

[Ministerens for offentlige arbejder]

at udlicitere en totalentreprise, men at udlicitere i passende dele af opgaven.

Så vil jeg endelig til ordføreren for forslagsstillerne af lovforslaget, hr. Glensgård, gøre en enkelt bemærkning. Det er mere, fordi man en gang imellem, selv om man er hårdhudet, kan blive en smule rystet. Jeg har adskillige gange haft debatter med hr. Glensgård, der sætter sig meget ind i tingene, og som gerne fremstår som den, der har forstand på trafik. Det, vi ser i forslaget fra fremskridtspartiet, er et forslag om at ophæve den anlægslov, det drejer sig om. Og det — hvad jeg også sagde i mine første bemærkninger — der står længere nede i forslaget, er, at hvis der kommer private med kapital, er der ikke noget i vejen for, at man kan gå i gang med opgaven. Det, der ryster mig lidt, er, at hr. Glensgård ikke ved, at hvis der kom kapitalstærke foretagender, private foretagender, i dag og sagde: nu bygger vi denne bro, så ville de samfundsøkonomiske konsekvenser være nøjagtig de samme — o.k., med enkelte forskelle, som jeg skal komme ind på — som hvis det foregår på den måde, der er lagt op til i lovgivningen. Derfor kan hr. Glensgård ikke bruge det argument, at nu er landets økonomi så og så dårlig. Skal der være nogen logik i argumentationen hos hr. Glensgård, må han sige: uafhængigt af, om det er privat finansiering, eller man kører videre med loven, som den er, må vi udsætte projektet eller helt opgive det, for virkningerne er de samme. Den eneste forskel, der ville være, er naturligvis, at der oven i de beløb, der her er tale om, skal lægges den profit, som et privat foretagende skal have, og det synes jeg faktisk ikke der er nogen grund til.

Med disse bemærkninger vil jeg sige tak for, hvad jeg vil betegne som en langt overvejende positiv tilslutning og en bekræftelse af tidligere debatter.

Glensgård (FP):

For det første vil jeg gerne bede ministeren besvare spørgsmålet, om ikke problematikken toldmur vil være den samme ved færge som ved bro.

Dernæst vil jeg gerne sige til ministeren, at hvis Carlsberg/Tuborg nu ønsker at investere penge i en Storebæltsbro, så skal de formentlig ud på verdensmarkedet og skaffe lån til en sådan finansiering. Det er ikke det sam-

me, om Carlsberg/Tuborg optager lån på verdensmarkedet på 12 mia kr., som hvis finansministeren gør det. Det, det drejer sig om, er jo, at hvis Carlsberg/Tuborg skal ud og låne disse 12 mia kr., vil man se på, om der er nogen dækning for et sådant lån. Det vil der selvfølgelig være i anlægsaktivet plus de aktiver, som de i øvrigt kan stille for den risiko, der måtte være i forbindelse med anlægsaktivet.

Hvis ministeren derimod skal ud at låne, vil man sige: hvad bruger ministeren af penge totalt? Og så vil man se, at ministeren bruger penge på en lang række ting, om hvilke man fra vore långivere i udlandet på nuværende tidspunkt har sagt, at nu skal vi begynde at bremse op. Det er udgifter til en lang række forskellige former for institutioner og andet, som man fra vore långiveres side siger vi skal til at bremse for.

Må jeg så til hr. Kjelgaard kun lige sige, at nu forstod jeg, at hr. Kjelgaard var stedfortræder for hr. Bernt Henriksen, der igen er stedfortræder for hr. Lowzow, men hr. Lowzow sagde i sommer, at hvis det viste sig, at samfundet ikke havde råd til at foretage de store investeringer, så foretrak det konservative folkeparti at få det overordnede vejnet færdiggjort for en Storebæltsbro. Er der sket en ændring siden engang i løbet af sommeren, eller er det en kommunikationsbrist ved anden stedfortræder, som her er kommet frem?

Jeg vil lige slutte af med at spørge ministeren, der nu siger, at det kun koster 400–500 mill. kr. i importkvota: den olie, der skal bruges i forbindelse med udvindingen af cement, den olie, der skal bruges i forbindelse med smeltningen af gammelt jern på Frederiksværk Stålvalseværk, og selvfølgelig alle de andre aktiviteter, kan ministeren holde dem inden for de 400–500 mill. kr.? Det er vist lidt af en grov påstand, at ud af en anlægsinvestering, som efter ministerens opfattelse kommer til at ligge på godt 5,5 mia kr., går der kun 400–500 mill. kr. i fremmed valuta. Men jeg vil selvfølgelig være glad for at få ministerens bekræftelse på, at følgevirkningerne af den produktivitet, der skal ske i Danmark i forbindelse med en Storebæltsbro, kan holdes inden for de 400–500 mill. kr. Men jeg vil gerne sige til ministeren, at for at man nu ikke skal få nogle debatter, vil jeg gerne have det som et skriftligt notat til-