

Første næstformand (Svend Auken):
Tak til ordføreren. Så er det ministeren.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg må først takke for ordførernes – bortset fra det sidste indlæg – ubetingede tilslutning til lovforslaget. Det er jeg meget glad for.

Hr. Johs. Poulsen sagde det meget klart og tydeligt. Det var det klareste tilsagn, vi længe har fået, og det siger jeg tak for.

Hr. Torben Hansen var også klar i sin tilkendegivelse. Hr. Torben Hansen stillede en del spørgsmål. Dem har vi noteret os, og jeg vil foreslå, hvis hr. Torben Hansen er enig, at vi besvarer dem skriftligt, for skal jeg give sådan et hurtigt svar på dem, får jeg ikke den dybde i svaret, jeg gerne vil give. Og derfor behøver hr. Torben Hansen ikke stille spørgsmålene skriftligt, for vi har noteret dem og vil besvare dem. Men han er også velkommen til at uddybe det skriftligt, hvis han ønsker det.

Det eneste, jeg gerne vil sådan for at være helt sikker, er at præcisere baggrunden for lovforslaget. For lovforslaget er jo altså, som flere ordførere sagde, en naturlig følge af den politiske aftale om vilkår for salg af aktier i DONG A/S. Ifølge den aftale skal der gennemføres en delvis privatisering af DONG. Herefter kan det ikke længere være DONG's efterforskning og produktion, der varetager statsdeltagelsen i nye koncessioner på olie- og gasområdet. Det giver jo sig selv, og derfor er der præcis behov for denne nye konstruktion, som jeg takker for opbakningen til, undtagen fra hr. Per Clausen. Og jeg er i virkeligheden befriende glad for, at vi er så langt fra hinanden, for ellers ville min fremtid som minister være meget beskedent.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Det Energpoltiske Udvalg. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:
24) Første behandling af lovforslag nr. L 159: Forslag til lov om Sund og Bælt Holding A/S.
Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).
(Fremsat 27/4 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Gitte Lillelund Bech (V):

Et velfungerende transportsystem er afgørende for et moderne samfund, skaber rammerne for, at personer og produkter uhindret kan bevæge sig, og samtidig ved vi og kan se, at Danmark består af mange øer og meget vand, hvorfor der er behov for, at landsdelene bindes sammen med gode og effektive broer og færgeforbindinger. Herved skabes rammerne for det velfungerende transportsystem.

Venstre er ret glad for de faste forbindelser: Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen. Danmark er jo samtidig en integreret del af EU, hvilket øger behovet for at binde Danmark tættere sammen med Europa.

Med Øresundsbroen er der skabt en fast forbindelse til vores nordiske naboer, ligesom Storebæltsbroen har knyttet Øst- og Vestdanmark tættere sammen. Venstres ambition er tilsvarende at skabe en fast forbindelse over Femern Bælt til vores tyske naboer. Det vil bidrage til Danmarks rolle som et naturligt centrum i et af Europas største vækstområder.

Derfor er vi glade for dette lovforslag, for det samler faktisk lovgivningen for vores faste forbindelser over Storebælt og Øresund, og samtidig giver lovforslaget mulighed for, at Sund og Bælt Holding A/S opretter et nyt datterselskab, der i samarbejde med Transport- og Energiministeriet skal stå for den danske del af forundersøgelserne vedrørende en eventuel kommende fast forbindelse over Femern Bælt.

Endelig vil jeg benytte denne lejlighed til at slå fast, at lovforslaget *ikke* lægger op til, at sammenhængen mellem Storebæltsforbindelsen og færgeruterne over Kattegat og mellem Spodsbjerg og Tårs fjernes.

I lov om færgefart af 2. juni 1999 fremgår det klart af § 2, stk. 4, at trafikministeren kan pålægge A/S Storebæltsforbindelsen i et nærmere fastsat omfang at opretholde en bilfærgerute