

**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

mellem Sjælland og Jylland over Kattegat og en bilfærgerute mellem Spodsbjerg og Tårs.

For Venstre er der således fortsat en klar sammenkædning mellem Storebæltsforbindelsen og de to færgeruter. Det mener vi er vigtigt, da færgeruterne ligesom broforbindelserne binder landsdelene sammen på en hurtig og effektiv måde, og det rokker dette lovforslag ikke ved.

Så samlet set kan Venstre støtte lovforslaget.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken. Den næste ordfører er den socialdemokratiske ordfører hr. Poul Andersen.

**Poul Andersen (S):**

Jeg vil gerne følge det op, som Venstres ordfører ligesom gav et signal om, nemlig hvilken betydning det har for infrastrukturen. Hvis man spoler tiden tilbage, så kan man jo tydeligt huske, at der var stor modstand blandt de aftalepartier, som nu også er med til at ændre lovgivningen fra anlægslov til en driftslov. Det var op til 80 pct. af den danske befolkning, der var imod.

I dag er det utrolig svært at finde nogen, der er modstander af de her forbindelser, men så har vi fået en anden opgave, for nu er folk meget bevidste om, hvad de skal betale for at komme over forbindelserne sammenlignet med, da det var med færge. Så det er jo en anden tid, men det er en positiv tid. Alle har nu erkendt, at det var den rigtige beslutning, der blev truffet på daværende tidspunkt.

Ændring af anlægslov til en samlet lov for Sund og Bælt er jo det, det handler om her i dag. Det handler også om, at vi med dette lovforslag får etableret mulighed for et datterselskab til en fortsat undersøgelse af en eventuel Femernforbindelse.

Vi er også for at lave et datterselskab til Bro-Bizz, og vi får mulighed for, at selskabet kan fastsætte takster og rabatorbninger inden for den økonomiske ramme. Til det vil jeg gerne sige, at det kan man jo stort set også i dag, så det får man ligesom bare lovliggjort i revisionen af loven.

Det er også fortsat muligt at lave nogle politiske aftaler om de her takster, hvis det er det, vi vil. Vi har i hvert fald ikke udelukket det. Nu skal vi lige have den omgang på plads, som vi er i gang med for øjeblikket.

Et andet godt element i det fremsatte lovforslag er, at de udgifter, der er til vedligeholdelse og reinvesterings, nu bliver flyttet, altså det til

jernbanedelen bliver overflyttet fra Banedanmark til Sund og Bælt, og hermed får man altså også en bedre økonomi til togtransport i Danmark.

Kl. 14.35

Vi forudsætter selvfølgelig, at de politiske følgegrupper blandt aftalepartierne fortsætter, og jeg vil også gerne sige ligesom Venstres ordfører, at en fortsættelse af færgerne syd og nord for Storebæltsforbindelsen er en forudsætning, der ligger i aftalen. Det har intet med den her lovtekst, der er lagt frem her i dag, at gøre. Det skal selvfølgelig fastholdes.

Socialdemokratiet er positiv over for lovforslaget og de videre drøftelser om en eventuel Femernforbindelse.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Jeg beder ordføreren blive stående, der er en enkelt kort bemærkning, eller måske to, hvem ved? Det er hr. Martin Lidegaard.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Nu nåede jeg ikke at spørge Venstres ordfører, så nu vil jeg spørge Socialdemokratiets, der jo selv refererer til de igangværende forhandlinger om at nedsætte taksterne på Storebælt. Det var jo noget, som Socialdemokratiet gik i front med lige op til valgkampen, og som det første parti foreslog.

Derfor er jeg sådan lidt spændt på, hvor den sag ligger. Det har jo hele tiden været Socialdemokratiets holdning, hvis jeg har forstået det rigtigt, at man ikke skulle nedsætte taksterne for lastbiler uden også at gøre det for gods på skinner, at de to ting skulle følges ad. En overgang var det oven i købet sådan, at man mente, at taksten for gods måske endda skulle sænkes mere end for lastbiler.

