

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

Formanden:

Der er ikke stillet ændringsforslag.

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

Kl. 10:05

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.

Kl. 10:06

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 tunnelløsning – 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