

Formanden:

Fødevareministeren vil få meddelelse om denne beslutning.

Den næste sag på dagsordenen var:

13) Anden behandling af lovforslag nr. L 211: Forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven. (Justering af tonnageskatteordningen).

Af skatteministeren (Kristian Jensen).

(Fremsat 12/4 2007. Første behandling 2/5 2007. Betænkning 23/5 2007).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslaget sattes til forhandling under et.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslaget vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

14) Anden behandling af lovforslag nr. L 213: Forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven og forskellige andre skattelove. (CFC-beskatning og indgreb mod kapitalfonde m.v.).

Af skatteministeren (Kristian Jensen).

(Fremsat 18/4 2007. Første behandling 2/5 2007. Betænkning 23/5 2007. Ændringsforslag til nr. 31-38 af 25/5 2007 uden for betænkningen af skatteministeren (Kristian Jensen)).

Der var stillet 30 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der stillet 8 ændringsforslag.

Formanden:

Skatteministeren har meddelt mig, at han ønsker at tage følgende ændringsforslag tilbage: nr. 19, 22, 24 og 28.

Ønsker nogen at optage disse ændringsforslag? (*Ophold*). Da det ikke er tilfældet, er ændringsforslagene bortfaldet.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under et.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1-5, 31, 6-10, 32, 11, 33, 12, 34, 13-18, 35, 20 og 21, 36, 23, 37, 25-27, 38, 29 og 30 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Kl. 14.15

Den næste sag på dagsordenen var:

15) Anden behandling af lovforslag nr. L 217: Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven. (Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO₂-udledningen m.v.).

Af skatteministeren (Kristian Jensen).

(Fremsat 25/4 2007. Første behandling 9/5 2007. Betænkning 23/5 2007).

Der var stillet 11 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under et.

Forhandling

Torsten Schack Pedersen (V):

Under førstebehandlingen af dette lovforslag var det småt med egne tanker og visioner fra oppositionen, der kunne kun kritiseres og kritiseres. Det er vi selvfølgelig vant til. Men med en række ændringsforslag fra forligskredsen efterkommer vi en række af de forhold, som høringsvarene har påtalt.

Der lægges derfor op til forbedrede vilkår i forbindelse med partikelfiltre, således at det bliver endnu mere attraktivt at købe dieslbiler med partikelfiltre. Det styrker lovforslagets miljøprofil.

Vi efterkommer ønsket om, at en højre siderude i varebiler ikke ændrer definitionen af en varebil, og det styrker lovforslagets sikkerhedsmæssige profil.

Samtidig indføres en overgangsordning for autocampere, således at ombyggede biler kan sælges med den gamle afgift frem til den 1. august. Det betyder, at importørerne ikke kommer til at stå med et stort lager af ombyggede biler, som er vanskelige at sælge med de nye afgifter. Der bliver altså en mulighed for at få solgt ud af lagrene, så branchen ikke kommer til at lide økonomiske tab.

Endelig sikrer forligspartierne, at personer, der har købt en varebil før den 25. april, ikke efterfølgende får en stigning i tillægsafgiften for privat anvendelse, blot fordi bilen ikke var indregistreret den 25. april, altså, at de forudsætninger, man købte bilen under, også vil være gældende fremover.

Alt i alt synes vi i Venstre, at vi med ændringsforslaget gør lovforslaget endnu bedre.

Det er naturligvis glædeligt, at oppositionen vil stemme for ændringsforslagene, men at Socialdemokratiet og De Radikale alligevel vælger at stemme gult til det samlede forslag, må vække undren. De forhold, som partierne brugte tid på under førstebehandlingen, ja, dem løser vi med ændringsforslagene. Vi efterkommer dog ikke ønsket fra den radikale ordfører om generelt at hæve skatterne på biler. Men alligevel er det ikke nok.

Men hvad skulle der ske for at gøre Socialdemokratiet og De Radikale tilfredse? Ja, det må den undrende offentlighed så gætte sig til, for

partierne har ikke præsenteret alternativer. Endnu en gang kan vi konstatere, at regeringen og Dansk Folkeparti tager ansvar for forbedringer i det danske samfund, mens Socialdemokratiet og De Radikale kun kan levere brok.