Hvordan står den sag? Især er jeg spændt på, om vi kan være sikre på, at Socialdemokratiet fortsat er garant for det.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Jeg vil gerne have lov til at sige til hr. Martin Lidegaard, ligesom jeg har sagt til pressen, at det bliver en spændende dag, når vi nu lægger den her pakke frem. Det kan jo gå hen og blive ligesom juleaften. Jeg kan jo godt forstå, at man er utrolig spændt på, hvad indholdet er, og om man nu får fulgt op på de ting, der er blevet meldt.

Jeg kan sige som sådan en lille appetitvækker, at der er blevet givet håndslag på, at vi skal finde en aftale. Jeg fornemmer meget i det, der bliver diskuteret, og det, der er ved at komme på plads, at her er en fælles forståelse, og at der vil blive givet til de ting, der er blevet signaleret både før valgkampen og i valgkampen.

Jeg vil sige det på den måde, at jeg tror, der er bred dækning for alle de signaler, der er kommet fra de politiske partier.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg vil ikke være så naiv at bede hr. Poul Andersen pakke julegaven op før tid, det er jeg godt klar over ikke er realistisk, men så kan man have en diskussion om, hvem der betaler julegaven. Det er jo sådan lidt at fodre hunden med dens egen hale; men lad nu den diskussion ligge.

Det, jeg bare tror at mange mennesker er optaget af, ikke mindst inden for godssektoren, er, at Socialdemokratiet under alle omstændigheder står som garant for, at gods på skinner ikke bliver stillet ringere med en ny aftale.

Det eneste, jeg sådan set er interesseret i, er at få en bekræftelse af, at det er Socialdemokratiet fortsat garant for.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Jeg kan bekræfte hr. Martin Lidegaard i, at det bliver en spændende dag, når det bliver offentliggjort, og det ser vi selvfølgelig også frem til.

Det er, hvad jeg kan svare på det.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Der er ikke flere korte bemærkninger. Så siger vi tak til ordføreren og går til ordføreren for Dansk Folkeparti, hr. Walter Christophersen.

**Walter Christophersen (DF):**

Lovforslaget indebærer, at lovgrundlaget for de faste forbindelser over Storebælt og Øresund og dansk tilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund samles i én lov, og at Sund og Bælt Holding A/S får mulighed for i samarbejde med Transport- og Energiministeriet at forestå den danske del af det forberedende arbejde med etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt samt etablere et samlet udstederselskab for eksisterende BroBizz-ordninger i Danmark.

Endvidere foreslås det, at Sund og Bælt Holding A/S får mulighed for at oprette et datterselskab, Femern Bælt A/S, der skal forestå for-

undersøgelserne af en fast forbindelse over Femern Bælt samt tilsluttende landanlæg frem til oprettelsen af et eventuelt dansk-tysk selskab.

Forundersøgelingsomkostningerne er skønsmæssigt anslået til 50-100 mio. kr. i perioden 2005-2007. Det forudsættes, at staten ikke garanterer for datterselskabets forpligtelser, herunder eventuel lånoptagelse. Aktiekapital og øvrig finansiering forudsættes tilvejebragt af Sund og Bælt Holding A/S.

Lånoptagelsen i Sund og Bælt A/S forudsættes tilbagebetalt med midler fra Femern Bælt A/S, hvis Femernprojektet realiseres. I modsat fald vil tilbagebetaling kunne foretages ved koncernens fremtidige indtægter i form af udbytter fra A/S Storebæltsforbindelsen, hvilket vil medføre en mindre forlængelse af tilbagebetalingstiden for gælden i A/S Storebæltsforbindelsen.

Kl. 14.40

Vedligeholdelse og reinvesteringer i Storebæltsforbindelsens og Øresundsforbindelsens jernbanedele overføres fra staten til Sund og Bælt Holding. Sund og Bælt Holding holdes dog skadesløs, da Banedanmarks betaling øges tilsvarende, når A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen overtager rollen som infrastrukturforvaltere med Banedanmark som operatør.

