

Da modelåbningsbalancerne er udarbejdet med udgangspunkt i de relevante selskabers balancer pr. 31. december 2005 og de endelige åbningsbalancer vil blive udarbejdet med udgangspunkt i årsrapporterne for 2006, vil der være afvigelser. Desuden vil der som grundlag for de endelige åbningsbalancer skulle ske en værdiansættelse af de væsentlige aktiver.

Åbningsbalancerne indgår som en del af de samlede stiftelsesdokumenter, der skal udarbejdes i forbindelse med etablering af de to nye selskaber. Derudover skal der bl.a. udarbejdes egentlige stiftelsesdokumenter, interessentskabskontrakter, vedtægter, regnskabsreglementer og bilaterale aftaler mellem ejerne om selskabet osv. Stiftelsesdokumenterne vil blive forelagt for Finansudvalget på et aktstykke og for de kommuners kompetente politiske organer.

Jeg vil gerne slutte af med at sige, at vi ser frem til et godt samarbejde om Cityringen og etablering af de nye selskaber. Vi har med principaftalen, den politiske aftale og nu lovforslagene skabt et rigtig godt fundament for det kommende samarbejde med kommunerne om Cityringen og den nuværende metro.

Der er rigtig mange parter involveret i projektet, og det er derfor vigtigt, at der er et godt samarbejde på alle niveauer. Det har der været indtil videre, og det er jeg sikker på vil fortsætte. Der er tale om et godt projekt støttet af et bredt flertal i Folketinget, som fortjener de bedste rammer.

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

## Afstemning

### Formanden:

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:

### 4) Første behandling af lovforslag nr. L 158: Forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 21/2 2007).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### Formanden:

Også her er det kulturministeren, der er fungerende transport- og energiminister. Der er taget hul på debatten, men nu fortsætter vi med ordførerne.

## Forhandling

### Kristian Pihl Lorentzen (V):

Dette lovforslag hænger nøje sammen med anlæggelsen af en metrocityring i København og Frederiksberg kommuner. Og jeg vil gerne slå fast med det samme, at der med dette lovforslag sikres en rigtig god organisering omkring såvel den nuværende metro som den kommende metrocityring samt den tilknyttede finansiering.

Lovforslaget er baseret på den politiske aftale fra februar 2006 om udvidelsen af metroen. Desuden er lovforslaget baseret på principaftalen fra december 2005 mellem regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune omkring etablering af en cityring.

Lovforslaget her indebærer, at der oprettes to nye selskaber, Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet, begge to som I/S. Metroselskabet overtager de nuværende aktiver i metroen i regi af Ørestadsselskabet samt Frederiksbergbaneselskabet. Ejerandelene bliver som aftalt 8,3 pct. til Frederiksberg Kommune, 41,7 pct. til staten og 50 pct. til Københavns Kommune.

Kl. 11.20

Metroselskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag med følgende opgaver: Stå for projektering og anlæg af Cityringen, som vi lige har behandlet, færdiggøre metroens tredje etape på Østamager samt stå for den fremtidige drift og vedligeholdelse af den samlede metro.

Det nye selskab, Arealudviklingsselskabet, overtager de nuværende arealudviklingsaktiviteter i Ørestadsselskabet samt alle aktiviteter i Københavns Havn. Ejerandelene her bliver 55 pct. til Københavns Kommune og 45 pct. til staten.

Arealudviklingsselskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag med følgende opgaver: For det første at arealudvikle og sælge de arealer, som selskabet ejer, og for det andet at forestå og udvikle havnedriften i Københavns Havn.

For Venstre er det vigtigt at skabe gennemsigtighed omkring selskabernes aktiviteter, så der gives et godt grundlag for ejernes styring og tilsyn. Desuden lægger vi vægt på, at vi med denne nye organisering muliggør, at der etableres en pengestrøm fra arealudviklingsaktiviteterne i Ørestaden og i Københavns Havn til brug for medfinansiering af metroaktiviteterne. Så det er lige netop, hvad vi opnår med denne model jævnfør lovforslaget.

Derfor kan Venstre støtte denne lov.

#### **Formanden:**

Tak til hr. Kristian Pihl-Lorentzen. Så er det hr. Klaus Hækkerup som ordfører.

#### **Klaus Hækkerup (S):**

Jeg vil godt starte med at sige tak til ministeren for en glimrende introduktion til det lovforslag, vi nu behandler, og til Venstres ordfører for at have gennemgået de eventuelle punkter i lovforslaget, som ministeren måske ikke havde fået med.

