

Det næste punkt på dagsordenen er:

8) 3. behandling af lovforslag nr. L 90: Forslag til lov om indgåelse af skatteaftaler mellem Danmark og henholdsvis Guernsey og Jersey.

Af skatteministeren (Kristian Jensen).
(Fremsættelse 10.12.2008. 1. behandling 20.01.2009. Betænkning 11.03.2009. 2. behandling 17.03.2009).

Kl. 10:07

Forhandling

Kl. 10:05

Formanden:

Der er ikke stillet ændringsforslag.

Der er ingen, der ønsker at udtale sig, så vi går til afstemning.

Kl. 10:06

Afstemning

Formanden:

Der stemmes om lovforslagets endelige vedtagelse, og der kan stemmes – der er en, der er boplat på Jersey. Nå, det forsvandt. (*Munterhed*).

Afstemningen kan slutte.

For stemte: 110 (V, S, DF, SF, KF, RV og EL), imod stemte: 0, hverken for eller imod stemte: 0.

Lovforslaget er vedtaget og bliver sendt til statsministeren.

Det næste punkt på dagsordenen er:

9) 3. behandling af lovforslag nr. L 99: Forslag til lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Af transportministeren (Lars Barfoed).
(Fremsættelse 17.12.2008. 1. behandling 23.01.2009. Betænkning 12.03.2009. 2. behandling 24.03.2009).

Kl. 10:06

Forhandling

Formanden:

Der er ikke stillet ændringsforslag.

Hr. Per Clausen ønsker at udtale sig.

(Ordfører)

Per Clausen (EL):

Den vedtagelse om en Femernforbindelse, som et stort flertal i Folketinget må formodes at gennemføre om nogle få minutter, er for så vidt paradoksalt forstået på den måde, at denne beslutning er den første store trafikpolitiske beslutning, man træffer, efter at Folketingets partier har indgået en aftale om, at man fremover skal prioritere den kollektive trafik, at man skal prioritere togtrafikken, før man prioriterer vejbyggeri. Det er i hvert fald det indtryk, man har forsøgt at give af den trafikaftale, der er indgået.

Her er vi så i den situation, at mens man godt kunne argumentere for det fornuftige i at lave en togforbindelse, der bl.a. skulle have det formål at få langt mere gods over på skinner over Femern Bælt – eller rettere sagt under Femern Bælt som en tunnelloøsning – fordi det ville være et godt og rigtigt initiativ, foreligger der ikke med den trafikmængde, der er i dag, noget som helst argument for at gennemføre en Femernforbindelse for biler. Man har sågar i den proces, som har ført frem til, at man nu vil vedtage Femernforbindelsen, kunnet konstatere, at det trafikunderlag, der er, er endnu lavere end det, man havde som oprindeligt udgangspunkt. Det vil sige, at hvis Femernforbindelsen i forhold til biltrafikken skal vise sig at være en succes og være nyttig, forudsætter det en massiv stigning i den individuelle biltrafik hen over Femern Bælt. Hvis det ikke sker, er det, man vedtager, økonomisk fuldstændig uholdbart.

Hvis man til gengæld får den her massive stigning i biltrafikken, ja, så er man jo i den situation, at der vil komme et øget CO₂-udslip, og at man vil være tvunget til yderligere opkøb af CO₂-kvoter for at klare den CO₂-reduktion, som vi har forpligtet os til at gennemføre i Danmark. Altså, forslaget er i sin nuværende udformning i direkte modstrid med de ønsker og hensigter, som man formulerer som det, der skal være bærende for den danske trafikpolitik, når man holder festtaler. Og det er vel dybt, dybt betænkeligt, at den første store trafikpolitiske beslutning, vi træffer efter den store miljørigtige trafikaftale, er om et forslag som det her.

Det, som jo også er interessant, er de økonomiske forudsætninger. Én ting er, at trafikunderlaget er dårligt, men når man ser på de øvrige økonomiske forudsætninger, kan man i hvert fald konstatere, at det tidspunkt, hvor man sætter broen i gang og skal til at optage de lån, der

er nødvendige, jo ikke er det mest gunstige. Broens økonomi er efter vores opfattelse meget usikker. Det er ganske vist sådan, at hver eneste gang man anfører et nyt argument, en ny kendsgerning, stiller et nyt spørgsmål på det her område, får man at vide, at baggrunden for det her er så sikker og så stabil og så robust, at der under ingen omstændigheder kan opstå nogen problemer. Efter Enhedslistens opfattelse er det forkert.