I den forbindelse vil Dansk Folkeparti under udvalgsarbejdet arbejde for at få klarhed over og vished for, at dette er udgiftsneutralt og ikke en subsidiering af Banedanmark.

Dansk Folkeparti har ikke taget endelig stilling til Femernbroprojektet. Dansk Folkeparti vil under udvalgsarbejdet nøje granske omkostningerne i forbindelse med forundersøgelisesarbejderne til Femernbroprojektet.

Med disse vore bemærkninger vil Dansk Folkeparti arbejde positivt for lovforslaget.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken. Den næste ordfører er den konservative ordfører, fru Henriette Kjær.

**Henriette Kjær (KF):**

Lovgrundlaget for Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen findes i dag i to anlægslove, der blev vedtaget forud for etablering af de faste forbindelser. Da vi nu også arbejder med en fast forbindelse over Femern Bælt, synes vi Konservative, at det er hensigtsmæssigt, at vi laver én lov, hvori det hele er samlet, nemlig den, vi behandler forslag til nu, som så samler de ak-

tiviteter, der i dag er i Sund og Bælt-koncernen, men også kommer til at omfatte det nye, der skal ske med Femern Bælt. Vi synes jo, det er vigtigt at komme i gang med de forundersøgelser, der er nødvendige for, at det overhovedet kan blive en realitet.

Derudover giver det her forslag mulighed for at oprette et datterselskab, der kan udstede Bro-Bizzer på vegne af Storebælts- og Øresundsforbindelserne samt Scandlines og Bornholmstrafikken. Det er jo også ganske udmærket, at der kommer styr på det.

Alt i alt synes vi, at det her er et godt lovforslag. Man må jo sige, at her minimerer vi antallet af love i hvert fald fra to til en, og vi undgår måske også, at vi skal have en tredje. Jeg ved ikke, om det bliver nødvendigt med en selvstændig Femernlov, men i hvert fald har vi fået minimeret de love, der er nu, og det synes vi jo er en god ting.

Vi kan støtte forslaget.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):** Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken. Den næste er den radikale ordfører, hr. Martin Lidegaard.

**Martin Lidegaard (RV):**

Det er en jo gammel drøm for regeringspartierne og Socialdemokratiet at kunne lave et stort, flot brofirma, som samler alle broaktiviteterne i Danmark. Tillykke med lovforslaget til de partier, der har stået fadder til de broer, vi allerede har, og vi er godt på vej til en tredje bro.

Vi skal jo ikke sådan dvæle ved historien, og hvad der kunne have været lavet af broer, og hvad der endte med at blive lavet af broer, men sandt er det jo i hvert fald, sagt her fra et parti, der dengang var skeptisk indstillet, at det er rigtigt, at det har betydet et stort løft for jernbanesidten, og det vil vi gerne kvittere for.

Vi har ikke så store problemer med rammerne i denne her lovgivning. Det kan sikkert være fornuftigt at samle det. Vi noterer med glæde, at så vidt vi kan vurdere, vil det her indirekte give Banedanmark lidt ekstra midler til andre opgaver rundt omkring i landet, fordi det nye firma, Sund og Bælt Holding A/S, vil overtage nogle af de forpligtelser, Banedanmark i dag har. Det synes vi er glimrende.

Så har vi nogle spørgsmål, som vi til gengæld gerne vil granske lidt nærmere. Det drejer sig især om to spørgsmål. Det ene er Femernspørgsmålet, altså det, at selskabet her skal afholde

midler. Der forstår vi simpelt hen ikke helt, hvor mange penge det egentlig drejer sig om, og det kan være, ministeren kan opklare det for os.

Altså, der står her, at det samlede finansieringsbehov til forundersøgelse skønnes at være små 500 mio. kr. Halvdelen af det betales af EU, det er 250 mio. kr., og halvdelen af de 250 mio. kr. skal Danmark så betale. Det er, så vidt jeg kan få det til at stemme, ca. 100-125 mio. kr. Men alligevel angiver man her i bemærkningerne kun finansieringsbehovet til 50 mio. kr.