Så vil jeg godt sige: Det her lovforslag tager jo ligesom det forrige også udgangspunkt i de erfaringer, vi har gjort. Vi havde nogle drøftelser omkring økonomien, og hr. Jørgen Arbo-Bæhr nævnte den usikkerhed og de økonomiske problemer, der havde været ved de første etaper af metroen. Det kan jeg kun bekræfte at der var.

Metroprojektets historie går ca. 15 år tilbage. Det blev vurderet af Rigsrevisionen i år 2000 i en revisionsrapport. De kunne slå fast, at udgifterne til Ørestads- og metroprojektet, fra det blev besluttet i 1992, til det blev vurderet i 1999, var steget fra 5 mia. kr. til 10,6 mia. kr. Anlægsprojektet var forsinket 2 år i forhold til det planlagte, og de forventede indtægter fra arealsalg var blevet nedjusteret med 2,8 mia. kr.

Hvad kan vi så bruge det til i dag? Det, vi kan bruge det til, er at sige: Vi har lært af de erfaringer, man gjorde ved anlæg af første etape. Og derfor var det også naturligt, da man gik i gang med at overveje Metrocityringen i 2003 – jeg skal sige, at det selvfølgelig gav anledning til en del kritik, især i den offentlige debat – at man så besluttede at få en undersøgelse af, hvordan den kunne organiseres bedre, så man kunne undgå

de problemer, man var løbet ind i tidligere. Der blev udarbejdet en ret omfangsrig redegørelse fra revisionsfirmaet KPMG, og de anbefalede to ting: at metroaktiviteterne blev samlet i et selskab, og arealudviklingen blev samlet i et andet selskab. Og det er faktisk den anbefaling, vi med det her lovforslag fører ud i livet. Det er netop for at undgå de problemer, som bl.a. Enhedslistens ordfører pegede på.

I mellemtiden er der sket ikke en detalje, men den ændring, at vi har fået gennemført en strukturreform. Københavns Amtskommune er blevet nedlagt, og de rettigheder, man der havde i Østamagerbaneselskabet, blev, da vi vedtog loven for ca. 1 år siden, overdraget til Ørestadsselskabet.

Kl. 11.25

Dermed kan vi så klare det af, sådan at vi nu får et metroselskab, der skal varetage den projekterede drift af Cityringen, som skal færdiggøre anlægget af Østamagerbanen, og som skal vedligeholde metroen samt et arealudviklingsselskab, der skal forestå udviklingen af de selskaber, som arealet har, og driften af Københavns Havn. Arealudviklingsselskabet skal, hvis man skal sige det helt enkelt, forestå byggeri og salg af ejendomme i resten af Ørestaden og så ude i Nordhavnen, i alt 600.000 etagemeter. Og det skal være det finansielle grundlag for udbygning af Metrocityringen.

Københavns Kommune skal, hvis man kan sige det sådan, anlægge den helt overordnede byggemodning af området, nemlig ved en ny vej, Nordhavsvejen. Hermed skabes der grundlag for en fortsat udvikling af København, en fastholdelse af København og den danske hovedstad som dynamoen i denne del af Øresundsregionen.

Et led i den udvikling, vi står over for i Danmark, er selvfølgelig også at skabe arbejdspladser til de kommende generationer og at fastholde en alsidig erhvervmæssig udvikling i området og give København og Malmø en central placering i Østersøområdet i den trafik og den varedistribution, der skal ske her, og som skal ske ned til Østeuropa.

Jeg vil godt understrege det, fordi SF's ordfører virkede en anelse svag i koderne, da han omtalte det. For Socialdemokratiet er det centralt, at der reserveres arealer i Nordhavnen til i samarbejde med Malmø at sikre en fortsat og fremadrettet havnedrift. Vi skal ikke og må ikke lade os presse til at nedlægge de arealer, der skal skaffe de fremtidige arbejdspladser, selv om metropro-

jektets økonomi meget imod vores forventning skulle komme under pres.

Vi er et af de partier, der har indgået aftale med regeringen om de lovforslag, det forrige og det her, og med de bemærkninger, jeg har tilkendegivet her, kan vi fuldt og helt tilslutte os det lovforslag, vi nu behandler.

**Formanden:**

Tak til hr. Klaus Hækkerup. Så er det hr. Walter Christophersen som ordfører.