Mere sikre og mere miljørigtige biler kan Socialdemokratiet og De Radikale ikke stemme for, men heller ikke imod; så kan man da tale om en politisk helgardering. Men det vidner ikke om stor ansvarlighed og vilje til at leve op til de udmeldinger, som partierne kom med under førstebehandlingen.

Formanden:

Tak til hr. Torsten Schack Pedersen. Vil hr. John Dyrby Paulsen have ordet som ordfører? Nej. Så er det hr. Poul Henrik Hedeboe som ordfører.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Det er jo et længe ventet forslag til omlægning af bilbeskatningen, vi har fået her. Hr. Torsten Schack Pedersen snakkede om førstebehandlingen, og det er rigtigt, at det var en lidt speciel førstebehandling. Vi var en del partier, som kom med en kraftig kritik af forslaget som værende utilstrækkeligt.

Vi står over for en transportsektor, som er det mest vildt flyvende og mest sprælske, vi har i vores klimadebat. Den udgør omkring 30 pct. af udledningen, og der er ikke styr på det. Derfor så vi selvfølgelig frem til det her forslag som noget, der kunne bruges til noget. Og det, der kom frem, var meget uambitiøst. Derfor fik det også en kraftig kritik, og det var så – skal vi sige – stemningen ved den behandling, at ministeren, regeringspartierne, Dansk Folkeparti var temmelig resistente over for enhver kritik.

På den baggrund er det selvfølgelig glædeligt, at der er kommet nogle ændringsforslag, som retter op på noget af det, og nogle ændringsforslag, som vi kan stemme for. Men det er ikke nok til at få forslaget i sin helhed til at være ambitiøst nok. Derfor har SF også stillet nogle ændringsforslag.

Kl. 14.20

Vi tager fat på det med grænserne. Vi har sådan et balancepunkt på et antal kilometer, som er gennemsnittet, og der har vi stillet et forslag om at få en øgning i første omgang i en 5-årsperiode, hvorefter man så skal lave en vurdering. Vi har også stillet forslag om at få nogle højere grænser både for opregulering og nedregulering. Regeringen har lagt op til en regulering på

4.000 kr. opad og 1.000 kr. nedad, og vi har foreslået 6.000 kr. i begge tilfælde.

Vi har også et forslag på bedding om hybridbiler. I det forslag, der ligger her, er de to elementer, vi har om beløb og årsgradering af registreringsafgiften, blevet kædet sammen til ét forslag. Derfor beder vi om at få forslaget tilbage til udvalgsbehandling, så vi kan skille de to elementer ud i to forslag og også få formuleret hybridbilforslaget, som vi havde bedt om at få formuleret til den betænkning, der ligger nu. Det er så lykkedes til næste seance. Så jeg håber, forslaget kan komme tilbage til udvalgsbehandling.

Formanden:

Tak til hr. Poul Henrik Hedeboe. Så er det hr. Johs. Poulsen som ordfører.

Johs. Poulsen (RV):

Lad mig sige med det samme, at vi naturligvis kan støtte, at sagen går tilbage til udvalget, og at man får lavet den opdeling, som hr. Poul Henrik Hedeboe ønsker.

Men grunden til, at jeg tager ordet, er, at Venstres ordfører her fra talerstolen undrer sig over, at man ikke fra Socialdemokraternes og Radikales side vil stemme for lovforslaget, som det ligger nu. Han undrer sig over, at vi stemmer gult, altså stemmer blankt til forslaget.

Det er der nu ingen grund til at undre sig over. Sagen er jo den, at der står i overskriften for det her lovforslag, at det handler om at mindske CO₂-udledningen, men selv hvis man er meget, meget optimistisk, kan man se, at det kun giver helt marginale ændringer i CO₂-udledningen, og at realiteten er, at vi stort set ikke kommer nogen vegne på det felt.

Hvis man så havde spillet ud med noget, der lå i retning af det, De Konservative jo gik til valg på, nemlig at de ville have nedsat bilafgifterne – så vidt jeg ved, var det et konservativt slagnummer i valgkampen – havde man jo spillet ærligt spil; så havde det jo været ærlig snak. Og det er det, man gør for visse bilers vedkommende her.

