

[Glensgård.]

får vi denne faste forbindelse som en statsbro, så har vi nøjagtig det samme beskatningsobjekt, som vi har i dag. Vi vil få nøjagtig de samme skævheder over for erhvervslevet, som vi har i dag. Der vil ikke være nogen forskel, idet det også er folketinget, der kommer til at fastlægge taksterne på en Storebæltsbro. Der er altså ikke tale om nogen ændring i forhold til færgedriften.

Hr. Lowzow og hr. Holmberg var inde på, at man i 1973-loven jo havde fastlagt, at det skulle foregå ved hjælp af optagelse af udlånslån, men det er slet ikke det, der er problemet. Det, der er problemet, er, at hvis staten går ind og skal låne disse milliarder, så kommer finansministeren ud i problemer på et senere tidspunkt. Derfor begriber jeg ikke, hvorfor fru Elsebeth Kock-Petersen, som dog selv i sine bemærkninger til sit eget forslag skriver, at de sidste par års økonomiske og trafikmæssige udvikling har påvirket problemstillingen omkring trafikpolitikken og de hertil knyttede investeringer, ikke kan stemme for dagsordenen. Fru Elsebeth Kock-Petersen gør selv opmærksom på, at der er finansielle problemer; alligevel kan fru Elsebeth Kock-Petersen ikke støtte en dagsorden, som bl. a. tager hensyn til de bemærkninger, fru Elsebeth Kock-Petersen selv har fremsat. Jeg begriber det simpelt hen ikke, men jeg får formentlig nok en forklaring, og så må jeg jo så derudfra vurdere, om fru Elsebeth Kock-Petersen virkelig stod bag de bemærkninger, der er lagt op til.

Jeg skal også beklage, at hr. Svend Erik Sørensen afviste dagsordensforslaget bl. a. ud fra den betragtning, at man jo ikke kunne gå ind for at have en privat finansiering af en Storebæltsforbindelse, hvor DSB skulle køre. Hvorfor ikke? DSB kan da vel betale en afgift for at benytte denne bro, lige så godt som private mennesker i dag skal betale en afgift for at komme med hos DSB. Jeg forstår på hr. Svend Erik Sørensens bemærkninger, at han dermed accepterer det beskatningsobjekt, der bliver lagt op til med en statslig styring, med en statsejet Storebæltsforbindelse. Hr. Svend Erik Sørensen accepterer dermed også, at dansk erhvervslevet ikke skal frigøres fra den unfair konkurrence, som folketinget i dag pålægger det ved at have det enorme takstniveau på

Store Bælt. Jeg vil gerne have, hvis hr. Svend Erik Sørensen vil fortælle, hvilken forskel der er på, om det er den ene eller den anden part, der skal betale til den ene eller den anden part.

(Kort bemærkning).

Kampmann (S):

Hr. Glensgård nævner, at han ikke kan medvirke til de nationaløkonomiske uhyrligheder, som anlæggelsen af en fast forbindelse over Store Bælt vil være. Derfor vil jeg da gerne spørge hr. Glensgård, hvorledes det kan være, at han i det lovforslag, der kommer til behandling næste gang, stemmer for og indstiller til vedtagelse en fast forbindelse, kombineret vej og jernbane som en tunnel, der vil koste op til 1 mia kr. mere end det lovforslag, der blev vedtaget i maj 1973.

Formanden:

Hr. Glensgård har ordet for en kort bemærkning, derefter talerrækken.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

For det første er det en ukorrekt oplysning, hr. Kampmann giver. Dernæst kan jeg sige til hr. Kampmann, at når vi indstiller det radikale venstres forslag til vedtagelse, så er det ud fra den betragtning, at skal der bruges skatteyderkroner, så ønsker vi den bedste løsning. Og hvis ikke der skal ydes skatteyderkroner, så ønsker vi også den bedste løsning, selv om den skal privatfinansieres.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg må sige, at den tid er ikke forbi, hvor hr. Kampmann spiller rollen som den, der virkelig overrasker her i folketinget. Den oplysning, hr. Kampmann gav for lidt siden, beder jeg om at han verificerer, ganske enkelt. Det er forkert, hvad hr. Kampmann oplyser, men det kan vi diskutere ved næste sags behandling.

Så vil jeg godt sige — det glemte jeg i første omgang — at den radikale gruppe må stemme imod det dagsordensforslag, som er stillet af hr. Glensgård. For min egen part må jeg sige, at jeg føler, at den finansieringsform, som er besluttet i det lovforslag, der er vedtaget om Store Bælt, er yderst rimelig og yderst anvendelig.