**Walter Christophersen (DF):**

Lovforslaget indebærer, at der kan oprettes to nye selskaber, Arealudviklingsselskabet I/S og Metroselskabet I/S. Baggrunden for lovforslaget er den politiske aftale af 2. februar 2006 om udvidelse af metroen med en Cityring og med en ny organisering af Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S.

Arealudviklingsselskabet I/S etableres, ved at interessentskabet overtager arealudviklingsaktiviteterne i Ørestadsselskabet I/S og alle aktiviteter fra Københavns Havn A/S, der samtidig opløses.

Metroselskabet I/S etableres, ved at interessentskabet overtager aktiviteterne i Ørestadsselskabet I/S bortset fra de udskilte arealudviklingsaktiviteter og i Frederiksbergbaneselskabet I/S. Samtidig opløses Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S.

Metroselskabet I/S skal stå for projektering og anlæg af en Cityring som en metro, en færdiggørelse af anlæg af Østamagerbanen, metroens tredje etape, samt stå for drift og vedligehold af den samlede metro. Københavns Kommune ejer 50 pct. af Metroselskabet I/S, Transport- og Energiministeriet ejer 41,7 pct., og endelig ejer Frederiksberg Kommune 8,3 pct.

Arealudviklingsselskabet I/S skal stå for arealudvikling af de arealer, som selskabet ejer, samt stå for havnedrift af Københavns Havn. Selskabet skal arbejde for størst mulig værdiskabelse med henblik på i første omgang at kunne afvikle den gæld, som selskabet overtager, og på sigt at kunne skabe grundlag for at udbetale overskud til ejerne i overensstemmelse med ejerandelene i interessentskabet. Københavns Kommune ejer 55 pct., og staten ejer 45 pct.

Dansk Folkeparti er tilfreds med, at konstruktionen af de to interessentskaber indebærer gennemsigtighed og åbenhed i detaljen. Dansk Folkeparti vil fremdeles forfægte gennemsigtighed

og åbenhed i det fremtidige politiske arbejde med de to interessentskaber.

Dansk Folkeparti har noteret sig Rigsrevisionens bemærkninger i sit høringssvar, for så vidt angår udkast til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. Rigsrevisionen skriver, at lovforslaget indeholder en række beløb omfattende ejernes indskud m.v., ligesom lovforslaget indeholder modellåbningsbalancer for Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. Rigsrevisionen har ved gennemgang af lovforslaget ikke efterprøvet beløbene eller modellåbningsbalancerne i lovforslaget, så ved udarbejdelsen af de endelige åbningsbalancer og ved revisionen heraf kan værdierne vise sig at afvige fra værdierne i lovforslaget.

Kl. 11.30

Dansk Folkeparti har efterfølgende noteret sig Transport- og Energiministeriets bemærkninger. Transport- og Energiministeriet vurderer, at der allerede er taget højde for Rigsrevisionens bemærkninger, hvorfor de ikke giver anledning til at ændre lovforslaget, jævnfør afsnit 4, punkt 1 og 2. Dansk Folkeparti har taget ovenstående til efterretning.

Dansk Folkeparti vil nøje følge økonomien i metroens første tre etaper separat i forhold til det nye projekt, Cityringen. Dansk Folkeparti lægger stor vægt på den økonomiske gennemsigtighed mellem metroens første tre etaper og Cityringen. Der bør i sagens natur være gennemskuelig, indtil den nye Cityring står færdig.

Som trafikpolitisk ordfører for Dansk Folkeparti vil jeg igen kvittere for den professionelle og seriøse gennemgang af dette store lovkompleks fra Transport- og Energiministeriets medarbejders side.

Dansk Folkeparti kan støtte lovforslaget.

**Formanden:**

Tak til hr. Walter Christophersen. Så er det fru Henriette Kjær som ordfører.

**Henriette Kjær (KF):**

Det her er så den mere langsigtede del af lovkomplekset vedrørende metroen. Ved etablering af de to selskaber, henholdsvis Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet, får vi lagt driften af den samlede metro i et nyt selskab, og desuden får vi et arealudviklingsselskab, der skal stå for udviklingen af arealerne på Københavns Havn.

