

[Ministeren for offentlige arbejder.]

den f. eks. fremgår af oversigten i P-planen, side 216, springer det i øjnene, at der efter denne plan i høj grad var tale om et sammenfald i tid mellem den tunge del af investeringsomkostningerne til de to projekter. Det vil sige, at allerede P-planen uanset den betænkelighed, der også kom til udtryk, ikke kom bort fra den kendsgerning, at man her står over for to helt forskellige samfundsmæssige opgaver, som hver for sig har en så tungtvejende motivering, at deres løsning ikke kan skydes ud i en fjern fremtid for derved at sikre, at de samlede trafikinvesteringer holdes inden for bestemte, men i virkeligheden temmelig vide grænser og en vilkårligt fastlagt ramme.

Jeg skal ved denne lejlighed afstå fra at lægge op til en almindelig diskussion om de synspunkter med hensyn til vægtfordelingen mellem de forskellige offentlige udgiftsområder indbyrdes og den vækst i de enkelte sektorer, som efter den tidligere regerings opfattelse især udtrykt i P-planen kunne tillades uden at bringe den samfundsøkonomiske balance i fare. Man har imidlertid, for så vidt angår prioriteringen af de store projekter, vi i dag behandler, forbisat én meget afgørende omstændighed af betydning i denne sammenhæng. Der er tale om indtægtsgivende virksomheder, og de er især for de faste forbindelsers vedkommende, efter alt hvad vi i dag ved, virksomheder, som selv med meget beskedne benyttelsesafgifter målt i forhold til de nuværende færgetakster vil være yderst rentable i sædvanlig driftsøkonomisk forstand. Hertil kommer, at de også ud fra en bredere samfundsøkonomisk bedømmelse er klart rentable.

Det skal i denne forbindelse understreges, at det er regeringens opfattelse, at de store faste forbindelser skal være afgiftsbelagte, et synspunkt, som vi for så vidt angår Øresundsforbindelsen, deler med den svenske regering. Det vil sige, at der her foreligger et selvstændigt indtægtsgrundlag, der vil gøre det muligt uden at belaste statsfinansierne, dvs. de normale skatter og afgifter, at gennemføre projekterne på grundlag af en lånefinansiering, således at lånene forrentes og afvikles gennem de benyttelsesafgifter, som trafikanterne betaler.

Til denne betragtning vil man muligvis fra anden side indvende, at vel kan man

acceptere, at der ud fra en rent finansiell synsvinkel vil være basis for en lånefinansieret gennemførelse af disse projekter, men at dette ikke løser det realøkonomiske problem, som består i, at der i anlægsperioden beslaglægges ressourcer i form af arbejdskraft, materialer og materiel m. v., som, hvis den samfundsøkonomiske balance ikke skal bringes i fare, må kræve en tilsvarende begrænsning af den aktivitet, som man i anlægsperioden ellers kunne have tilladt sig på andre områder. Denne indvendings principielle rigtighed vil ingen bestride.

Forholdet er imidlertid det, at netop de store trafikprojekter — det gælder såvel de faste forbindelser mellem hovedlandsdelene som Saltholmlufthavnen — bl. a. er karakteristiske derved, at de er velegnede som objekter for en langsigtet udenlandsk låntagning og vel at mærke en låntagning, som i hvert tilfælde i vidt omfang kan påregnes at kunne finde sted ud over de lånemuligheder, som Danmark i forvejen har.

Da spørgsmålet om den samfundsøkonomiske balance her i landet, som alle ved, hænger nøje sammen med betalingsbalancen over for udlandet og med mulighederne for at finansiere et betalingsbalanceunderskud ved låntagning i udlandet, vil det sige, at netop ved gennemførelsen af de store projekter er vi i den situation, at den belastning af den samfundsøkonomiske balance, som sådanne store investeringer medfører, i vidt omfang kan afbalanceres ved en øget udenlandsk låntagning, som igen vil gøre det muligt for os i anlægsperioden at finansiere et større betalingsbalanceunderskud, end tilfældet ellers ville have været.

Jeg kan tilføje, at gennemførelsen af langsigtede projekter af den karakter, der her er tale om, vel netop er et af de klassiske eksempler på en situation, hvor udenlandsk lånfinansiering er en naturlig løsning. Der kan vel heller ikke herske tvivl om, at en forøgelse af vor udenlandske gæld til dette formål er ganske anderledes velmotiveret end en stor del af den udenlandske gældsætning, som har fundet sted i 1960'erne til finansiering af samfundsøkonomisk mere tvivlsomme projekter.

Regeringen forudsætter derfor, at disse projekter i videst muligt omfang finansieres ved udenlandsk låntagning, og dette er baggrunden for, at regeringen ikke finder det