

betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Der foretoges dernæst afstemning vedrørende lovforslag nr. L 95: Forslag til lov om ændring af lov om DSB Rederi A/S.

Ændringsforslag nr. 1, § 1, således ændret, ændringsforslag nr. 2 og § 2, således ændret, vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

#### Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Der foretoges endelig afstemning vedrørende lovforslag nr. L 96: Forslag til lov om ændring af lov om DSB Busser A/S.

§§ 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

#### Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### 13) Anden behandling af lovforslag nr. L 97: Forslag til lov om ændring af lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt.

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).

(Fremsat 27/11 96. Første behandling 3/12 96. Betænkning 12/12 96. Ændringsforslag nr. 2 af 16/12 uden for betænkningen af Tommy Dinesen (SF)).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der stillet 1 ændringsforslag af Tommy Dinesen (SF).

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

#### Forhandling

##### Tommy Dinesen (SF):

SF har stillet et ændringsforslag til dette lovforslag, og det har vi gjort med baggrund i, at hvis dette forslag bliver vedtaget, betyder det, som Bilfærgernes Rederiforening har skrevet til Trafikudvalget, at man risikerer, at der er 1.500 mennesker, der mister deres arbejde. Når det er sådan, at man sætter prisen ned med 20 pct. plus 10 pct., som man kalder rabatter, betyder det, at andre får sværere ved at konkurrere.

Det, vi gerne vil, er selvfølgelig, at både DSB Gods og færgerederierne får en mulighed i fremtiden, og det får de altså ikke, hvis dette forslag bliver vedtaget. Som sagt fik vi et svar sent fredag, og det er derfor, der er kommet et ændringsforslag fra os uden for betænkningen.

Det, der kan ske foruden alt det andet, er, at A/S Storebæltsforbindelsen i fremtiden vil kunne sætte priserne ned, hvis det bliver sådan, at samtlige færgeruter går nedenunder og hjem, og derefter kan A/S Storebæltsforbindelsen lave sit eget rederi og begynde at sejle på f.eks. Mols-Linien, når de andre er gået konkurs. Det kan lade sig gøre, fordi der står i lovforslaget, at i tilfælde af, at de eksisterende færgeruter ikke kan overleve, skal de udbydes i licitation, og det vil altså sige, at A/S Storebæltsforbindelsen sådan set kan lave sin egen rute. Det er ikke sikkert, man vil gøre det, men muligheden er der.

At det får stor betydning for rederierne, er der ingen tvivl om. I de svar, ministeren har givet Trafikudvalget, står der bl.a., at man nu regner med et trafikspring på 50 pct. på Storebæltsforbindelsen, og det må dog også gøre indtryk på Det Radikale Venstre. Et 50 pct.'s trafikspring af bilister på Storebæltsforbindelsen er vist noget af det, man var meget imod før i tiden.

Jeg husker de gode debatter, hvor hr. Bilgrav-Nielsen og jeg stod sammen og var imod den faste forbindelse på Storebælt. De tider er desværre forbi, for nu har De Radikale altså accepteret, at A/S Storebæltsforbindelsen overlever, at en masse arbejdspladser forsvinder, og at en masse biler kører til Korsør og Nyborg. Det sidste medfører i hvert fald en stor stigning af forureningen i området.