Man må jo også konstatere, når man ser på, hvordan det plejer at gå med store infrastrukturprojekter, at det er meget modigt at tage udgangspunkt i, at budgettet holder, for det er ikke sket før. Man plejer i gennemsnit at have overskridelser på jernbaner på 25 pct. og på broer og tunneller på ca. 35 pct. At overskridelserne meget nemt kan komme endnu højere op, så vi jo i forbindelse med Storebæltsbyggeriet, hvor der skete en overskridelse på 120 pct. Når man derfor siger, at det her ikke kommer til at koste os noget, fordi det bliver betalt af brugerne, forudsætter det altså en ganske bestemt udvikling i trafikmængden; det forudsætter, at man har styr på budgetterne, og det forudsætter, at man er i stand til at låne pengene på de betingelser, som man tror. Der er efter vores opfattelse ingen særlig stor sandsynlighed for, at nogen af forudsætningerne holder.

Det, som så er problemet, er jo, at hvis det er rigtigt, at det her meget nemt kan blive betydelig dyrere, end det er forudset, og at man kan have svært ved at få den trafikmængde, som man håber og tror på, ja, så bliver motivationen til at sænke taksterne og derved øge indtjeningen for at få skabt mere biltrafik på området jo ganske væsentlig, og det betyder så også, at vi kommer i den situation, at mulighederne for at få nedbragt transportsektorens CO₂-udslip reduceres yderligere.

Vi har godt set de beregninger, der er lavet, og som skulle føre til, at der sker en mindre reduktion af CO₂-udslippet, fordi man får flyttet noget biltrafik fra færger til bro, men må bare konstatere, at hvis vi ser på, hvad forudsætningen er for, at det her for alvor skal blive en succes, tror vi ikke på, at den reduktion holder. Og man tør slet ikke tænke på, at man skulle betale et tilsvarende beløb for at opnå en tilsvarende uendelig lille reduktion af CO₂-udslippet på andre områder.

Sagen er jo, at hvis man havde valgt at lave en jernbaneløsning – en tunnel – med, hvad det havde kostet, og hvad det kunne have betydet

for en overflytning af transport fra vej til skinner, og hvis man så var gået ind og havde brugt de muligheder for finansiering, som der findes i forhold til Femernforbindelsen, på andre miljømæssigt rigtige løsninger rundtomkring i landet, ville vi i dag have stået med et betydeligt bedre udgangspunkt for at diskutere fremtiden i forhold til at sikre, at transportsektoren fremover bliver omlagt i en retning, der er CO₂-neutral.

Så det, der er problemet på det her område, er altså, at vi bruger penge på en måde, som ikke er fornuftig ud fra økonomiske vurderinger, og som på lidt længere sigt også vil være miljømæssigt uforsvarlig, særlig set i forhold til, hvad man kunne have gjort i stedet for både med hensyn til Femernforbindelsen og med hensyn til at sikre en generel udvikling, hvor vægten fremover kommer på togtrafik, kollektiv trafik, frem for på den individuelle biltrafik.

Kl. 10:13

Formanden:

Tak. Jeg vil lige sige, at jeg vil håbe, at støjniveauet på den kommende bro bliver mindre, end det er her i Folketingssalen, for det er stærkt generende, i hvert fald for den, der har ordet.

Den næste, der får ordet, er hr. Magnus Heunicke som ordfører.

Kl. 10:13

(Ordfører)

Magnus Heunicke (S):

Det er et historisk bredt flertal af næsten alle partier, som i dag har besluttet sig for at stemme ja til Femernforbindelsen. Det er faktisk et meget bredere flertal end det, vi havde, da vi byggede Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen – i dag er det faktisk alle partier lige med undtagelse af dem, vi så her på talerstolen før, nemlig Enhedslisten, som kan se ideen og visionerne i at bygge en forbindelse.

For ganske kort at sige, hvad argumenterne for Femernforbindelsen er, så er den for det første ligesom Storebælts- og Øresundsforbindelserne hundredre procent betalt af brugerne – dem, der kører over broen – og der er altså ikke nogen penge, der kommer fra skatteindtægter. For det andet er det et massivt kollektivt løft. Hele togtrafikken på Sydbanen hele vejen op til Ringsted bliver løftet og kan køre hurtigere og med moderne eldrift, og det er også et løft for hele godstrafikken på jernbanen. For det tredje er det en klimamæssig gevinst. Det svarer faktisk til, at når broen åbner, så sparer vi i CO₂-

udslip, hvad der svarer til udslippet i en mellemstor dansk provinsby på 20.000 indbyggere.