Hvor mange penge er det egentlig, at bilisterne på Storebælt skal betale for den her forundersøgelse? Er det 50 mio. kr., eller er det 100 mio. kr.? Det synes jeg kunne være interessant at få opklaret.

Kl. 14.45

Det andet spørgsmål, som interesserer os, er selvfølgelig det med taksterne. DSB anfører jo i sit høringssvar, at de er lidt nervøse for, hvordan man vil rokere med taksterne. Det er jo et meget aktuelt spørgsmål, fordi forligspartierne – Socialdemokraterne, Venstre og De Konservative – agter at ændre på taksterne nu. Både DSB og Railion, der står får godskørsel på skinner i Danmark, har jo meget eksplicit givet udtryk for, at hvis ikke man foretager en sådan takstregulering med meget nøje afmålte hensyn til den kollektive trafik og gods på skinner, så vil det have en negativ effekt.

Fra radikal side synes vi jo, at det i sig selv er en dødsyng idé at nedsætte taksterne, for vi synes, at det var bedre at få afbetalt broen. Vi kan ikke lide at bruge penge på fremtidige generationers vegne. Men hvis man vil gøre det, så bliver man jo som et minimum nødt til at sikre, at det ikke skader den kollektive trafik, ikke skader gods på skinner.

Derfor vil vi under udvalgsarbejdet spørge meget ind til, om man kan lægge nogle ting ind i denne her lovgivning, der sikrer, at man ikke, om jeg så må sige, fremmer nogle transportformer frem for andre. Det mener vi ikke er rimeligt, det mener vi ikke var intentionen, og det er også derfor, jeg spurgte Socialdemokraternes ordfører, om han vil stå som garant i forligskredsen for, at det ikke sker.

Det er de to ting, vi vil granske dybere.

Jeg skylder at sige, at vi selvfølgelig også er optaget af, at hvis man laver takstnedsættelser på de her forbindelser, påvirker det heller ikke de færgeforbindelser, man fra starten har lovet skal opretholdes.

Der er mange spørgsmål i det her, og jeg håber, at ministeren dels kan afklare, hvor mange penge det egentlig er bilisterne på Storebælt skal betale til den Femernforbindelse, som måske kommer måske ikke kommer, dels kan afklare, om vi kan få en garanti fra ministeren for, at han ikke vil udhule den kollektive trafik og gods på skinner ved ensidigt at nedsætte taksterne for lastbiler og biler.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**  
Tak til ordføreren, og så går vi videre i ordførerrækken. Den næste er SF's ordfører, hr. Poul Henrik Hedeboe.

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**  
Umiddelbart er det jo fornuftigt at samle det her i én lov. Det har vi ikke noget imod i SF. Vi har nogle spørgsmål om, hvor grænserne går, og hvor meget det medfører.

Altså, det med at lave et selskab for BroBizz er der ikke nogen problemer i. Det at lave et daterselskab til Femern er der sådan set ikke umiddelbart nogen problemer i, men jeg vil sige, at det vel nærmest betyder, at vi skjuler den udgift, der er omkring Femern i det her selskab. Jeg kan ikke umiddelbart se det, men betyder det også, at vi sådan halvt om halvt siger ja til Femern? I så fald bliver det svært at få vores stemme til det her forslag.

Det er fint med jernbanedelen, hvor vedligeholdelse og reinvesteringer lægges over i selskabet, specielt hvis det, som det antydes, betyder et løft til skinnerne. Det er vi meget med på, og vi kunne egentlig have forestillet os, at de 50 mio. kr., der er sat af til Femern, også kunne bruges til at gavne den kollektive trafik, men sådan får vi det jo nok ikke.

