

[Ib Nørlund]

slår det andet over fingrene, specielt når de er besat af hinanden så bekendte personer, som det er tilfældet for øjeblikket. Men det er på denne baggrund, at man vil feje den folketingsdagsorden, der har været nævnt her, til side. Den kunne sandelig være formuleret lykkeligere – det er jo ikke os, der gjorde det – men dog fastslog den den 1. september som yderste skæringsdag for virkeliggørelse af de i kraft af bemyndigelsesloven for folketingsforslaget og af folketingsforslaget godkendte planer. Det kan vist kun være et tegn på ministerens dårlige samvittighed, når han i redegørelsen fordrejer dagsordenen ved at sige, at den bare konstaterede, at finansministeren havde udtalt sådan og sådan; det står der aldeles ikke i dagsordenen.

Til påkaldelsen af justitsministeriet er at sige: hvad mente ministeriet før 1. september? For dengang fremhævede den daværende trafikminister, hr. Kjeld Olesen – som desværre ikke kan yde sit værdifulde bidrag til at opklare disse sager ved denne lejlighed – atter og atter, at hvis ikke folketingsforslaget gjorde indsigelse, ville han og man fra 1. september iværksætte den fremlagte tidsplan. Han opfattede det altså og lagde det frem som en forpligtelse og som noget, den højere justitsministerielle retfærdighed ikke havde noget at sige på dengang.

Her er vi ved et springende punkt, for enten var der ikke nogen forpligtelse for trafikministeren til at sætte gang i byggeriet 1. september – og det er jo det, som trafikministeriet i en skrivelse, kommet efter redegørelsen, nu påstår – enten var der ikke nogen forpligtelse, og i så fald har hr. Kjeld Olesen misinformeret folketingsforslaget, PØ-udvalget, offentligheden og må vel være strafskyldig i magtmisbrug af en eller anden art, eller også var der en forpligtelse, og så er den nuværende minister skyldig og hjemfalden til tilsvarende straf; mindst én af dem må i hvert fald være det, synes jeg. Hvad vil man gøre i den forbindelse? Hvis ministeren vil opretholde sit nuværende standpunkt, må han også gøre op med, hvad der har været forkert i den tidligere regering; man kan vel ikke bare lade sådan noget passere.

Men for at dække sig kommer ministeren med en opsigtsvækkende undskyldning; han siger nemlig i redegørelsen, at det er enhver regerings ret og pligt at vurdere, hvorvidt der i folketingsforslaget findes flertal for gennemfø-

relse af dette eller hint. Hvad er nu det for noget? Kan regeringens vurdering sættes i stedet for folketingsforslagets afstemning, endda i en sag, som man ved delte mange partier på tværs af sædvanlige rammer? I samme øjeblik kommer man og siger, at nu vil man udsætte det en 4–5 år. Ja, hvor ved man det fra? Der skal i hvert fald være folketingsvalg inden den tid. Men man kan måske spørge: hvor længe regner Ivar med at være i paradiset? Men det kan dog ikke være en begrundelse for at optræde, som man gør. For man har handlet sådan, at man bevidst holdt folketingsforslaget udenfor for enhver pris at undgå en direkte udtalelse fra folketingsforslaget, indtil man kunne stille det over for fuldbårde kendsgerninger.

Her kommer jeg til mit fjerde punkt, som bemærkelsesværdigt nok ikke med ét eneste kuk er nævnt i ministerens redegørelse, nemlig spørgsmålet om EF-licitationerne. Forudsætningen for, at brobyggeriet skulle virke som et virkeligt beskæftigelsesarbejde, var jo, at kontrakterne blev sluttet med danske firmaer før ikrafttrædelsen af direktiverne om, at alting skulle sendes til EF-licitation først – en ulykkelig følge af EF-medlemskabet. Hele dette år igennem gjorde den tidligere trafikminister opmærksom på, først at 1. juli var den dag, da direktivet trådte i kraft, og at man derfor måtte lave en slags aftaler forinden, sådan at man kunne køre videre. Efterhånden sagde man, at man måske kunne udskyde det til 1. september. For en gangs skyld gjorde man en lille smule for at vride sig ud af et EF-diktat, og derfor så vi med interesse på disse ting. Men det er jo derfor, den 1. september er en afgørende dato. Det er klart sagt tidligere, af hr. Kjeld Olesen, når vi har spurgt ham, og når vi har spurgt den nuværende trafikminister. De svar, vi har fået, kan kun sammenfattes i, at det vidste man ikke rigtig.

I de omskrivninger, man sidst er nået frem til at sige dette »ved ikke« med, har man sagt, man skulle have forhandlinger med leverandørerne, som fører til, at de vedstår kontrakterne, men altså uden at vide, hvordan, hvornår og under hvilke betingelser det skulle ske. Man måtte ikke ændre på de hidtidige aftaler, så trådte EF-direktiverne i kraft. Hvordan kan man love det? Man sagde endelig, at det måtte ikke betyde nogen udgifter for staten, men hvordan forestiller