I forhold til at mindske CO₂-udledningen, som er overskriften heroppe på tavlen, må vi jo sige, at den mindskelse er helt marginal. Nogle hævder endda, at det forhold, at forslaget formodentlig vil betyde, at der kommer flere biler på vejene, alt andet lige vil betyde, at man måske endda forøger CO₂-udledningen med forslaget, og så får det jo et lidt komisk skær. Det er altså baggrunden for, at vi simpelt hen ikke kan

få hånden op til den grønne knap til det her punkt.

Vi synes, det er skuffende, at man ikke fra regeringspartierne side har villet tage fat om det, som er det helt afgørende, hvis man ønsker at mindske CO₂-udledningen, nemlig hele spørgsmålet om kørselsafgifter, som er det, der for alvor kan ændre i vores kørselsmønster, og som er det, der for alvor kan være med til at give et bidrag til at nedbringe CO₂-udledningen og dermed et bidrag til at kæmpe mod den globale opvarmning. Så havde der været anderledes perspektiv i det.

Men vi anerkender – og det er helt nede i småtingsafdelingen – at de ændringer, man har lavet fra regeringens side siden førstebehandlingen, og som vi også drøftede der, selvfølgelig alt andet lige er bedre end det, der lå ved førstebehandlingen. Men vi må sige, at der er rigtig, rigtig lang vej endnu, hvis man ønsker at reducere CO₂-udledningen og give et bidrag til bekæmpelse af den globale opvarmning. Hvis man for alvor vil rykke ved noget dér, er det i hvert fald ikke det her forslag, der gør noget som helst ved det.

(Kort bemærkning).

Torsten Schack Pedersen (V):

Jeg synes, det er imponerende, hvordan man kan få 175.000 t CO₂ til at være ingenting. Det svarer til, at vi nedbringer CO₂-udslippet med det, der kommer fra 50.000 biler. Men det er så fair nok, at det i radikal optik ikke betyder noget som helst.

Jeg anerkender helt klart, at Det Radikale Venstre ikke kan stemme for forslaget, når man har et ønske hos Det Radikale Venstre om højere bilafgifter. Det er såmænd fair nok, så er der snakket rent ud af posen. Men det ærgrer mig dog, at man ikke vil indrømme og indse, at der er positive effekter for miljøet i denne sag. Det glæder vi os i hvert fald over i Venstre.

Kl. 14.25

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Hvis ordføreren havde hørt efter, tror jeg også, han ville have hørt, at jeg sagde, at der i bedste fald er en helt marginal forbedring. Det kan man selvfølgelig gøre op i et tal, 175.000 t, der sådan umiddelbart, når det er sagt ud i den blå luft, lyder af noget, men virkeligheden er jo, at det udgør en forsvindende lille del af den samlede danske CO₂-udledning og dermed også kun bi-

drager marginalt, hvis man er allermest positiv over for regeringspartierne egne beregninger.

Der tror jeg så i øvrigt der er grund til at være skeptisk. Det tror jeg erfaringsmæssigt at der er grundlag for at være; jeg tror, fremtiden vil vise, at den beregning, man her har lagt frem, som altså giver denne marginale ændring, måske i virkeligheden bliver til ingenting, og så cementerer man jo, at man har et trafikbidrag i Danmark på CO₂-området på et niveau, som er helt, helt uacceptabelt. Det er jo derfor, vi peger på, at man også bliver nødt til at diskutere andre instrumenter, herunder kørselsafgifter, altså spørgsmålet om at forholde sig til selve kørslen på en sådan måde, at det ændrer på trafikmønstrene.

Virkeligheden er med det her lovforslag, at regeringspartierne ikke bidrager til, at trafikken kommer ind under en miljømæssig vinkel, og for alvor ændrer noget som helst.

(Kort bemærkning).

