

[Bilgrav-Nielsen]

Hvis man så ser på, hvad der er klogest i driftsmæssig henseende, er det helt klart ifølge den rapport, at det er dårligst at vælge privatfinansiering. Eller, som der står – jeg har ikke lige citatet ved hånden, men det findes der – det er næppe sandsynligt, siger forfatterne til rapporten, at en privat bygherre ville binde an med opgaven, hvis man skulle finansiere byggeriet på almindelige markedsvilkår. Derfor går de ind i filosofien om indeksfinansiering og andre finansieringsformer. Så den diskussion er vi sådan set ovre.

Men det, Fremskridtspartiet selvfølgelig har ret i, og som hr. Svend Heiselberg også har ret i, er, at det her projekt påvirker den danske samfundsøkonomi. Og det påvirker også – direkte eller indirekte – de offentlige udgifter og indtægter.

Nu kan man jo være lidt beklemt ved at gå i diskussion med Danmarks klogeste mand i Storebæltsspørgsmålet efter eget udsagn, hr. Arne Melchior, men jeg mener, hr. Arne Melchior tager afgørende fejl, når han påstår, at dette på ingen måde får betydning for den offentlige økonomi, f.eks. for finansloven. Der er to grunde til at betvivle rigtigheden af det standpunkt.

For det første, at den økonomiske kapacitet, man lægger i en aktivitet på Storebælt, kan man ikke lægge andetsteds.

Dernæst direkte: allerede nu ved vi, at den forrige og den nuværende minister ønsker at belaste statskassen med statens køb af aktier i Storebæltsselskabet. Det drejer sig i hvert fald indtil videre om – der må jo siges »indtil videre«, fordi der er en åben ende – som der står i bemærkningerne til det første aktstykke om sagen, vi så: foreløbig skønner man, at ca. 500 mill. kr. skal indskydes. Det er oven i købet penge, som den tidligere minister, der hævder, at dette ikke berører statsfinanserne, har indarbejdet i totalrammerne for Ministeriet for Offentlige Arbejders udgifter på finansloven. Så det undrer mig lidt, at den tidligere minister her vil gøre sig til talsmand for, at der absolut ingen påvirkning er af de offentlige finanser.

Jeg kan sige til hr. Svend Heiselberg, at vi deler det grundsynspunkt, at man ikke bare kan give ud uden at spare på andre områder.

Hvad denne sag angår, har regeringen med sit forslag om at indskyde 500 mill. kr. som aktiekøb i et Storebæltsselskab – det bliver måske kun 400 mill. kr. for 1987 – selv

sprængt de udgiftsrammer, man har lagt i finanslovsforslaget for 1987.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Jeg takker CD for, at jeg må få lov at komme først. Jeg vil nemlig godt op og høre en deputation i et udvalg.

Jeg skal på Kristeligt Folkepartis vegne sige, at vi bakker fuldt op bag ministeren og bag det forlig, der er indgået. Skal der ændres på det, må det være noget, man gør sammen.

Vi afviser forslaget.

Arne Melchior (CD):

Først en lille replik til hr. Bilgrav-Nielsen.

Jeg har ikke i dag udtalt mig om finansieringens forhold til finansloven og statsfinanserne. Det må være nogle tidligere udtalelser, hr. Bilgrav-Nielsen hentyder til, og så må han sandelig opgive, hvad det er for nogle udtalelser, og lade være at rive dem ud af en sammenhæng.

Jeg skal koncentrere mig om tre bemærkninger om det foreliggende forslag.

Det ene er en principiel bemærkning: så vidt jeg har kunnet konstatere det under skiftende regeringer og skiftende farver af regeringer, er der et meget stort, ja helt overvældende flertal i denne sal blandt alle partier for, at hovedkommunikationslinierne i dette land, det være sig rent fysiske vejforbindelser eller telefoni og moderne kommunikationsteknologi, skal være i statens hånd, eftersom det er statens, nemlig samfundets opgave, forpligtigelse, ansvar, at disse fungerer.

SFs ordfører var lidt inde på det, da han stillede det spørgsmål til hr. Dohrmann: hvad nu, hvis sådan noget gik hen og gav underskud? Hvem skulle så overtage det? Jeg mener simpelt hen, at tanken om at privatisere f.eks. motorvejsnettet – hvad der er lige så logisk som en Storebæltsbro – er fremmed for alle andre partier end netop Fremskridtspartiet.

Min anden bemærkning gælder noget, ministeren har været meget grundigt inde på. Jeg skal derfor ikke gøre meget ud af det, men føler dog trang til at kritisere bemærkningernes benyttelse af udtrykket »pæne hensigtserklæringer« om en anden etape, altså for biler, der kommer over Storebælt ved egen kraft. Der er, som ministeren dokumen-