelse på det foreliggende grundlag.

Jeg vil afslutningsvis sige, at selv om statsministerens åbningstale er blevet citeret, og selv om den blev plagieret af hr. Bilgrav-Nielsen, ligger der ikke i statsministerens åbningstale eller i det, der i øvrigt er sagt – heller ikke i det, der er sagt i dag – nogen vished for, at det, man træffer beslutninger om, er en længerevarende plan. Når man taler om fremrykninger af offentlige investeringer, her vedrørende infrastrukturen, er det Socialdemokratiets udgangspunkt, at vi ikke kun fremrykker det, som regeringen på finansloven har sat tilbage, men at man fremrykker de opgaver, der er på finansloven. Det vil sige, at vi ekstraordinært giver bevillinger, og at vi gør det efter en plan, således at det ikke kun omfatter nogle få veje, men at det er påtrængende opgaver over hele landet, der bliver prioriteret, og at der også sker en fordeling imellem den kollektive trafik og vejtrafikken.

Jeg vil henlede opmærksomheden på – dette også sagt til hr. Tommy Dinesen – at vi i forslaget forudsætter, at den afgørende vægt skal lægges på jernbaneområdet, og kun i mindre grad på vejområdet. Vi mener, at det – som det er også fremgået af dagsordenen i dag – er på jernbaneområdet, der er nogle store perspektiver.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg synes, jeg kunne fornemme på hr. Helge Mortensen her mod slutningen, at han vendte tilbage til formiddagens diskussion, der dog mandede ud i en dagsorden bredt vedtaget, hvori der bl.a. står, at regeringen skal fremlægge en plan for de samlede trafikinvesteringer. Det var vi altså enige om. Det har intet med det her forslag at gøre. Der er intet i situationen, som den er i øjeblikket, der forhindrer Folketinget og regeringen i at gøre det, og det er nu besluttet, at det vil vi gøre.

Dernæst er der intet, der forhindrer hr. Helge Mortensen og hans parti og os andre – vi er jo stort set enige om det her – i under finanslovforhandlingerne at sikre os, at den nyopdeling, hvad angår loft over investeringer henholdsvis drift, skal gælde anlægsopgaver af

[Bilgrav-Nielsen]

kort type såvel som af lang type. Vi kan også beslutte at fremrykke – det gør vi jo også – enkelte anlæg. Og vi kan beslutte, at vi indfører den mekanisme, som hr. Helge Mortensen ligesom ville sige nødvendiggjorde dette beslutningsforslags vedtagelse, nemlig den mekanisme, at når vi er i en lavkonjunktur, som vi er nu, og har nogle behov for langsigtede infrastrukturinvesteringer, kan vi opprioritere dem. Og i andre situationer, hvor anlægsaktiviteten kan foregå andre steder, f.eks. i det private erhverv, så kan vi så at sige neddrose en anelse. Der er intet i dagens situation med de redskaber, vi har i hænde i dag, der forhindrer os i at gøre det. Det drejer sig kun om politiske beslutninger, og dem kan vi træffe med det samme. Og med en finanslov som den, der nu tegner sig, er mulighederne inden for rækkevidde.

J. K. Hansen (S):

Jeg synes, at når vi nu er i gang med at drøfte disse ting her, kan vi da glæde os til, hr. Bilgrav-Nielsen, at det, som sidst blev sagt her, er måske det, der kan komme ud af det kommende finanslovsforslag for 1993, og vi kan også håbe, at det, der kommer til at stå, hensigten med de BO'er, kommer til at holde stik. Fordi det, vi oplever – og det er derfor, det er så uforståeligt, at vi i dag oplever en afvisning af vort forslag om en infrastrukturfond fra regeringens, fra de borgerlige partiers side – når vi færdes ude i landet, når vi taler med erhvervsfolk, taler med entreprenører, er, at de råber til os: Kan I ikke sørge for at få sat de ting i gang, kan I ikke sørge for, vi har en oversigt, så vi er i stand til at vide, hvornår og hvorledes og hvordan vi egentlig skal klare vores forretning og vores firma?

Vi oplever, når vi er ude med Trafikudvalget i de forskellige besigtigelsesområder, at erhvervet og alle skriger til os: Hvornår kan vi få at vide, hvornår I kan sætte det og det arbejde i gang? Hvis bare de kunne få at vide, at i 1994, 1995 eller 1996 er der en reel chance for, at vi kan komme i gang med det eller det inden for den offentlige infrastruktur, trafikinfrastrukturen.

Jeg synes, at vi med det forslag, vi her har fremsat, kunne komme ud af den onde cirkel. Det er faktisk et tilbud, vi giver finansministeren og de ressortministre, der skal arbejde med disse områder, om, at nu kan vi komme ud af

denne onde cirkel, så vi ikke år efter år skal opleve en finanslov, hvor der i øvrigt har været nogle gode hensigter, men efterhånden som tiden skrider frem, skubber man fra BO-år til BO-år. Det har vi oplevet i næsten al den tid, den borgerlige regering har siddet. Det er den onde cirkel, vi har en interesse i at komme ud af. Vi kan ikke blive ved med at forklare folk, at det bliver ikke lige nu i 1993 eller 1994, vi vil sætte i gang, det bliver først i 1995 eller i 1996 eller i 1997 eller 1998 – og så går det i øvrigt vældig godt. Det er faktisk sådan, det har kørt hele tiden. Derfor er det nødvendigt, at man får en sådan infrastrukturfond. Jeg synes, at det er kedeligt, at det bliver afvist så prompte fra de borgerlige partiers side.