Torsten Schack Pedersen (V):

Det er jo en typisk gang radikal varm luft, får jeg lyst til at sige. Man anerkender slet ikke effekterne og ser lidt ud, som om man synes, at det ikke rigtig batter noget. Men det er så fair nok, at man vil sige nej til at lette med 175.000 t og så i stedet for tale om alt muligt andet, som man dog ikke rigtig kan komme med noget konkret bud på.

Jeg synes, det er ærgerligt, at man ikke griber den fugl, der er i hånden, i stedet for at tale om de ti på taget, men jeg konstaterer med tilfredshed, at der er partier i Folketinget, som vil løse en opgave og tage et ansvar, og det er der så andre der ikke vil.

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Jamen jeg kan forsikre Venstre og for den sags skyld også resten af regeringen om, at hvis det var sådan, at det her handlede om, at man rent faktisk løste noget – for at bruge hr. Torsten Schack Pedersens egne ord – så ville vi nok også kunne bevæge os op til den grønne knap.

Virkeligheden er altså, og det må jeg understrege igen, at man efter alt at dømme her cementerer trafikens bidrag til CO₂-forureningen, og dermed bidrager man altså ikke til det, som vi har rigtig meget brug for i Danmark,

nemlig at få mindsket CO₂-udledningen og få givet vores meget mere væsentlige bidrag til bekæmpelse af den globale opvarmning. Det kommer man ingen vegne med her.

Så i det øjeblik, hvor man fra Venstres side er parat til at lægge et ordentlig indhold i ordene at løse problemer, kan man sagtens finde Det Radikale Venstre som samarbejdspartner, og vi har jo peget på, hvad der skal til. Jeg siger sådan set noget, som man sikkert også i Venstre bedømmer er upopulært i befolkningen. Jamen det er der jo ikke noget at gøre ved. En gang imellem må man jo pege på nogle af de ting, som måske ikke umiddelbart er populære, hvis det er det, der skal til for at løse nogle af problemerne. Og det tør vi altså godt gøre. Det gør man åbenbart ikke fra Venstres side.

(Kort bemærkning).

Jakob Axel Nielsen (KF):

Det virker overhovedet ikke med hensyn til udledningen af CO₂, hørte vi hr. Johs. Poulsen sige. 175.000 t svarende til 50.000 færre biler – man skal da være radikal for ikke at kunne se, at det er en forbedring.

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Jeg synes da, at det ville gavnligt, hvis den konservative ordfører fortalte, hvor stor en procentandel det udgør af den samlede CO₂-udledning i Danmark. Så tror jeg, det ville se lidt anderledes ud, end når man bruger disse spindoktor-metoder med at regne ton om til antal biler og meget andet.

Jeg vil gerne gentage det, jeg har sagt før, også for at være fair. Bedømmelsen er, at det her kun giver en marginal ændring, og når vi er nede i den procentdel, som vi taler om i det her lovforslag, så er det en marginal ændring, hvis man er allermest positiv. Eftertiden må jo bedømme, om den marginale ændring overhovedet kommer, for der er jo altså også trafikforskere og andre med forstand på området, som siger, at forslaget ganske enkelt vil medføre så meget mere trafik, altså så mange flere biler, at det æder den lille, marginale ændring, som ligger i omflytningen af typer af biler i forslaget her.

Så alt tyder på, at man desværre ikke løser problemet, men at man cementerer et meget alvorligt problem, vi har i dag.

(Kort bemærkning).

Jakob Axel Nielsen (KF):

Kampen for at få et lavere CO₂-udslip er bredspektret og skal foregå mange steder i vores miljøpolitik. Men jeg kan ikke forstå, at De Radikale synes, at det er blevet et problem, at reduktionen i udledningen fra bilerne svarer til, at der er 50.000 færre biler. Det kan jeg simpelt hen ikke forstå.

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Man kan jo omvendt sige, at vi fra radikal side ganske enkelt ikke kan forstå, at Konservative, som engang imellem i alt fald forsøger at fortælle, man har en grøn profil, nu vil være med til at cementere udslippet af CO₂ fra trafikken på et alt, alt for højt niveau, på et helt uacceptabelt højt niveau.