De argumenter er så stærke, at et meget, meget bredt flertal her i Folketinget nu vil stemme for Femernforbindelsen, og det kan jeg som Socialdemokraternes trafikordfører kun hilse meget velkommen.

Så vil jeg også sige, at den proces, vi har haft i forbindelse med Femernforbindelsen, som har været meget langvarig – sådan er det jo med de her projekter – har haft en meget forbilliget tilgang, i og med at vi har været klar til at åbne op. Hver gang nogle partier har kunnet se lyset og se ideen med det, har forligskredsen åbnet sig og sagt: Jamen så velkommen i klubben, velkommen i forligskredsen, velkommen blandt de partier, som kan se de store visioner ved en Femernforbindelse.

Kl. 10:15

Formanden:

Tak. Så er det fru Pia Olsen Dyhr som ordfører.

Kl. 10:15

(Ordfører)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Det er første gang, SF vil stemme for et større broanlæg i Danmark, og det er jo på den måde egentlig en historisk dag. Vi stemmer for af flere grunde. Det første argument er, at CO₂-besparelsen ved at bygge en bro i stedet for at bibeholde den nuværende færger er stor. Hvis vi bare tager færgerne ud og får broen, uden at der kommer et trafikspring med hensyn til biler, så vil vi få en CO₂-besparelse på 80 pct. Hvis vi så får en trafikvækst, som Enhedslisten jo ganske rigtig gør opmærksom på nok vil være konsekvensen, så vil en trafikvækst på 40 pct. stadig væk medføre en CO₂-besparelse på broen. Det er et af de argumenter, der har været væsentlige for at få overbevist SF.

Det andet argument handler om, at vi får en brugerbetalt bro, et investeringsanlæg på 40 mia. kr., hvoraf 7 mia. kr. bliver brugt til investeringer i den kollektive trafik. Normalt, når vi taler om brugeranlæg i Danmark, så bruger man altså ikke pengene på kollektiv trafik, men på at lave nye veje. Derfor er det historisk, at vi nu investerer så mange penge i at forbedre den kollektive trafik fra Ringsted og ned til Rødby, og det interessante er, at det ikke er skattekroner, der kommer til at betale en forbedret jernbane-forbindelse, men derimod de folk, der kommer til at benytte Femernbroen i fremtiden. Vi får mere jernbane ved Femernbroen, og det er SF's andet argument for at støtte det her.

Det tredje argument er, at det faktisk medfører en mindske af støjen på banen i forhold til, hvad der er i dag, og måske i forhold til, hvad der er i salen lige nu. Det er sådan, at vi vil få støjanlæg i forbindelse med bygningen af Femernforbindelsen, og til sammenligning med den nuværende forbindelse vil det være en forbedring for mange mennesker på Sydsjælland.

Det har været SF's tre kerneargumenter for at kunne støtte Femernforbindelsen. Det forbedrer vores klima, det giver penge til jernbaner, og det mindsker støjen. Ergo kan vi ikke gøre andet end at støtte det her forslag om Femernforbindelsen, og vi kan derfor ikke være enige med Enhedslisten i denne sag.

Kl. 10:18

Formanden:

Tak. Så er det transportministeren.

Kl. 10:18

Transportministeren (Lars Barfoed):

Det er en historisk beslutning, vi træffer i dag med vedtagelsen af dette projekteringslovforslag om en fast forbindelse over Femern Bælt – en fast forbindelse mellem Tyskland og Danmark, som også vil knytte Norden og dermed Danmark til det europæiske fastland, så det både fra et europæisk synspunkt og med hensyn til de dansk-tyske relationer er historisk, at vi nu kan vedtage denne lovgivning.

Jeg er også glad for, at der er et så bredt flertal i Folketinget, som tilfældet er. Alle partier bortset fra Enhedslisten tilslutter sig nemlig det lovforslag, vi vedtager i dag, og nu er det så med at komme i gang med arbejdet, for i 2018 skal broen altså stå der.