Må jeg så sige med hensyn til benzinen og grænsehandelen, at det efterhånden er blevet en skrøne, for Danmark har, efter hvad jeg har fået oplyst, næsten Europas laveste benzinpriser. I Tyskland er benzinpriserne højere, og de stiger formentlig igen. I øvrigt er det sådan, at den danske benzinpris for så vidt godt må ligge et stykke over f.eks. den tyske benzinpris, uden at der sker noget med grænsehandelen af den grund. Sverige har i øvrigt lige sat deres benzinpriser op med et vældig stort beløb. Jeg tror i øvrigt også, at de, der skal bruge denne energi, gerne ville være med til at betale 10 eller 25 eller 30 øre mere pr. liter benzin, hvis de var sikre på, at vores infrastruktur blev udbygget herefter. Jeg synes, det skal siges ved denne lejlighed.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Hr. J. K. Hansen indlæg bekræfter sådan set mine værste anelser om, hvad forestillingen hos Socialdemokratiet kan være med oprettelse af sådan en fond, nemlig at de midler, der er i denne offentlige fond, stort set er at regne som de midler, vi har i finansloven. Men midlerne i denne fond skal have en særlig status, de skal nemlig kunne bruges uafhængigt af, hvordan situationen er landsøkonomisk. Det skal sikres, at de penge, der kommer i denne fond, f.eks. gennem benzinafgifter, kan bruges til at sikre en vejudbygning efter en fastlagt plan over en længere årrække eller en udbygning af den kollektive trafik.

[Bilgrav-Nielsen]

Det er lige præcis at trække et område ud af den samlede økonomiske styring. Vil Socialdemokratiet virkelig binde sig til, at vejudbygning og trafikudbygning og anden infrastruktur skal have sit eget, helt isolerede forløb og sine egne indtægter, løsrevet fra statskassens? Det kan jeg ikke begribe. Jeg tror ikke engang, at det er socialdemokratisk politik.

(Kort bemærkning).

Helge Mortensen (S):

Jeg har vist ikke misforstået hr. Bilgrav-Nielsen med hensyn til, at han er imod fonden. Det tror jeg at jeg har forstået. Jeg har ikke helt forstået hvorfor. Nu kan jeg forstå, at man skal begynde med anelserne hos hr. Bilgrav-Nielsen, og det er jo til gengæld lidt af en oplevelse.

Jeg mener ikke, der er belæg for at sige, at det er en helt selvstændig fond; der er ikke flere lån i denne fond, end vi anmoder fonden om at låne, og dermed er der heller ikke flere betalingsforpligtelser.

Fonden giver den mulighed, som finansloven – og hr. Bilgrav-Nielsen – i praksis ikke har kunnet levere, nemlig en politik, hvor vi fornuftigt sætter ind af beskæftigelsesmæssige grunde, af erhvervsmæssige grunde på tidspunkter med en stor arbejdsløshed, og dæmper, når der er en overophedning på området. Denne regulering foretages i hvert fald ikke i øjeblikket, og vi lægger op til, at den kan foretages.

Så må jeg sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at jeg forstår ikke henvisningen til min bemærkning om den dagsorden, der blev vedtaget tidligere på dagen, og som går på jernbanepolitikken, hvilket jeg også sagde. Hr. Bilgrav-Nielsen tager mig til indtægt for at mene – forstår jeg på hr. Bilgrav-Nielsen – at nu er det fonden, der skal bestemme, hvor vejene skal gå, og hvornår de skal bygges. Punkt 9 og 10 i beslutningsforslaget siger ganske tydeligt, at det er Folketinget, der bestemmer, og også, at det er de nuværende myndigheder – Vejdirektoratet, havnemyndighederne, ministerierne, DSB – der for Folketinget, for ministeren udarbejder planerne. Der ligger ikke andet i det. Derfor forstår jeg ikke frygten, medmindre man for at begrundede afvisningen ville lægge et skær af en ødiøsitet over Socialdemokratiets forslag.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg kan slet ikke forstå hr. Bilgrav-Nielsens bange anelser. For som min partifælle hr. Helge Mortensen lige har sagt: Det er jo ikke fonden, der skal bestemme, hvordan pengene skal anvendes.

Hr. Bilgrav-Nielsen siger: Vi skulle så have sådan et særligt område på infrastrukturområdet, som kunne råde over disse ting, i stedet for at tage hensyn til den økonomiske situation, således at man kunne sætte ind her, når det nu var sådan, og dér, når det nu var sådan.

