

[Bilgrav-Nielsen]

Så nævner hr. Holger K. Nielsen igen spørgsmålet om samarbejde med SF. Vi samarbejder gerne med SF, men jeg synes, at svaret til dem, der kunne have den samme tvivl som SF om Det Radikale Venstres holdning, ligger i, at SF meget klart har taget afstand fra centrale dele af »En ny start«. Dette regeringsgrundlag har SF jo taget afstand fra på betydelige områder, og det viser, at der er en politisk uenighed. Det nytter ikke at skjule det.

Jeg vil også sige til SF, at en kvalificering til at blive samarbejdspartner med os eller med andre, f.eks. i en regering, også ligger i det arbejde, man udfører, mens man ikke er med i et samarbejde, altså mellem valgene og f.eks. op til næste finanslov. Hvis SF f.eks. lægger sig alvorligt til rette for at være partner i den næste finanslov, er der jo åbnet for en helt ny og spændende situation i dansk politik.

Anden næstformand (Grove):

Jeg agter nu at give ordet til to. Derefter går vi videre i ordførrækken, og så er det muligt at komme igen bagefter. Først er det trafikministeren.

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Til hr. Gade om de to bemærkninger vedrørende beløbet:

Der er tale om en stigning i forhold til anlægslovens forudsætninger, som er i 1990-kroner; det her er i 1993-kroner.

Der er igangsat en række anlæg – som i øvrigt er besluttet både af regeringen og af forligspartierne – som er indregnet i den nye fase 4-beregning.

Det centrale i hr. Gades spørgsmål er: Hvad koster anlægget?

Hr. Gade kender svaret: at det afhænger af den endelige udformning og den endelige licitation.

Hvornår kender vi den endelige pris?

Når den endelige udformning og licitationernes endelige pris ligger klar.

Hvem bevilger pengene?

Her vil jeg gøre opmærksom på, at det er på Øresund, som det også er på Storebælt: Anlægget er brugerfinansieret. Og det er brugerfinansieret inden for A/S Øresunds økonomiske rammer. Kun hvis det ikke kan brugerfinansieres, er der tale om, at vi i Folketinget må tage den sag op. Der er intet, der tyder på, at anlæg-

get ikke kan etableres inden for de økonomiske rammer, der er forudsat i anlægsloven, og som altså er en brugerfinansiering i A/S Øresunds rammer. Det var det første.

Til det andet spørgsmål – som også var til statsministeren, men altså også blev stillet til mig – vil jeg gerne sige, at her får hr. Gade det samme svar, som hr. Gade har fået i folketingsalen før, og som jeg har haft lejlighed til at give hr. Gade i Miljøudvalget: at under den forudsætning, at anlægget fra kyst til kyst kræver en lovændring, kommer sagen tilbage til Folketinget. Hvis anlægget, det, konsortiet indstiller til den danske og den svenske regering, ligger inden for anlægslovens rammer, er der i dag bemyndigelse til at give konsortiet tilladelse til at opføre forbindelsen. Vi kender det blot ikke på nuværende tidspunkt.

Kommer sagen tilbage til Folketinget, og hvornår bliver beslutningen truffet?

Dér kan jeg sige – hvilket i øvrigt også er fremgået af pressen på baggrund af møder mellem den svenske trafikminister og miljøminister og den danske trafikminister og miljøminister – at vi formentlig i august måned har et endeligt forslag til udformning af kyst til kystforbindelsen, men at Vattendomstolen i Sverige derefter har reserveret sig tid til at vurdere projektet, og afgørelsen vil antagelig foreligge i oktober eller november måned. Og så vil den endelige afgørelse finde sted i Sverige og i Danmark.

(Kort bemærkning).

Henning Dyremose (KF):

Hr. Bilgrav-Nielsen skulle ikke have ladet sig påvirke af skatteministerens forsøg på irettesættelse, for det var jo den første udtalelse fra hr. Bilgrav-Nielsen, der var korrekt. Det fremgår af regeringens eget oplæg, side 26, at der er en midlertidig skattelettelse, som er på 4,6 mia. kr. i 1994, og at den så falder til 0,4 mia. kr. i 1997. Og det er overhovedet ikke, fordi der er indregnet en dynamisk effekt; det er, fordi skatterne stiger.

Når skatteministeren så hævder, at faldet skyldes, at de, der ikke har betalt før – idet de har undvejet betaling – nu skal betale, er det jo ikke en korrekt beskrivelse. Hvis man tager lettelsen af personskatterne på 37,5 mia. kr., er det største bidrag til finansieringen det nye arbejdsmarkedsbidrag bruttoskatten. Det betales