

[Ministeren for offentlige arbejder]

Vi ved f. eks. alle, at der har været og utvivlsomt stadig er medlemmer her i tinget, som foretrækker en såkaldt biltogsløsning. Beslutningsgrundlaget har ligget på folketingets bord siden 1975 og blev indgående drøftet i vinteren og foråret 1976 i trafikudvalget, før sagen på ny kom til afgørelse her i salen. Så vidt jeg kan vurdere, er der ikke kommet væsentlige oplysninger frem, som kan tænkes at føre til en anden vurdering af dette projekt.

På tilsvarende måde har en hel eller delvis fast forbindelse mellem Jylland og Sjælland via Samsø ved flere lejligheder været fremført og er også indgået i folketingets vurderinger. Også her har jeg dog svært ved at forestille mig, at der skulle komme væsentlige nye oplysninger frem, som kan rokke det standpunkt, et stort flertal her i tinget hidtil har haft, nemlig at den første faste forbindelse mellem landsdelene skal gå over Store Bælt.

Folketinget har ligeledes tidligere taget stilling til spørgsmålet om at udforme strækningen over Østerrenden som bro, således som bestemt i loven, eller som tunnel for bil og bane. Som bekendt foretrak et flertal at blive stående ved lovens løsning.

Den forventede trafikudvikling har ifølge sagens natur altid været en væsentlig del af beslutningsgrundlaget. Under alle omstændigheder vil vi fortsat følge øst-vesttrafikkens udvikling i de kommende år og ud fra de til enhver tid foreliggende seneste oplysninger tage bestik af fremtiden. Jeg forestiller mig derfor, at der under alle omstændigheder, inden arbejdet med Storebæltsforbindelsen genoptages, vil foreligge en fornyet og ajourført vurdering både af den tekniske side og af den til den tid forventede trafikale udvikling. Svarende hertil vil der selvsagt til sin tid blive foretaget fornyede og ajourførte vurderinger af trafikindtægterne og disses forhold til omkostningerne. På samme måde vil de hidtidige overvejelser om alternativet til en fast forbindelse, nemlig fortsat færge-drift på Store Bælt og Kattegat, naturligvis blive holdt à jour, således at beslutningsgrundlaget også på dette punkt til sin tid vil være fuldstændigt. Som det fremgår, vil der, alene som følge af at der nu går en kortere årrække, være relevante forhold, trafikale, økonomiske eller tekniske, som kan tænkes

at ændre sig, og som vi derfor nødvendigvis må holde under observation i den kommende tid. Jeg vil derfor finde det meget naturligt – og er helt indstillet på – at drøfte dette forhold nærmere med folketingets udvalg om offentlige arbejder.

Med denne redegørelse håber jeg, vi fra regeringens side har givet svar på alle de væsentlige spørgsmål, som beslutningen om at udskyde broprojektet naturligt rejser, og dermed skabt den nødvendige klarhed. De spørgsmål, som jeg ikke har behandlet i denne redegørelse, eller som man ikke finder fyldestgørende belyst i denne indledende redegørelse, er jeg selvsagt beredt til at gå ind på i den debat, som kommer efter denne redegørelse.

Første næstformand (Erlendsson):

Ministerens redegørelse vil komme til forhandling torsdag den 19. oktober.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om afgift af benzin og af lov om afgift af visse detail-salgspakninger samt af lov nr. 411 af 20. august 1976 om ændring af forskellige love om forbrugsafgifter.

(Lovforslag nr. L 32. Fremsat 10/10 78).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Camre (S):

Ved det første augustforlig i 1976 blev bl. a. afgifterne på benzin, te og kaffe forhøjet, og den lovgivning, der blev gennemført dengang, skulle revideres i indeværende folketingssamling.

På baggrund af den samlede økonomiske situation har regeringen skønnet, at det ikke er acceptabelt at lade disse afgiftsforhøjelser falde bort, idet det vil svække statskassen med et beløb i størrelsesordenen 1 mia kr., og derfor ønsker man de pågældende afgifter gjort permanente.

I det foreliggende forslag er der en lille teknisk ændring af indbetalingstidspunktet for benzinafgiften og en praktisk ændring