Venstres ordfører har fremhævet, at det her ikke havde noget med Kattegatforbindelserne at gøre, altså de alternative ruter. Det vil jeg godt være meget sikker på, og det vil jeg sørge for at stille spørgsmål om. Men jeg er helt sikker på, at det også er sådan, for der er jo en sammenhæng mellem broerne og færgeforbindelserne, og jeg vil være med til at sikre, at vi ikke lægger nogen linjer der, som er til skade for færgeforbindelserne.

Hvis det med at fastsætte rabatter lægges fra det politiske niveau og over i et selskab, så kunne jeg være nervøs for, at det kunne lave nogle ubalancer, og jeg kunne være nervøs for, at den kollektive del kom i klemme der, og ligesom De Radikale ville jeg være usikker på banegods.

Der ville også være en del, jeg var skeptisk over for, hvis det forholdt sig sådan.

Der er nogle spørgsmål at stille her for at få helt afklaret, hvor vi er henne. Vi har ikke noget imod at samle lovene, men vi har noget imod at svække de alternative forbindelser, og vi har noget imod at svække jernbanedelen.

Kl. 14.50

Efter det, jeg har hørt indtil nu, er det ikke min opfattelse, at i det forlig, som Socialdemokratiet sagde at de var med i, har jernbane, den kollektive del, fået en rimelig portion, men det vil jo vise sig, når gaven bliver pakket op.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**  
Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken, og den næste ordfører er Enhedslistens ordfører, hr. Frank Aaen.

**Frank Aaen (EL):**  
Som andre ordførere har sagt, er der ikke noget galt – tværtom – i at prøve at lave en forenkling ved at lave sådan en lov her.

Men vi vil under ingen omstændigheder være med til at godkende eller give penge til en Femernforbindelse med det her lovforslag, og hvis det fastholdes, kan vi ikke stemme for. Vi er meget bekymrede, hvis det her betyder, at kompetencen til takstfastsættelse overlades til selskabet. Det kan betyde, som andre har været inde på, at den kollektive trafik, altså persontrafikken og den kollektive godstrafik på skinner, kommer i klemme, fordi man af konkurrencemæssige årsager, eller hvad ved jeg, ønsker at begunstige biltrafikken over broerne. Det kan vi heller ikke støtte.

Så er der noget, jeg ikke forstår, og som er lidt afgørende. Der står i den skriftlige fremsættelse fra ministeren, at overladelse af vedligeholdelsen til A/S Storebæltsforbindelsen indebærer et ikke ubetydeligt økonomisk løft til jernbanesektoren. Det er jo noget, der virkelig tæller positivt, når Enhedslisten hører, at der her er tale om et ikke ubetydeligt økonomisk løft til jernbanesektoren.

Når man så kommer til bemærkningerne til § 4, så bliver det i et af afsnittene, der var et ikke ubetydeligt økonomisk løft, til et indirekte løft til jernbanen. Så bliver man jo lidt mere betænkelig. Hvad er det nu, vi snakker om? Fra et ikke ubetydeligt til et indirekte.

I den næste sætning i bemærkningerne står der, at samtidig forhøjes det årlige vederlag, som Banedanmark skal betale til Sund og Bælt, det

vil sige, at pengene tages fra den øvrige jernbanedrift. Hvor er vi henne, må jeg spørge ministeren. Er det muligt at få sådan lidt tal på det her? Hvad drejer det sig om? Er der tale om et ikke ubetydeligt løft? Er der tale om et lille løft? Eller er der tale om, at man bare tager pengene fra en kasse i jernbanesektoren og lægger over i en anden?

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Så er det transport- og energiministeren.

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Jeg takker for den overordentlig store tilslutning til dette lovforslag, og jeg kan sige til dem, der har fremhævet, at færgegarantien ikke fjernes, f.eks. fru Gitte Lillelund Bech, at det sker ikke. Det forudsatte hr. Poul Andersen som en helt klar ting, og det kan jeg fuldt ud bekræfte at det er, også at følgegruppen skal fortsætte. Det er i hvert fald ikke noget, jeg har til hensigt at ændre ved.