Ørestadsselskabet nedlægges, og det samme gør Københavns Havn som selvstændigt selskab. Begge selskaber konstrueres som i/s-selskaber, og det har vi drøftet en del i forligskredsen. Når vi Konservative er endt med at synes, det er en udmærket idé at bruge den selskabsform, skyldes det, at bestyrelsen jo bliver pålagt samme krav som statslige aktieselskaber. Der bliver en forpligtelse til at orientere ejerne – altså staten, i et tilfælde de to kommuner og i et andet tilfælde kun den ene kommune – om forhold vedrørende selskabets økonomiske, politiske eller strategiske beslutninger. Desuden vil der være gennemsigtighed i selskabets aktiviteter, og det er meget afgørende for os Konservative.

Vi er trygge ved den konstruktion, der er lavet, og ser frem til samarbejdet med den nye direktion og bestyrelse. Vi glæder os også til at følge den spændende udvikling, der kommer til at ske på havnearealerne. Vi har jo fulgt aktiviteterne i Ørestaden, der er gået fra at være bar pløjemark til et leben af boliger, erhverv og uddannelses- og kulturinstitutioner. Der tror jeg så det kræver nogle grundige overvejelser om, hvordan man vil udvikle arealerne på Københavns Havn, for skal man også dér blande boliger med erhverv? Og hvad med den tunge industri kombineret med eventuelt boliger?

Der er nogle store udfordringer at tage fat i, men jeg tror, det bliver et nyt dynamisk område. Og vi Konservative ser frem til at følge aktiviteterne.

Der er altså fuld støtte til forslaget, og vi siger held og lykke til den kommende nye bestyrelse og direktion.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Poul Erik Christensen.

**Poul Erik Christensen (RV):**

Denne ordførertale har jeg også fået tildelt i fravær af den radikale ordfører, og den vil jeg oplæse.

Det har altid været et af De Radikales store kritikpunkter, at man med den gamle metros konstruktion fik en meget uigennemskuelig økonomi og en organisation, der ikke lagde op til nok åbenhed. Derfor er vi også glade for nu at få en mere gennemsigtig konstruktion, og at der i den politiske aftale er lagt op til betydelig mere åbenhed om de ting, der foregår i selskaberne.

Det ændrer dog ikke på, at f.eks. beregningen af de forskellige åbningsbalancer er meget svært

gennemskuelig og samtidig helt afgørende for det enkelte selskabs fremtidige økonomi. Derfor vil vi nøje følge disse beregninger og også lægge vægt på, at der bliver tid til at arbejde med dette spørgsmål på politisk plan.

En anden ting, som De Radikale har lagt stor vægt på, er, at vi også i fremtiden kan følge økonomien i de tre første etaper hver for sig i forhold til det nye projekt, hvad vi også har fået lovninng om i aftalen. Det skyldes selvfølgelig, at den gamle og den nye metro har forskellige ejerforhold, for så vidt angår både det juridiske og det politiske ejerskab. Alene for gennemskuelighedens skyld vil vi derfor lægge vægt på at kunne følge økonomien i de første tre etaper og Cyttringen hver for sig, indtil den nye ring står færdig.

Kl. 11.35

Uden for den ordførertale, jeg har fået udleveret, vil jeg bede ministeren og udvalget tage højde for, at der er fremsat et lovforslag i Folketinget, som skal lukke et skattehul. Det er et skattehul, som i sin konstruktion sætter loft over de rentemæssige fradrag på 10 mio. kr., hvilket dækker et beløb på ca. 150 mio. kr. Dette vil kunne være med til betydeligt at forrykke økonomien i både den bestående metro og den nye del. Jeg synes, at både ministeren og udvalget skal tage højde for det i deres budgettering.

Men ellers kan jeg sige, at med de bemærkninger vil Det Radikale Venstre gå positivt ind i sagsbehandlingen.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Poul Henrik Hedeboe.

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Som den konservative ordfører sagde, så er det her den langsigtede del af aftalen, hvor der laves et arealudviklingselskab og et metroselskab.

I SF er vi glade for, at det bygger på de tidligere erfaringer. Ved den første metrokonstruktion var der en sammenblanding af arealudvikling og metrodrift og -byggeri, som var svær at gennemskue. Oplægget her er, at vi skal kunne gennemskue det, og at arealudvikling er adskilt fra metrobyggeri og også fra metrodrift.

I opbygningen gik vi efter at få det over i aktieselskaber, fordi de er mere gennemskuelige, men den praktiske model, hvor man via arealudviklingen løbende skal skaffe finansiering, gjorde det simpelt hen for besværligt at få aktieselskaber, så det er blevet til i/s-selskaber med

a/s-forpligtelser. Så vi tror, vi har en model, som gør det muligt at følge projekterne ordentligt løbende, og det har været en stor bestræbelse i opbygningen af det her.

