

[Bilgrav-Nielsen]

dér mener jeg det er bedst, at man samler den offentlige aktivitet, statens aktivitet, inden for de rammer, som finansloven er, og specielt nu, hvor der er lagt denne elastik ind, som ministeren redegjorde for.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Kristeligt Folkeparti kan ikke støtte oprettelsen af en fond, men vi kan støtte tanken sådan forstået, at vi under finanslovforhandlingerne sidste år og igen i år vil fremhæve, at det er meget vigtigt at få sat noget arbejde i gang og få fremmet investeringer. Så vi regner med, at vi via finansloven kan få mere gang i beskæftigelsen.

Helge Mortensen (S):

Jeg vil indledningsvis konstatere, at tilslutningen måske nok er begrænset, men at der dog er enkelte opløftende udtalelser blandt ordførernes bemærkninger og udsagn.

Jeg vil gerne have lov til at understrege, at vi med forslaget her forsøger at løse flere problemer på én gang. Det ene er netop det forhold, at finanslovens driftsøkonomiske og anlægsøkonomiske måltal er blandet sammen. Og allerede den tilkendegivelse, vi her har fået om, at sådan skal det ikke være mere, er en imødekommelse af de indledende bemærkninger til vores forslag, og det vil jeg gerne kvittere for. Jeg vil sige: Så er vi dog nået så langt.

Et andet problem er jo netop, sådan som hr. Bilgrav-Nielsen også udlægger vort forslag, at denne finanslovs politik altid er rådende på et tidspunkt, hvor man skal skære ned på de offentlige udgifter, mens vi samtidig faktisk beskæftigelsesmæssigt og økonomisk råderums mæssigt burde have plads til at sætte anlægsarbejder i gang og så trække dem tilbage, når der er bedre gang i beskæftigelsen og de private har brug for byggebranchen i deres regi. Vi har ikke i finanslovs politikken, hverken i hr. Bilgrav-Nielsens eller i trafikministerens udlægning her, det instrument noget sted. Derfor er det, man gør i 1993, ikke en løsning i forhold til det generelle problem. Man burde kunne benytte sig af offentlige investeringer i perioder, hvor der er brug for det, og hvor det samfundsøkonomisk er velargumenteret, i perioder, hvor det er småt med økonomien, og hvor samfundet bruger en forholdsvis stor del til de

sociale omkostninger. Derfor har forslaget efter vores opfattelse et vældig godt incitament beskæftigelsesmæssigt.

Det er heller ikke godt – hvis vi ser bort fra selve beskæftigelsen, de personer, der kan beskæftiges ved igangsættelse – at en entreprenørbranche eroderer, ikke alene fordi maskinerne rustner, men også fordi den viden og den ingeniørkunnen, der er i branchen, ingenting har at bestille. Også af den grund bør der laves om på den økonomiske politik, som jeg forstår at hr. Bilgrav-Nielsen og trafikministeren faktisk mener i princippet skal fortsættes – bortset fra i 1993.

Forslaget tager også det problem op, at når vi i Folketinget beslutter os for anlægsinvesteringer og i forbindelse med anlægsinvesteringer prioriteringer, står vi over for den kolossale mangel, at man ikke samtidig også kan anvise finansiering. Jeg er enig i indvendingerne om, at man lige så godt kan tage dette over finansloven som over en speciel fond. Der er et underskud, lige meget hvor man tager pengene; det er i begge tilfælde en lånefinansiering. Men det ville stå klarere i beslutningsprocessen, dels hvad det koster, dels hvor lang tid man kan afskrive et givent projekt over. Derfor indeholder forslaget også det element, at man i realiteten kan lånefinansiere.

Jeg er lidt ked af, at både trafikministeren og navnlig hr. Fischer tilsyneladende har misforstået en del af forslaget, idet de henviser til, at det er bureaukratisk. Det mener jeg faktisk ikke det er. Det er ikke f.eks. som i det forslag, regeringen på et tidspunkt fremsatte, forsynet med nogen bestyrelse eller repræsentantskab el.lign. Faktisk er dette et svar på regeringens idé om at lave et selskab, der skulle administrere vejdelene, nemlig at gøre det hele lettere og enklere ved at bede finansministeren om at oprette en konto i Hypotekbanken, der styrede dette her område. Man kunne sige, at finansministerens job – eller et af hans job, her som bogholder – ville kunne træde stærkere frem, og at man måske kunne overlade til Trafikministeriet og myndighederne at formulere trafikpolitikken her i landet. Der er ikke tale om nogen bureaukratisk model.

Så har flere ordførere hæftet sig ved benzinen. Til det vil jeg sige, at det ikke er den eneste og afgørende finansieringskilde, vi foreslår. Vi foreslår faktisk, at der løbende kan ske