Hr. Martin Lidegaard stiller et interessant spørgsmål om det med pengene. Det er et spørgsmål om tidsforskydning. Over hele perioden har der været tale om de her 500 mio. kr., der så deles til omkring 100-125 mio. kr., men de 50-100 mio. kr. er, fordi vi eksakt går ind og taler om de første 3 år fra 2005-07. Det fremgår af teksten, men det kan godt være, det ikke står klart nok, så jeg skal svare skriftligt på det. Det skal jeg også nok på hr. Frank Aaens direkte spørgsmål, for det skal selvfølgelig afklares. Men der er ikke nogen skjult dagsorden i det her, vil jeg gerne sige til hr. Frank Aaen.

Så var der flere, der talte om Femernforbindelsen. Det her er simpelt hen et spørgsmål om, at Sund og Bælt har en sådan kompetence på området, at vi gerne vil sikre, at vi ikke først skal ud og oprette et selskab, at vi skal lave dit og dat, men at vi kan gå i gang, så snart den politiske aftale om Femern til sin tid er færdig. Man kan godt sige, det er en indirekte forberedelse, men selv om man stemmer for det her, binder man sig absolut ikke til en Femernforbindelse. Det må man selv om. Jeg er glad for, at jeg har nok store tilkendegivelser fra partier, der gerne vil. Jeg tror i øvrigt, at det bliver et næsten samlet Folketing, der kommer til at se alle de lykkeligheder, jeg kan byde på til den tid. Så jeg kan

sige til hr. Poul Henrik Hedeboe, at der ingen skjult dagsorden er i det her.

Kl. 14.55

Så er der spurgt en hel del om omkostningsneutralitet i forhold til Banedanmark, og der vil jeg sige til hr. Walter Christophersen, at det svarer vi skriftligt på. Det spurgte hr. Martin Lidegaard også om ligesom hr. Frank Aaen. Så jeg vil hellere samle det hele i en konkret skriftlig oversendelse til udvalget i stedet for at stå og sende nogle tal ud i hvert sit verdenshjørne her. Jeg synes, det er den mest redelige måde at gøre det på.

Så var hr. Martin Lidegaard meget inde på Storebæltforliget, og der har hr. Poul Andersen svaret så diplomatisk, at det vil jeg ikke forsøge at overgå, men jeg kan sige, som vi har sagt hele tiden til pressen og til dem, der har villet høre på det, at vi forudsætter, at vi er færdige med disse forhandlinger inden udgangen af denne måned, så vi kan få det vedtaget i ordentlig tid inden sommerferien. Det er det, vi har lovet hinanden, og nærmere kan jeg ikke komme det.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**  
Foreløbig tak til ministeren.

Der er to korte bemærkninger, først til hr. Frank Aaen.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Jeg synes ikke, det er godt nok at henvise alle spørgsmål til skriftlig besvarelse efterfølgende.

Der er en reklametekst, der hedder i den skriftlige fremsættelse, som siger: »... et ikke ubetydeligt økonomisk løft til jernbanesektoren, ...«.

Når vi læser dybere og dybere ned i teksten i bemærkningerne til lovforslaget, så bliver det til: »... et indirekte løft til jernbanen ...«, og når vi så læser dybere ned igen, så står der, at vedligeholdelsesomposteringen er provenuneutral for staten. Det betyder på almindeligt, godt dansk: 0 kroner.

Hvordan kan man i samme lovforslag starte med, at det er et ikke ubetydeligt løft, og når vi kommer over i bemærkningerne og de økonomiske konsekvenser, så står der, at det er provenuneutralt? Det er da noget rod, det er da noget sjusk, det kan man da ikke bare henvise til en skriftlig besvarelse efterfølgende, det er da dårligt arbejde.

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Det kan da sagtens være, undskyld jeg siger det, provenuneutralt, selv om man indikerer, at det vil give et løft til jernbanen.

