

[Bilgrav-Nielsen]

kort type såvel som af lang type. Vi kan også beslutte at fremrykke – det gør vi jo også – enkelte anlæg. Og vi kan beslutte, at vi indfører den mekanisme, som hr. Helge Mortensen ligesom ville sige nødvendiggjorde dette beslutningsforslags vedtagelse, nemlig den mekanisme, at når vi er i en lavkonjunktur, som vi er nu, og har nogle behov for langsigtede infrastrukturinvesteringer, kan vi opprioritere dem. Og i andre situationer, hvor anlægsaktiviteten kan foregå andre steder, f.eks. i det private erhverv, så kan vi så at sige neddrose en anelse. Der er intet i dagens situation med de redskaber, vi har i hænde i dag, der forhindrer os i at gøre det. Det drejer sig kun om politiske beslutninger, og dem kan vi træffe med det samme. Og med en finanslov som den, der nu tegner sig, er mulighederne inden for rækkevidde.

J. K. Hansen (S):

Jeg synes, at når vi nu er i gang med at drøfte disse ting her, kan vi da glæde os til, hr. Bilgrav-Nielsen, at det, som sidst blev sagt her, er måske det, der kan komme ud af det kommende finanslovsforslag for 1993, og vi kan også håbe, at det, der kommer til at stå, hensigten med de BO'er, kommer til at holde stik. Fordi det, vi oplever – og det er derfor, det er så uforståeligt, at vi i dag oplever en afvisning af vort forslag om en infrastrukturfond fra regeringens, fra de borgerlige partiers side – når vi færdes ude i landet, når vi taler med erhvervsfolk, taler med entreprenører, er, at de råber til os: Kan I ikke sørge for at få sat de ting i gang, kan I ikke sørge for, vi har en oversigt, så vi er i stand til at vide, hvornår og hvorledes og hvordan vi egentlig skal klare vores forretning og vores firma?

Vi oplever, når vi er ude med Trafikudvalget i de forskellige besigtigelsesområder, at erhvervet og alle skriger til os: Hvornår kan vi få at vide, hvornår I kan sætte det og det arbejde i gang? Hvis bare de kunne få at vide, at i 1994, 1995 eller 1996 er der en reel chance for, at vi kan komme i gang med det eller det inden for den offentlige infrastruktur, trafikinfrastrukturen.

Jeg synes, at vi med det forslag, vi her har fremsat, kunne komme ud af den onde cirkel. Det er faktisk et tilbud, vi giver finansministeren og de ressortministre, der skal arbejde med disse områder, om, at nu kan vi komme ud af

denne onde cirkel, så vi ikke år efter år skal opleve en finanslov, hvor der i øvrigt har været nogle gode hensigter, men efterhånden som tiden skrider frem, skubber man fra BO-år til BO-år. Det har vi oplevet i næsten al den tid, den borgerlige regering har siddet. Det er den onde cirkel, vi har en interesse i at komme ud af. Vi kan ikke blive ved med at forklare folk, at det bliver ikke lige nu i 1993 eller 1994, vi vil sætte i gang, det bliver først i 1995 eller i 1996 eller i 1997 eller 1998 – og så går det i øvrigt vældig godt. Det er faktisk sådan, det har kørt hele tiden. Derfor er det nødvendigt, at man får en sådan infrastrukturfond. Jeg synes, at det er kedeligt, at det bliver afvist så prompte fra de borgerlige partiers side.

Må jeg så sige med hensyn til benzinen og grænsehandelen, at det efterhånden er blevet en skrøne, for Danmark har, efter hvad jeg har fået oplyst, næsten Europas laveste benzinpriser. I Tyskland er benzinpriserne højere, og de stiger formentlig igen. I øvrigt er det sådan, at den danske benzinpris for så vidt godt må ligge et stykke over f.eks. den tyske benzinpris, uden at der sker noget med grænsehandelen af den grund. Sverige har i øvrigt lige sat deres benzinpriser op med et vældig stort beløb. Jeg tror i øvrigt også, at de, der skal bruge denne energi, gerne ville være med til at betale 10 eller 25 eller 30 øre mere pr. liter benzin, hvis de var sikre på, at vores infrastruktur blev udbygget herefter. Jeg synes, det skal siges ved denne lejlighed.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Hr. J. K. Hansen indlæg bekræfter sådan set mine værste anelser om, hvad forestillingen hos Socialdemokratiet kan være med oprettelse af sådan en fond, nemlig at de midler, der er i denne offentlige fond, stort set er at regne som de midler, vi har i finansloven. Men midlerne i denne fond skal have en særlig status, de skal nemlig kunne bruges uafhængigt af, hvordan situationen er landsøkonomisk. Det skal sikres, at de penge, der kommer i denne fond, f.eks. gennem benzinafgifter, kan bruges til at sikre en vejudbygning efter en fastlagt plan over en længere årrække eller en udbygning af den kollektive trafik.