

på ca. 20 pct. i forhold til det gældende takstniveau, men ca. 5 pct. for lastbiler og ca. 10 pct. for busser. Det er ikke af transport- og energiministeren oplyst, hvilken konkurrencemæssig virkning – eventuelt svækkelse – dette vil få for lastbiltrafikken, og Dansk Folkeparti må derfor opfordre ministeren til – før prisændringerne i praksis sættes i værk – at sandsynliggøre, at der ikke vil ske en u hensigtsmæssig konkurrencemæssig svækkelse af lastbilskørslen.

Et *mindretal* i udvalget (RV) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*. Mindretallet stemmer hverken for eller imod de af transport- og energiministeren stillede ændringsforslag. Mindretallet stemmer imod de af Enhedslisten stillede ændringsforslag.

Det Radikale Venstre finder beslutningen om at sammenlægge de to selskaber fornuftig, ligesom partiet med glæde konstaterer, at lovforslaget indirekte betyder flere midler til den stærkt påkrævede opgave med at forbedre vedligeholdelsen af skinnerne. Partiet kan også acceptere, at der afsættes en vis sum til forundersøgelser af Femern, uden at partiet derved ønsker at tage stilling til broen som sådan, før der foreligger et endeligt beslutningsgrundlag. Til gengæld er partiet imod de planlagte prisnedsættelser over Storebæltbroen, hvor RV ville have foretrukket kun at tilgodese gods på skinner og evt. passagertrafikken med tog. Ved at nedsætte priserne på Storebælt risikerer man på sigt at underminere de færgeruter, som alle har været enige om at beskytte, og som er vigtige for udviklingen i både Nordjylland, Nordvestsjælland og Sydsjælland. Derfor er partiet også imod, at det nye selskab nu skal til at opkøbe havneanlæg for penge, som passagererne over Storebælt i sidste ende kommer til at betale. Hvis man vil nedsætte taksterne på Storebælt og derfor nødvendigvis også må forsøge at kompensere f.eks. Møls-Linien på den ene eller den anden måde, havde RV foretrukket, at man i stedet havde investeret i at forbedre infrastrukturen til og fra færgerne (f.eks. Skovvejen ved Kalundborg) og dermed forbedret færgernes konkurrenceevne uden at skulle til at foretage en indirekte nationalisering af de danske havne. Da der imidlertid i sidste ende skal findes en løsning på problemet, agter partiet på denne baggrund at stemme hverken for eller imod regeringens ændringsforslag til lovforslaget og for lovforslaget ved 3. behandling.

Et *andet mindretal* i udvalget (SF) vil ved 3. behandling af lovforslaget stemme hverken for eller imod lovforslaget. Mindretallet stemmer for de af transport- og energiministeren under nr. 2, 5 og 8 stillede ændringsforslag. Mindretallet stemmer for de af Enhedslisten under nr. 1, 4, 6 og 7 stillede ændringsforslag. Mindretallet stemmer imod det af transport- og energiministeren under nr. 3 stillede ændringsforslag.

SF finder det fornuftigt at samle de to anlægslove i én. SF ønsker dog ikke, at en eventuel Femern Bælt-forbindelse blandes ind i denne lov.

Omkring storebæltstaksterne er SF's holdning, at person- og godstrafik på skinner er det område, som skal fremmes via lavere takster. En sådan prioritering vil også langt bedre sikre de alternative færgeruter, end dette lovforslag gør.

Et *tredje mindretal* i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet stemmer for de under nr. 1, 4, 6 og 7 stillede ændringsforslag. Mindretallet stemmer imod de under nr. 3 og 5 stillede ændringsforslag. Mindretallet stemmer hverken for eller imod de under nr. 2 og 8 stillede ændringsforslag.

Enhedslisten kan ikke støtte lovforslaget om Sund og Bælt Holding A/S. At oprette et selskab, der skal være driftsselskab for broforbindelserne, er der for så vidt ikke noget i vejen med, men lovforslaget er blevet til en sammenblanding af en række politiske aftaler om takster og dertil hørende omgøelse af EU's statsstøtteordninger gennem havneopkøb, en kommende Femern Bælt-forbindelse, et usikkert grundlag for et brobizzselskab, og ikke mindst en tåget beslutning om overførsel af midler fra Banedanmark til Sund og Bælt-koncernen.

At man ønsker, at brobizzselskabet skal stå for re-investeringer og vedligeholdelse af togforbindelserne i bro og tunnel kan være udmærket, hvis der vel at mærke knytter sig nogle meget præcise aftaler til, hvordan dette skal gøres. Banedanmark har ikke fået midler til re-investeringer, og m.h.t. vedligeholdelse står det klart, at Banedanmark skal godtgøre Sund og Bælt for vedligeholdelsen på et tidspunkt, hvor det er almen viden, at Banedanmark faktisk ikke har økonomien til det. Banedanmark kører med underskud, og står med en vedligeholdelsesopgave, der er meget stor. Man kunne mistænke regeringen for simpelthen ikke at stole på, at Bane-