

**Egil Møller (DF):**

I bemærkningerne til lovforslaget er der redegjort for de mange gode begrundelser for denne lovændring, og disse er for et øjeblik siden blevet suppleret af ikke mindst hr. Brian Mikkelsen. Derfor skal jeg ikke yderligere gentage argumenterne.

Dansk Folkeparti kan varmt anbefale, at den nuværende ulovlige hastighed, som finder sted for en stor del af lastvognstrafikken, bliver mere lovlig i fremtiden. Dette vil ske, såfremt lovforslaget bliver vedtaget. Dansk Folkeparti vil anbefale, at hastigheden bliver maksimeret fra de foreslåede 80 km i timen til 90 km i timen, og så ser Dansk Folkeparti i øvrigt frem til en positiv udvalgsbehandling.

**Erik Jacobsen (V):**

Tak til de forskellige ordførere. Jeg føler trods alt, at forslaget fik en rimelig pæn behandling.

Til ministeren vil jeg sige, at vi er indstillet på under udvalgsarbejdet at gå ind i det forslag om en generel undersøgelse, som ministeren nævnte. Vi er indstillet på, at det skal tage sin tid, og vil afvente resultatet.

Til fru Margrete Auken: Hvis vi får disse hastighedsgrænser justeret, så vil vi undgå en del af de farlige overhalinger, som vi har på motorveje. Der vil blive åbnet mulighed for, at den tunge trafik vil trække over på de mere trafiksikre motorveje, og jeg tror, at der generelt vil ske en forøgelse af standarden.

Fru Jette Gottlieb sagde om lastbilerne: Bare de ville overholde de grænser, vi har nu. Jamen de er jo håbløst forældede, og derfor animerer de chaufførerne til at foretage disse ulovligheder. Lastbilerne har teknisk gennemgået en stor forandring, og vores motorveje er vel nok nogle af de bedste i Europa.

Derudover er jeg, som jeg nævnte, glad for den positive opbakning, som jeg trods alt følte der var, og jeg glæder mig til at komme i gang med udvalgsarbejdet, som jeg håber får en positiv udvikling.

Hermed sluttede forhandlingene.

**Afstemning**

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**16) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 70:****Forslag til folketingsbeslutning om opfordring til at trække aktskykke nr. 77 vedrørende DSB Rederi A/S tilbage fra Finansudvalget.**

Af Kim Behnke (FP) m.fl.  
(Fremsat 29/11 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Forhandling****Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Forslaget til folketingsbeslutning fra Fremskridtspartiet er, må jeg nok sige, baseret på en række fejlslutninger og misforståelser.

Fremsendelsen af aktskykket til Folketingets Finansudvalg er som bekendt en udmøntning af den aftale, som blev indgået i tilknytning til den politiske aftale af 14. maj 1996 om ændring af lov om DSB Rederi A/S. Denne aftale blev yderligere præciseret ved den politiske aftale af 24. oktober 1996, der var et supplement til rammeaftalen for DSB. Regeringspartierne, Venstre og Det Konservative Folkeparti står således sammen om beslutningen om, at ejendomsretten til DSB's havne overgår til DSB Rederi A/S.

Trafikministeriet har i den forbindelse fået vurderet havnene. Opgaven til vurderingsfirmaet International Port Development var at vurdere havnenes markedsmæssige værdi som de produktionsanlæg, de er. IPD har foretaget en dybtgående vurdering af havnenes værdi, som altså er opgjort til de omtalte 590 mio. kr. Jeg har ingen grund til at betvivle dette skøn, og de argumenter, der anføres i begrundelsen for beslutningsforslaget, for, at beløbet er overvurderet, bygger på misforståelser.

Et apportniskud i rederiet i den nævnte størrelsesorden må anses for en økonomisk hensigtsmæssig disposition forud for lånoptagelse, bl.a. for at sikre finansieringen af de nødvendige