

dret i at høste gavn af den nyeste forskning ved forbud mod deltagelse.

Det nuværende forbud mod at eksportere våben eller dele deraf er absurd. I stedet burde f.eks. vore værfter have haft lov til at bygge kvalitetssskibe til andre landes flåder.

Danske virksomheder er dygtige på to væsentlige våbenområder, maritime våben og elektronikdele til våben. At forbyde eksport af disse produkter betyder blot, at konkurrenter i udlandet får ordrerne. Det danske våbeneksportforbud giver desværre ikke færre krige. Det giver sig kun udslag i manglende dansk eksport.

#### *Fri dansk import*

Folketinget skal ikke afgøre, hvilke lande og hvilke produkter den danske forbruger skal have adgang til. Vi generer os selv ganske tåbeligt, når vi forbyder import af sydafrikanske kul. De er miljøvenlige, billige og af meget høj brændværdi. Ønsket om fri handel betyder også, at vi skal afholde os fra boykot af andre lande, når det gælder import fra disse.

Mange kræfter bruges på køb dansk-kampagner i Danmark. Den danske forbruger skal frit købe den efter hans mening bedste vare til den bedste pris.

At staten begunstiger danske produkter, blot fordi de er danske, betyder i sin yderste konsekvens, at de danske producenter (for en stakket tid) kan løsrive sig fra realiteternes beske verden og forsumpe på sovepuden, hvorfra de for en kort tid kan levere stadig dårligere varer til bestandig mere skyhøje priser. Det fornuftige produktvalg, som alle foretager hver dag i grossist- og detailhandler, må ikke ødelægges af fejlpaceret nationalfølelse.

Folketingsflertallet prædiker dagligt, at vi skal begrænse importen af forbrugsgoder. De bruger betalingsbalancen som hovedargument. Fakta er, at det ikke er den danske forbruger, men folketingsflertallet, som har ødelagt betalingsbalancen. De hidtidige underskud skyldes de store rentebetalinger og det alt for store offentlige forbrug. Import af biler, radioer eller ananas skal være frit og uden offentlig indblanding.

Vi forfærdes bestemt ikke over, at nogle vil bruge deres penge til at købe japanske kameraer, tyske biler og franske vine. Det skal folk da være velkomne til. Fremskridtspartiets grundidé er netop, at hver enkelt selv kan disponere over langt flere af sine egne penge end nu. Hvis der for lønnen købes udenlandske produkter, efterspørges der ikke danske. Derfor må disse danske varer sælges udenlands og indbringe valutaindtjening.

Mekanismen i erhvervslivet er, at firmaerne ikke kan udbetale større lønninger, end at de kan sælge deres varer til rentable priser. Konkurrencen i udlandet vil blive langt lettere, når indkomstskatten ned sættes.

#### *Statslige aktieselskaber og offentlige investeringer*

En del af efterårets debat er kommet til at dreje sig om muligheden for at anvende øgede offentlige investeringer og oprettelsen af statslige aktieselskaber som middel til reduktion af ledigheden. Det vil i givet fald være en blindgyde.

Trafikminister Kaj Ikast (KF) åbnede ballet ved i en kronik i Jyllands-Posten den 30. august 1991 at beskrive muligheden for, at staten, eventuelt i samarbejde med amtskommunerne, laver et fælles aktieselskab – Danske Veje (Danveje A/S). Selskabet skal derefter stå for udbygning og vedligeholdelse af det overordnede vejnet.

Ideen er imidlertid ikke ny. Dansk Olie og Naturgas A/S og A/S Storebæltsforbindelsen er 100 pct. statsligt ejede aktieselskaber. Aktieselskaberne har så med statslig kaution lånt samtlige penge til bygning af naturgasnet og bæltforbindelse. Ved vedtagelsen af en broforbindelse over Øresund bruger regeringen så den »elegante« fremgangsmåde, at aktierne fra A/S Storebælt bliver indskudt i Øresundsselskabet. Det nye selskab vil igen med statslig kaution låne samtlige penge til projektet. Der argumenteres livligt for, at disse selskaber ikke er statsprojekter. Imidlertid er kendsgerningen den, at det under alle omstændigheder er skatteyderne, der bærer omkostningerne ved, at staten har det beskrevne engagement. De statslige aktieselskaber har også den ulempe, at der ikke længere er bevillingskontrol med selskabets dispositioner – ud over aktieselskabslovgivningen. Hverken Finansudvalg, Rigsrevisionen eller statsrevisorerne har indsigt i projektøkonomien.

Modellen med de statslige aktieselskaber tænkes ikke kun anvendt ved de to nævnte broprojekter og til Danveje A/S. Også projektet vedrørende Københavns Havn vil ske i et statsligt aktieselskab.

Ørestaden ønsker man derimod organiseret som et interessentskab. I publikationen »Oplæg om vækst og beskæftigelse i 90'erne« – udgivet af regeringen i forbindelse med en konference den 10. september 1991 – tales der i afsnit 2.1. om fremrykning af vækstfremmende offentlige investeringer. Regeringen nævner 9 forskellige projekter, som man ønsker at prioritere. Fælles for projekterne er, at regeringen er fastlåst i den overbevisning, at det er staten, der skal forestå projekterne. Fremskridtspartiet er tilhænger af in-