Må jeg så sige noget angående den debat, som blev rejst af Enhedslisten om sammenhængen mellem regeringens transportpolitik og -strategi, der i høj grad går ud på, at vi skal have en grøn transportpolitik og satse på kollektiv trafik og jernbane langt mere end tidligere; og den aftale, der er indgået mellem alle partier i Folketinget bortset fra Enhedslisten, om en investeringsplan for infrastrukturen i Danmark, som også baserer sig på, at to tredjedele bliver investeret i den kollektive trafik og en tredjedel i den individuelle trafik.

Vedtagelsen af lovforslaget om den faste forbindelse over Femern Bælt er netop i overensstemmelse med denne aftale, for det er jo i meget høj grad et jernbaneprojekt, vi taler om her. Det er sådan, at når broen er bygget – før kan man jo ikke køre på den – forventes det, at der årligt vil passere 14.600 persontog og 15.700

godstog og det allerede i åbningsåret 2018. Det forventes også, at ca. 15 mio. t gods om året vil blive transporteret via Femern Bælt, og heraf forventes ca. 8 mio. t at blive fragtet med jernbane. Det er et kolossalt løft for jernbanedriften i Danmark og for den europæiske jernbanetraffic, at vi gennemfører dette projekt. Det vil bl.a. betyde, at distancen med jernbane mellem København og Hamburg bliver 150 km kortere, og det vil altså betyde, at det bliver langt billigere og mere effektivt at transportere gods til Tyskland, at vi etablerer broen.

Der vil selvfølgelig også køre biler på den. Enhedslisten må meget undskylde, men bilen er altså også et transportmiddel, som både danskere og alle mulige andre europæere gerne vil bruge, og derfor er det jo meget rimeligt, at man også kan køre i sin bil over broen, når vi nu bygger den. Det skal man ikke ærgre sig over, for det er jo i høj grad bilerne, der er med til at finansiere broen, så den økonomisk kan hvile i sig selv.

Må jeg så bare tilføje, at regeringen og det store flertal her i Folketinget jo satser på grøn teknologi, også i bilerne. Jeg tror personligt, at vi i løbet af de næste 10, 15, 20 år vil se, at flere og flere biler er drevet af andre former for brændstof end dem, vi kender i dag, og derfor vil det slet ikke være noget miljø- eller klimamæssigt problem, at der kører biler på vejene. De vil nemlig ikke forurene og ikke belaste klimaet i den grad, som de gør nu, men det er selvfølgelig ud i fremtiden. Det korte af det lange er, at det her i meget høj grad er et jernbaneprojekt, der er i fuld overensstemmelse med regeringens politik og den politik, som partierne her i Folketinget bortset fra Enhedslisten har lagt til grund for investeringsforliget.

Kl. 10:22

Formanden:

Tak til ministeren.

Er det korte bemærkninger, man ønsker, eller er det som ordfører?

Først får hr. Per Clausen en kort bemærkning til ministeren, og bagefter er det hr. Johs. Poulsen som ordfører.

Kl. 10:22

Per Clausen (EL):

Jeg synes jo, det var spændende at høre, at ministeren med Femernforbindelsen vil knytte Danmark til det europæiske kontinent. Det viser måske, hvordan man ser tingene fra Nordsjælland, men i Jylland troede vi faktisk, at vi var bundet

til det europæiske kontinent i forvejen. Men lad det nu ligge.

Jeg synes, det er spændende, at de gode og de saglige argumenter for broen er togforbindelsen. Jeg er enig i, at selv om der også kunne findes andre jernbaneløsninger på at få transporteret godset til Tyskland, kan der argumenteres for, at Femernforbindelsen formentlig er et fornuftigt projekt, hvad det angår, men jeg synes, at ministerens bemærkning om, at biler også skal være her – underforstået at Enhedslisten skulle ønske biler afskaffet i morgen – er lidt absurd.

Sagen er jo, så vidt jeg har forstået det, at ministeren selv siger, at vi skal reducere biltrafikken, fordi vi skal øge den kollektive trafik og transporten med tog, og i den situation skal man jo ikke gennemføre ting, der *både* fører til bedre vilkår for togene og til bedre vilkår for bilerne, så man på den måde øger biltrafikken. Det kan jo ikke være hensigten, så derfor står det stadig fuldstændig uklart, hvorfor man ikke har valgt den løsning at lave en jernbaneforbindelse over Femern Bælt og lade det blive ved det. Så havde man lavet det, der er brug for, og så havde man lavet det, der har en positiv miljømæssig effekt.

