

[Ninn-Hansen.]

finansieringen, skal kunne opnå en koncession, der giver ret til inden for en periode at opkræve en afgift; men den faste forbindelse skal herefter uden begrænsninger være den danske stats ejendom.

Med dette forslag er det hensigten at bane vej for en hurtig løsning af landets største trafikopgave. Ved de lejligheder, hvor en Store-Bæltsbro eller -tunnel har været drøftet i det høje ting, har der fra alle partier været givet udtryk for sympati for tanken. Der er heller ikke efter forslagsstillernes mening nogen tvivl om, at en Store-Bæltsbro eller -tunnel vil kunne have en overordentlig stor betydning for løsningen af vore trafikproblemer. Vi lægger megen vægt på, at man herigennem kan forbinde landsdelene, og betragter Store-Bæltsbroens etablering som forudsætning for en egnsudvikling her i landet. Hertil kommer, at etableringen af Store-Bæltsforbindelsen har en sådan betydning for vor samhandel med udlandet og dermed det danske erhvervslivs konkurrencedygtighed, at man med rette kan betegne dens etablering som en naturlig opgave.

Det konservative folkeparti lægger megen vægt på, at den faste forbindelse over Store-Bælt får prioritet forud for andre broopgaver, men vi befrygter, at disse andre broopgaver vil blive løst først, måske gennem privat finansiering, hvis et Store-Bæltsprojekt ikke påbegyndes snarest. Skulle den danske stat alene finansiere en Store-Bæltsbro, vil der være risiko for, at det vil vare længe, inden der kan afsættes midler dertil, såfremt denne finansieringsopgave ikke skal hindre andre nødvendige offentlige investeringer. Vi tror, der vil være en betydelig interesse både i ind- og udlandet for at finansiere og bygge den faste forbindelse, og mener, at der ved gennemførelsen af vort forslag kan skabes en sådan interesse for finansieringen og bygningen af den faste forbindelse, at denne snarest kan påbegyndes. Vi ville selvsagt gerne medvirke til en finansieringsordning, sådan at færdslen over broen eller gennem tunnelen kunne blive gratis, men ud fra en realistisk bedømmelse mener vi, at bro- eller tunnelafgifter bliver en nødvendighed. Vil man derfor søge frem til den hurtigste løsning af opgaven

gennem privat finansiering, mener vi også, at de motorkørende og andre, der skal færdes på broen, må påtage sig den byrde at betale en afgift.

Med disse bemærkninger skal jeg tillade mig at anmode om en hurtig og velvillig behandling af sagen.

Formanden: Efter henstilling skal jeg lade de 2 første sager udgå af dagsordenen. De kommer til behandling i et senere møde.

Man gik derefter til:

Tredje behandling af forslag til lov om ændringer i toldloven.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 15) findes i tidenden sp. 2343, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B. sp. 101).

Der var stillet 1 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslaget sattes først til forhandling.

Jørgen Peder Hansen: Jeg skal ganske kort på udvalgets vegne anbefale det høje ting at stemme for det af den højtærede finansminister mellem lovforslagets anden og tredje behandling stillede ændringsforslag.

Ændringsforslaget er foranlediget af, at der i 1963 ved handelsforhandlingerne mellem Danmark og Sovjetunionen blev givet visse løfter om at overveje en yderligere nedsættelse af toldsatsen på visse pelsskind.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslaget.

Ændringsforslaget vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget som helhed sattes derefter til forhandling.

Ingen bad om ordet.