Altså, vi har jo den samlede kasse, så sker der altså en omprioritering, fordi jernbanen har mest behov for disse investeringer eller for vedligeholdelse. Så det kan da sagtens forenes.

**Tredje næstformand** (Helge Adam Møller):

Hr. Frank Aaen for anden og sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen** (EL):

Så bliver vi selvfølgelig nødt til at have det skriftligt. Så vil jeg gerne have besvaret skriftligt, hvordan noget, der er provenuneutralt for staten, samtidig kan være et ikke ubetydeligt løft for jernbanesektoren.

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Jamen det var jo også det, jeg startede med, nemlig at ville give hr. Frank Aaen det skriftligt for netop at undgå enhver form for misforståelse. Så sagde hr. Frank Aaen, at han ikke ville have det skriftligt, fordi han vil høre det direkte fra mig, og et minut efter siger han, at nu vil han gerne have det skriftligt. Så det bliver altså skriftligt. Det er meget enkelt.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard** (RV):

Jeg har en enkelt kommentar, og så har jeg et spørgsmål.

Jeg er ikke helt beroliget af, at hverken Socialdemokratiet eller ministeren ønsker at give den helt enkle garanti for, at de takstnedsættelser, der kommer til at foregå på Storebælt, ikke bliver til skade for den kollektive trafik eller for gods på skinner.

Jeg beder ikke om noget bindende tilsagn om, hvor mange procenter der skal sættes ned hvor. Det er helt elementært, at det her ikke går ud over den kollektive trafik, gods på skinner og miljøet. Det synes jeg ikke er noget stort krav, og hvis ikke man vil svare på det, så får jeg bange anelser.

Mit spørgsmål relaterer sig til Femern. Femerns lyksaligheder, som ministeren var inde

på, er mange i Danmark jo overbevist om, mens man måske er knap så overbevist på den tyske side.

Derfor er mit spørgsmål i al sin enkelthed nu, hvor vi forbereder en, om jeg så må sige, forundersøgelse, før der etableres et fælles dansk-tysk selskab: Gør man det samme fra tysk side? Jeg går ud fra, at man ikke fra dansk side sætter 50-100 mio. kr. af til det her, før selskabet bliver stiftet, hvis ikke tyskerne gør det samme.

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Forhandlingerne om den faste forbindelse over Femern er jo en proces, der nu har løbet i ca. 2 år, og jeg havde, som det også er fremgået af dagspressen, et møde med min tyske kollega i Luxembourg for ca. 4 uger siden, hvor vi bekræftede hinanden i, at der forhandles til udgangen af maj måned færdigt på embedsmandsniveau, så langt vi overhovedet kan komme, og så mødes min tyske kollega og jeg inden sommerferien i Danmark for at tage det næste step. Så jeg kan i hvert fald bekræfte, og det har den tyske forbundskansler også bekræftet over for statsministeren, at det tyske samfund er meget interesseret i Femernforbindelsen.

Hvordan de organiserer sig, har vi ikke taget stilling til, og det skal jeg heller ikke blande mig i, men vi har bare villet sikre med det her, at vi er klar til, når der er truffet en beslutning, at gå i gang, sådan at Sund og Bælt har kompetence til at gå i gang, og det har det jo så rigeligt fået med den store tilslutning, der er til forslaget i dag.

**Tredje næstformand** (Helge Adam Møller):

Hr. Martin Lidegaard for anden og sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard** (RV):

Det, som interesserer mig, og jeg tror også de danske skatteydere, er, at det vel er en utænkelig situation, at Danmark ensidigt skulle påtage sig at smide 100 mio. kr. efter en forundersøgelse, hvis ikke tyskerne gør det samme.

Kl. 15.00

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Aftalen er ikke lavet med tyskerne. Vi forhandler, men jeg har ingen forestilling om andet, end

at man selvfølgelig deles om disse udgifter. Man deles i øvrigt ikke alene om dem, for EU er jo i allerhøjeste grad med med en ganske betragtelig procentsats. Der har været talt om 20 pct., og i øjeblikket er der forhandlinger om at gå op til et tilskud på 30 pct. fra EU. Så man kan godt sige, at der nærmere er tre parter i sagen.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**  
Tak til ministeren.