En ting, som bliver meget vigtig, når vi danner selskaberne, bliver faktisk åbningsbalancerne, for når man laver en åbningsbalance, skal vi jo tage det nuværende metroselskabs fremtidige indtjeningssevne, værdisætte den og putte den over i det nye selskab. Det er klart, at det er en svær øvelse, og der venter vi igen på en revideret trafikprognose, OTM-modellen, for at kunne lave den værdisætning bedst muligt. Så det ser vi også frem til.

Hr. Klaus Hækkerup kom med en bemærkning om SF's forhold til havnen, og der vil jeg lige korrigere og sige, at SF selvfølgelig går ind for en dynamisk udvikling af havnen. Vi har ligesom andre været på en havnerundfart og set det fornuftige i, at man flytter nogle havneaktiviteter længere ud, lidt længere over mod Malmø, uden at vi skal lukke hele Øresundsløbet. Mine bemærkninger gik på, at havnen som den centrale finansieringskilde godt kan komme under et hårdt pres, hvis vi ikke er omhyggelige med økonomien, eller hvis nogle andre ting går galt. Vi kan møde nogle ret uforudsete ting i Københavns undergrund – flere marmorkirker, eller hvad det nu kan være – som kan sætte økonomien under hårdt pres. Der skal vi bare være opmærksomme på, at vi fortsat bevarer en attraktiv havn.

SF går selvfølgelig ind for en dynamisk havn, hvor erhverv og boligbyggeri placeres fornuftigt i forhold til hinanden. Vi er også opmærksomme på, at fremtidens byggeri er energilavt byggeri, og det kan godt blive dyrere end et byggeri, som skal tjene rigtig mange penge. Det er den finger, vi løftede i den her sammenhæng. SF går ind for at få det her til at fungere, ligesom vi sagde med det tidligere forslag.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Tak til ordføreren. Sidste ordfører er hr. Jørgen Arbo-Bæhr.

Kl. 11.40

**Jørgen Arbo-Bæhr (EL):**

Jeg skal blot sige i forlængelse af hr. Rune Lunds ordførertale til det forrige forslag, at også i behandlingen af det her forslag vil Enhedslisten gå konstruktivt ind i udvalgsarbejdet, men på baggrund af en meget skeptisk holdning til lovforslaget.

**Transport- og energiministeren (Brian Mikkelsen, fg.):**

Først vil jeg takke for de mange positive tilkendegivelser til lovforslagene. Det glæder mig, at så mange har bakket op om forslaget om en cityring i hovedstaden, således at der kan igangsættes projektering, anlæg og drift af cityring i København og på Frederiksberg.

En cityring vil betyde et sammenhængende kollektivt transportsystem og høj kvalitet til gavn for passagererne, der får øget komfort og bedre frekvens og hastighed.

Der er på nuværende tidspunkt naturligvis betydelig usikkerhed om de beregnede anlægsoverslag for Cityringen. Der er jo erfaringsmæssigt kommet uforudsete fordyrelser i løbet af projektet, og prognoserne for de fremtidige nettoindtægter er således usikre.

Lovforslagene indebærer – og det er så det, vi diskuterer nu – at der oprettes to nye selskaber, Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. I forbindelse med oprettelse af de to nye interessentskaber opløses Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S samt Københavns Havn A/S.

Det er vigtigt at understrege, at Metroselskabet skal drives på forretningsmæssigt grundlag. I lovforslaget er der opstillet nogle parametre for styring af anlægsprojektet vedrørende Cityringen. Og for så vidt angår anlægsøkonomien, som Dansk Folkepartis ordfører var inde på, vil der blive udarbejdet et særskilt regnskab for henholdsvis Cityringen og for metroens etape et og to samt for etape tre.

Arealudviklingsselskabet I/S oprettes ved, at interessentskabet overtager arealudviklingsaktiviteterne samt alle aktiviteterne i Københavns Havn A/S.

Jeg er glad for de mange positive tilkendegivelser i forbindelse med de to førstebehandlinger, for vi har nu med principaftalen, den politiske aftale og nu de to lovforslag skabt et rigtig godt fundament for det kommende samarbejde med kommunerne om Cityringen og den nuværende metro.

