

[Holmberg.]

lige fordele for trafikanter og ikke så meget på de betydelige afledede samfundskononomiske fordele i øvrigt. Det føler jeg trang til at sige her efter debatten.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg lagde mærke til, at hr. Christophersen, hr. Hovmand og hr. Bertel Haarder undrede sig over, at regeringen ville være med til at gennemføre dette anlæg uden at se det i sammenhæng med de forhandlinger, der skal føres om den økonomiske politik i almindelighed. Det var jo en meget interessant bemærkning. Vi er andre, der i en anden sammenhæng har fremhævet det samme synspunkt. Dér drejer det sig om investeringer på 5 mia kr. pr. år i 8 år. Her drejer det sig om 5 mia kr. investeringer i alt, én gang for alle.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Jeg har et enkelt spørgsmål til ministeren: er ministerens bemærkning om, at han agter at fremme den faste forbindelse over Store Bælt, i fuld overensstemmelse med hans kollega finansministeren?

Til hr. Christophersen og andre, der har været inde på, at vores betragtninger i denne sag bygger på cigarkassesystemet. Hr. Christophersen siger: det er underordnet, om det er staten eller erhvervslivet, der skal optage dette lån. For det første så ligger der en direkte kursrisiko, det er problem nr. 1. Men problem nr. 2 er jo, at hvis staten på et eller andet tidspunkt — det forstod jeg at hr. Christophersen var enig med mig i — skal ud og optage nye lån, så vil man være stillet dårligt, i det øjeblik man allerede havde været ude i optagelse af lån på det beløb, vi taler om her, et eller andet sted mellem 6 og 8 mia kr. Der er altså ikke bare tale om cigarkassesystemet, der er direkte tale om, at vi sætter staten i en så dårlig situation ved at påføre staten dette ekstralån, at vi ikke på et senere tidspunkt vil have mulighed for at optage tilsvarende lån til andre formål på de gode betingelser, som vi må forvente dette lån skal optages på.

Desuden er det jo ikke helt ligegyldigt, om det er et dansk eller et udenlandsk selskab, der investerer, og jeg vil nok se, hvor

mange der vil gå ind i en investering af den størrelsesorden her. Derfor forstår jeg ikke, at hr. Christophersen, som dog har så store betænkeligheder ved, at staten går ind med denne finansiering, ikke vil støtte et dagsordensforslag, som forhindrer staten i at gå ind i det som direkte part.

(Kort bemærkning).

Christophersen (V):

Jeg er ked af, at hr. Glensgård ikke forstod min argumentation, men jeg skal gerne gentage den meget kort.

Det, jeg sagde, var, at det jo er ligegyldigt, om det er staten eller private foretagender, der i 1977 og så 7 år fremefter har ansvaret for, at det danske samfund bruger en vis del af sine ressourcer på en aktivitet, som i øvrigt ikke har nogen som helst vatskabende virkning. Det var i den forbindelse, jeg kaldte det for et cigarkassesystem at påstå, at den ene løsning skulle være samfundskononomisk mere fornuftig end den anden.

Det, hr. Glensgård taler om, er, hvordan statsfinansernes situation bliver. Det er en anden problemstilling.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiassen):

Jeg skal kun til hr. Glensgård gøre den bemærkning, at allerede da det oprindelige lovforslag blev vedtaget, så valgte man enstemmigt i folketinget at gøre Storebæltsforbindelsen til et statsforetagende. Når dette vandt hel tilslutning, var hovedsynspunktet, at virksomheden vil få en meget stærk monopolstilling, og den sikkerhedsventil, der i øvrigt ligger i det private erhvervsliv, nemlig konkurrencemomentet, findes aldeles ikke i forbindelse med en Storebæltsforbindelse. Derimod vil begrundelsen for privatkapitalens engagement, udsigten til udbytte, være til stede med fuld styrke. For at undgå enhver formodning om, at det blev drevet med økonomisk begunstiging, blev 1973-loven derfor udformet sådan, at en selvstændig statslig forvaltningsvirksomhed skal drive forbindelsen. Det er baggrunden, og det var der enighed om i folketinget.

Jeg vil gerne sige til hr. Christophersen, at jeg forstår godt de bemærkninger, han kom med, men jeg synes nok, at man skal se