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

### Afstemning

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

Den næste sag på dagsordenen var:

### 25) Første behandling af lovforslag nr. L 131: Forslag til lov om ændring af straffeloven. (Ophævelse af straffelovens blasfemibestemmelse).

Af Jesper Langballe (DF) m.fl.  
(Fremsat 18/3 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### Forhandling

**Justitsministeren (Lene Espersen):**

Formålet med lovforslag nr. L 131 er at ophæve bestemmelsen i straffelovens § 140 om blasfemi. Efter denne bestemmelse straffes den, der offentligt driver spot med eller forhåner noget her i landet lovligt bestående religionssamfundets tros lærdomme eller gudsdyrkelse.

I bemærkningerne til lovforslaget er det bl.a. anført, at bestemmelsen oprindelig nærmest var tænkt som et værn mod almindelig sømmelighed. Det er efter min opfattelse ikke helt korrekt. Blasfemi eller gudsbespottelse, som det dengang blev kaldt, blev i 1600-tallet anset som en blandt flere forskelligartede forbrydelser mod religionen. I Danske Lov var forbrydelsen defineret

som at laste eller bespotte Guds hellige navn, ord og sakramenter, og der var dødsstraf for denne forbrydelse. Så når man siden har forladt tanken om, at blasfemi er en forbrydelse mod Gud, er bestemmelsen blevet opretholdt.

Den gældende bestemmelse i straffelovens § 140 er enslydende med den tilsvarende i § 156 i straffeloven af 1866, men har siden ikrafttrædelsen af den gældende straffelov af 1930 være begrænset til offentligt fremsat spot eller forhånelse af tros lærdomme m.v.

I dag er der tale om en kriminalisering af en adfærd, der på linje med de øvrige forbrydelser i det kapitel af straffeloven, hvor bestemmelsen er optaget, krænker den offentlige orden og fred.

Om baggrunden for lovforslaget har forslagsstillerne desuden anført, at der er gået skred i blasfemibegrebet, fordi det i dag er blevet et spørgsmål om krænkelser af andres religiøse følelser. Forslagsstillerne har i den forbindelse anført, at religiøse modstandere vil kunne rammes og tvinges til at tie ved påberåbelse af sådanne krænkede følelser.

Jeg er ikke enig i, at straffelovens § 140 om blasfemi kan anvendes til at lukke munden på kritikere eller folk, man i øvrigt er uenig med om religiøse spørgsmål. Som det fremgår af bestemmelsernes ordlyd, omfatter den alene ytringer, der må karakteriseres som spot, dvs. latterliggørelse eller forhånelse, dvs. foragt eller nedgørelse på en ondsksfuld måde af noget her i landet lovligt bestående religionssamfundets tros lærdomme eller gudsdyrkelse.

Populært sagt er det således ikke det, at man kritiserer, men måden man kritiserer på, som er afgørende for, om blasfemiparagraffen kan anvendes. Heri ligger, at adgangen til offentligt at kritisere et religionssamfundets tros lærdomme eller gudsdyrkelse ikke begrænses, når blot der ikke er tale om spot eller forhånelse.

Endvidere er det væsentligt at være opmærksom på, at bestemmelsen ikke omfatter spot eller forhånelse af lærdomme af rent etisk, social eller lignende karakter. Man bør også have sig for øje, at bestemmelsen ikke er undergivet privat påtåle, som det er tilfældet med den overvejende del af bestemmelserne i straffelovens kapitel 27 om freds- og ærekrænkelser. Også dette forhold understreger, at der ikke i første række er tale om beskyttelse af rent private interesser, men derimod en beskyttelse af nogle mere overordnede offentlige interesser.

De nævnte begrænsninger i bestemmelsens anvendelsesområde fremgår tydeligt af en kendt