Jamen se, hvad der er sket inden for de sidste 10 år. Hr. Bilgrav-Nielsen har gjort sig gode anstrengelser, synes jeg, for at få forhandlet en finanslov på plads; det er da også lykkedes, og det skal hr. Bilgrav-Nielsen ikke have utak for. Det lykkedes også for hr. Bilgrav-Nielsen engang at få sat, kan jeg huske, 100 mio. kr. af til cykelstier. Det var flot. Det var vi med på. Årene efter skar man det i øvrigt ned. Og i dag – jeg kan såmænd dårligt huske, hvor langt man nu har skåret f.eks. et område som dette ned. Det er faktisk det eneste, det er blevet til.

Nu beder man altså ude i landet om, at vi får sat nogle ting i gang, for det er der virkelig behov for. Og så afviser man altså en mulighed for, at vi, i stedet for at vi skal stå med de årlige finanslove, kan lave en langsigtet plan, og at vi får en fond, hvorfra vi kan få midlerne til at udføre dette arbejde. Jeg kan garantere for, at den økonomiske situation herhjemme inden for de nærmeste år næppe bliver så god, at vi bare kan sige: I år gør vi så meget, og til næste år gør vi så meget.

Så er det i øvrigt interessant med fremrykningerne. I 1992 fremrykker man f.eks. elektrificeringen af banen fra Vamdrup til Padborg, og så tager man det med som fremrykning igen i 1993. Jamen sådan kan man jo blive ved med at arbejde, og så kommer vi aldrig ud af stedet.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Der er mange gode grunde til ikke at fortsætte debatten, for nu taler vi virkelig forbi hinanden.

Hvis jeg ikke helt har misopfattet det, som hr. J. K. Hansen siger, går det altså på, at der ikke er plads nok på finansloven, at der ikke er

[Bilgrav-Nielsen]

mulighed for at sikre en infrastrukturinvestering i fremtiden. Og hr. Helge Mortensen siger, at dette giver os mulighed for, når der er særligt behov for det, at fremrykke nogle investeringer. Modsat siger man, at det er ikke beslutninger, der kan træffes uden sammenhæng med den almindelige finanspolitik.

Hvis det er det sidste, Socialdemokratiet mener, og hvis de i øvrigt mener, at det skal være en prioriteret beslutning, der træffes af Folketinget, kan vi da udmærket træffe den i forbindelse med de årlige finanslove. Der er intet i vejen for, at vi kan beslutte, at der skal være penge. Vi har nogle BO-tal, som vi kan tage op og diskutere, vi kan bestemme, at de skal ligge efter en fastlagt plan også fremover, så der er absolut ikke grund til at gå omveje ad en fond. Men o.k., nu er lovforslaget jo blevet fremsat, og så må vi se, hvordan det kommer til at gå med det. Men jeg håber, at det bliver stemt godt og grundigt ned.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden:**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Boligudvalget (4/11 92):

Udtræder: Bodil Thrane (V)
Nyt medl.: Bente Grønfeldt (V)

Kirkeudvalget (4/11 92):

Udtræder: Bodil Thrane (V)

Nyt medl.: Jens Peter Jensen (V)

Kommunaludvalget (4/11 92):

Udtræder: Bodil Thrane (V)
Ny stedf.: Bente Grønfeldt (V)

Kulturudvalget (4/11 92):

Udtræder: Bodil Thrane (V)
Ny stedf.: Bente Grønfeldt (V)

Miljø- og Planlægningsudvalget (4/11 92):

Udtræder: Bodil Thrane (V)
Nyt medl.: Bente Grønfeldt (V)
Udtræder: Dorte Bennedsen (S)
Ny stedf.: Baadsgaard (S)

Uddannelsesudvalget (4/11 92):

Udtræder: Bodil Thrane (V)
Ny stedf.: Bente Grønfeldt (V)

Udvalget vedrørende Det Ethiske Råd (4/11 92):

Udtræder: Bodil Thrane (V)
Ny stedf.: Bente Grønfeldt (V)
Udtræder: Torben Lund (S)
Nyt medl.: Evald Zacho (S)

Valutaudvalget (4/11 92):

Udtræder: Bodil Thrane (V)
Nyt medl.: Jens Peter Jensen (V)

Skatteudvalget (4/11 92):

Udtræder: Hjortnæs (S)
Nyt medl.: Poul Nielson (S)

Det Politisk-Økonomiske Udvalg (4/11 92):

Udtræder: Jacob Lindenskov (S)
Nyt medl.: Lykketoft (S)

Retsudvalget (4/11 92):

Udtræder: Torben Lund (S)
Ny stedf.: Evald Zacho (S)

Sundhedsudvalget (4/11 92):

Udtræder: Torben Lund (S)
Nyt medl.: Evald Zacho (S)

Udvalget for Forretningsordenen (4/11 92):

Udtræder: Torben Lund (S)
Nyt medl.: Evald Zacho (S)

[Tredje næstformand]

Folketingets næste møde afholdes torsdag den 12. november 1992 kl. 10.00.

Med hensyn til de øvrige møder i den kommende uge skal jeg henvise til den omdelte ugeplan.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 15.44