Kl. 10:23

Formanden:

Så er det hr. Johs. Poulsen som ordfører.

Kl. 10:24

(Ordfører)

Johs. Poulsen (RV):

Det Radikale Venstre er naturligvis enig i en lang række af de gode argumenter, der er blevet fremført af de øvrige partier i aftalen om Femern Bæltforbindelsen. Men når jeg alligevel tager ordet, er det jo, fordi transportministeren, som det også blev påpeget af hr. Per Clausen, sagde, at med Femern Bæltforbindelsen nyttes Danmark nu til kontinentet. Vi må nok sige, at det har Danmark været et godt stykke tid, faktisk temmelig længe, og derfor er det måske meget fornuftigt, at man har øjnene åbne for, at der også er noget, der hedder Jylland.

Det fører mig først og fremmest frem til at sige, at vi i Det Radikale Venstre jo ikke lægger skjul på, at vi faktisk i den tidlige fase af diskussionen om, hvordan man skulle løse trafikudfordringerne på Østersøen, havde et ønske om, at man i stedet skabte en forbindelse mellem Gedser og Rostock. Vi tror sådan set stadig væk, at en Gedser-Rostockforbindelse ville have været det optimale og meget mere fremtidsrettet end det, man skaber nu, men det ændrer ikke ved, at

vi har kunnet aflæse det politiske landkort og har kunnet se, hvad mulighederne var.

Vi er enige i, at en Femern Bæltforbindelse samlet set vil være en fordel med det fremtidige trafikmønster, i forhold til at der ikke skabes en forbindelse over Østersøen. Men i den tidlige fase havde vi gerne set, at man var gået stærkere ind i en vurdering af, om en Gedser-Rostock-forbindelse ikke havde været meget mere fremtidsrettet i forhold til Centraleuropa, i forhold til Østeuropa og i forhold til de trafikmønstre, der måtte komme på meget lang sigt. Så kunne man jo fortsat have brugt den landfaste forbindelse, der i forvejen er mellem Danmark og Tyskland, aktivt.

Kl. 10:25

Formanden:

Tak. Er der flere, der ønsker at udtale sig fra talerstolen?

Det er ikke tilfældet, og så går vi til afstemning.

Kl. 10:25

Afstemning

Formanden:

Der stemmes om lovforslagets endelige vedtagelse, og der kan stemmes.

Afstemningen slutter.

For stemte: 104 (V, S, DF, SF, KF og RV), imod stemte: 3 (EL og Anne-Marie Meldgaard (S)), hverken for eller imod stemte: 0.

Lovforslaget er vedtaget og bliver sendt til statsministeren.

Det næste punkt på dagsordenen er:

10) 2. (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 115:

Forslag til folketingsbeslutning om ændring af forretningsorden for Folketinget. (Elektronisk Folketingstidende, prøvelse af valgene, Folketingets valg til kommissioner, råd og nævn samt løn- og ansættelsesvilkår i Statsrevisorernes Sekretariat m.v.).

Af Udvalget for Forretningsordenen.

(Fremsættelse (i betænkning) 25.02.2009. 1. behandling 24.03.2009).

Kl. 10:27

Forhandling

Formanden:

Der er ikke stillet ændringsforslag.

Der er ingen, der ønsker at udtale sig, og vi går til afstemning.

Kl. 10:27

Afstemning

Formanden:

Der stemmes om forslaget endelige vedtagelse, og der kan stemmes.

Afstemningen slutter.

For stemte: 105 (V, S, DF, SF, KF, RV og EL), imod stemte: 0, hverken for eller imod stemte: 0.

Forslaget til folketingsbeslutning er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

11) 2. behandling af lovforslag nr. L 100:

Forslag til lov om ændring af lov om institutioner for almengymnasiale uddannelser og almen voksenuddannelse m.v. og forskellige andre love. (Udvidelse af udbuddet af International Baccalaureate (IB)).

(Af undervisningsministeren (Bertel Haarder).

(Fremsættelse 14.01.2009. 1. behandling

22.01.2009. Betænkning 10.03.2009).

Kl. 10:27

Forhandling

Formanden:

Der er ikke stillet ændringsforslag.

Da ingen ønsker at udtale sig, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.