Der er mange parter involveret i projektet, og det er derfor vigtigt, at der er et godt samarbejde på alle niveauer. Det har der været indtil videre, og det er jeg sikker på vil fortsætte. Der er tale om et godt projekt, som fortjener de bedste rammer.

Med hensyn til tidspunktet for ibrugtagningen af Cityringen, som også har været diskuteret i dag, regner vi med, at der vil gå ca. 11 år fra det

tidspunkt, hvor loven er vedtaget. Men også på dette punkt er det naturligvis vanskeligt at udtale sig med sikkerhed.

Jeg ser frem til den videre behandling af de to lovforslag, og Transport- og Energiministeriet er selvfølgelig mere end positiv over for at besvare eventuelle spørgsmål i den kommende udvalgsperiode.

(Kort bemærkning).

**Poul Erik Christensen (RV):**

Jeg er selvfølgelig klar over, at ministeren er fungerende, og ikke er inden for sit fagområde, men jeg vil alligevel spørge, om man i Trafikministeriet har lavet beregninger over, hvad en eventuel vedtagelse af CFC-loven har for økonomien for de to metroer.

Det er jo således, at der kun ifølge forslaget kan være fradrag for en gæld på 150 mio. kr., og den er jo lidt højere for metroen end de 150 millioner. Det var det ene spørgsmål.

Det andet spørgsmål er: Har man en forventning om, hvornår OTM-redegørelsen foreligger?

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren (Brian Mikkelsen fg.):**

Jeg vil foretrække, at vi overlader de mere tekniske spørgsmål til udvalgsbehandlingen, både om konsekvenserne og med hensyn til CFC-dommen. Man er jo i gang med også i Skatteministeriet at lave beregninger nu af, hvordan den endelige udformning af lovforslaget vil blive. Men det er jo generelt sådan, at et interessentselskab som det her jo ikke vil skulle betale skat. Det er moderselskaberne, som skal betale skat. Staten betaler jo ikke skat på den måde.

Med hensyn til det sidste spørgsmål vil jeg henvise det til et udvalgsspørgsmål, hvor Transport- og Energiministeriet kan besvare det.

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

## Afstemning

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

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:

**5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 81:**

**Forslag til folketingsbeslutning om midlertidig opholdstilladelse til afviste asylansøgere fra lande under fredsofbygning, indtil tvungen hjemsendelse er mulig.**

Af Simon Emil Ammitzbøll (RV), Steen Gade (SF) og Jørgen Arbo-Bæhr (EL) m.fl. (FremSAT 1/2 2007).

Forslaget sattes til forhandling.

Kl. 11.45

## Forhandling

**Integrationsministeren (Rikke Hvilshøj):**

Jeg tror, vi alle bekymrer os om dem, der sidder i vores asylcentre, og jeg tror ikke, at der er nogen af os, der har et ønske om at fastholde mennesker i en asylcentertilværelse. Men svaret er ikke at fratage afviste asylansøgere ansvaret for at respektere en afgørelse fra i sidste instans Flygtningenevnet om, at de ikke kan opnå asyl i Danmark, og at de derfor skal udrejse af landet.

Det er sådan, at der generelt ikke er nogen afviste, der ikke kan rejse frivilligt hjem efter et afslag på asyl. Og hvis der skulle være en situation, hvor en afvist ikke kan komme hjem trods en indsats fra den enkelte, ja, så er der mulighed for at give vedkommende midlertidig opholdstilladelse.

Når vi taler om Irak, som der jo henvises meget til i beslutningsforslaget, ja, så er det også praktisk muligt at rejse til Irak som afvist irakisk asylansøger, så længe dette foregår på frivillig basis. Når det gælder tvangsmæssig tilbagesendelse, er det fortsat en meget vigtig prioritet for regeringen at indgå en aftale, der kan gøre det muligt at udsende afviste irakiske asylansøgere til Irak.

Jeg kan oplyse, at godt 600 afviste irakiske asylansøgere i perioden fra 2004 til 2006 er registreret udrejst af Danmark. Og der har i årene 2003 til 2005 været to særlige nu afsluttede ordninger, hvor knap 400 afviste irakiske asylansøgere er rejst frivilligt tilbage til Irak med økonomisk støtte fra Danmark.

Det er et grundlæggende princip i udlændingeloven, at udlændinge, der ikke har ret til at opholde sig her i landet, skal udrejse. Det er således den enkelte udlændings ansvar at udrejse. Det er endvidere afgørende for asylsystemets le-