

[Sigsgaard:] forudsætningen for, at det kan lade sig gøre, afhænger af, hvorledes rentabiliteten stiller sig, det vil sige, hvilke indtægter lufthavnsanlægget vil kunne afkaste til dækning af koncessionshavernes omkostninger og risiko; som ministeren udtrykte det kort og godt: om man kan hente tilstrækkelig fortjeneste hjem.

Vi ønsker ikke fra VSs side på den måde at åbne adgang for privat profit på områder, det hidtil har været helt naturligt at det offentlige tog sig af.

Ejendommeligt nok synes vi at stå alene her i tinget med dette synspunkt. Tanken om privat drift blev lanceret af den socialdemokratiske minister hr. Horn allerede i efteråret og mødtes med sympati fra alle sider, tilsyneladende også fra SF. Dengang skulle ét konsortium tage sig af både Øresundsforbindelse og lufthavn. Nu er der tale om efter svensk ønske at trække Øresundsforbindelsen, der, hvis jeg forstår trafikministeren ret, rummer væsentlig større fortjenstmuligheder end lufthavnen, ud som separatopgave.

Jeg har altid opfattet det som arbejderpartierne opgave at flytte grænsepælene mellem offentlig og privat virksomhed, men unægtelig ikke den vej, der her er tale om. Har de svenske socialdemokrater og den svenske regering samme fleksible opfattelse af, hvad der er offentlige opgaver, som deres danske partifæller? Jeg tror det næppe. Og man må jo så håbe, at de i det mindste kan sørge for, at Øresundsforbindelsen anlægges af de to stater.

Det er vanskeligt at se andet end ulemper ved den private regie. Et udenlandsk lån skal under alle omstændigheder statsgaranteres og kan lige så vel eller bedre opnås, hvis staten står for opgaven. Ved indenlandsk finansiering er et privat selskab formentlig henvist til at belaste det hårdt anstrengte lånemarked, medens staten kan finansiere det over skatterne eller ved underbudgettering, afhængigt af beskæftigelsessituationen. Udenlandsk finansieret og i privat regie betaler forbrugerne først for projektet via skatterne, siden endnu en gang og mere til i form af rigelige afgifter til konsortiet. Tilmed sigter man ikke blot mod at overdrage opgaven til et privat konsortium; ved at man tilsyneladende på forhånd har lagt sig

fast på, hvem der skal løse opgaven, sikrer man også den pågældende kapitalgruppe monopolgevinst. Hvis kun denne gruppe får tilbudt koncessionsrettighederne, er der stor fare for, at de store gevinster tages hjem ved opskruede priser på anlæggene. Fortjenesten her er vanskelig at konstatere, mens overskuddet på driften er væsentlig lettere at kontrollere og fikserer forud.

Det var en meget betænkelig praksis, den afgående trafikminister indledte ved at udpege de erhvervsgrupper, der ønskede en opgave overdraget af det offentlige, til at deltage i et udvalg, der skulle forberede overdragelsen til dem selv. Det var godt, at den nuværende minister, af hensyn til svenskerne sikkert, følte sig foranlediget til at opløse Saltholmudvalget, og det var ønskeligt, om ministeren også ville drage omsorg for, at erhvervsrepræsentanterne, herunder Dansk Arbejdes repræsentant, udtræder af det Kalvebodudvalg, som på den afgående ministers foranledning undersøger det betimelige i at inddamme Kalveboderne og overlade det til Dansk Arbejde som erhvervsområde.

Hvis forklaringen på, at de andre partier ønsker et privat konsortium, er den, at de statslige myndigheder ikke er egnede til at forvalte opgaver af denne størrelsesorden forsvarligt, må man med spænding imødesee, hvad der bliver de næste statslige opgaver, som man vil overdrage til private. Var det så ikke bedre at fremsætte de lovforslag, der er nødvendige for at gøre statsadministrationen effektiv, når man betænker, hvilke enorme investeringer staten skal foretage blot inden for f.eks. den højere undervisning? Vi er åbne for, at det kan vise sig hensigtsmæssigt at lade et statsligt selskab løse sådanne opgaver, men kan ikke acceptere overdragelse til private.

Såvel i ministerens redegørelse som i de betænkninger, der ligger til grund herfor, betragter man det som en naturlig ting, at der opkræves afgifter ved benyttelse af de faste forbindelser til en lufthavn på Saltholm og til Sverige. Det er et nyt princip i dansk trafikpolitik, og man savner en saglig gennemgang af, hvorfor man ikke fandt en tilsvarende fremgangsmåde rigtig ved broanlæggene i 1930erne, og hvilke synspunkter der nu taler for en ændret politik. Broanlæggene i 1930erne knyttede