Vi har jo brug for – undskyld ordet – radikale indgreb på det her område, som virker, som ændrer noget, som bidrager til kampen mod den globale opvarmning. Det er ikke det, der sker med det her forslag. I bedste fald giver det, og jeg gentager, en marginal ændring, i værste fald cementerer det situationen, som den er i dag.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Til den her snak om virkning eller ikke virkning vil jeg sige, at det da er korrekt, at det her forslag vil give en påvirkning af klimaet. Det er bare rigtig langt fra at være tilstrækkelig nok.

Det, jeg ellers vil sige, er for at præcisere med hensyn til SF's ændringsforslag, som vi har stillet til bilforslaget. Det forslag trækker vi tilbage til udvalgsbehandling for at skille det ad i to elementer. Det rummer nemlig to elementer. Det var det, jeg lige ville præcisere.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Forslagsstillerne til ændringsforslag nr. 2 har meddelt, at de ønsker at tage ændringsforslaget af dagsordenen. Ønsker nogen at optage dette? (*Ophold*). Da det ikke er tilfældet, bortfalder ændringsforslaget.

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Nu var indlægget jo rettet mod mig. Vi synes, det er fornuftigt, at man tager forslaget tilbage – det har jeg også tilkendegivet før – også fordi

den opdeling muligvis kan give anledning til, at vi kan forholde os lidt mere nuanceret til det.

Vi tilkendegav under førstebehandlingen og mener stadig væk ikke, at der er behov for, man nedsætter afgiften på nogen typer af biler overhovedet. Alle nedsættelser af bilpriser vil i dag bidrage til, at der kommer flere biler på gaderne alene af den grund, og det er ikke det, der er behov for. Det, der er behov for, er at se på kørselsstrukturen og kørselsafgifterne.

(Kort bemærkning).

John Dyrby Paulsen (S):

Det er jo noget besynderligt at høre Venstre og Konservative tale om de meget store miljøeffekter, der er ved det her lovforslag. Sandt at sige er det jo sådan, at miljøeffekten på CO₂-udledningen er 2 pct.

Kære Venstre og Konservative, hvorfor går vi så ikke efter 4 pct. eller 5 pct. eller 6 pct.? Det kunne vi jo sagtens have gjort. Nej, regeringen stopper ved 2 pct. Det er altså det ambitiøse niveau, som regeringen har lagt i det her lovforslag – 2 pct.

Men kære venner, hvorfor ikke gå efter 2, 4, 6 pct. mere? Det er derfor, Radikale og Socialdemokratiet stemmer gult her. Vi synes, at retningen er god nok, men at de skridt, man tager, er alt, alt for små. Hvis man er så glad for de miljøvirkninger, hvorfor stiller man så ikke forslag om yderligere tiltag på det her område?

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Det er jo netop problemet, at forslaget er baseret på regeringens egne beregninger, som vi nok må forvente er meget, meget venlige over for regeringens forslag. Og her giver det altså den her helt marginale ændring. Derfor havde det været meget mere interessant, om man havde taget fat på det, som er lovforslagets overskrift, nemlig en mindskelse af CO₂-udledningen. Men det er jo ikke det, der er tale om.

Jeg kunne for den sags skyld godt ønske Det Konservative Folkeparti og den konservative ordfører tillykke, for så vidt jeg ved, har man endda i valgkampen fremført, at man ønskede lavere bilafgifter. Det er da til at tage og føle på, men det har ikke noget som helst med det her lovforslags formål at gøre.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 3-11 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til fornyet behandling i Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Op- hold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

16) Anden behandling af lovforslag nr. L 216: Forslag til lov om ændring af lov om landbrugsejendomme. (Ændrede regler om bopælspligt).

Af fødevareministeren (Hans Christian Schmidt).

(Fremsat 25/4 2007. Første behandling 8/5 2007. Betænkning 23/5 2007).

Der var stillet 7 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under et.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 forkastedes, idet 10 stemte for, 75 imod; 21 stemte hverken for eller imod.

Ændringsforslag nr. 3 betragtedes som bortfaldet efter forkastelsen af ændringsforslag nr. 1.

Ændringsforslag nr. 2 og 4 vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 5 forkastedes, idet 10 stemte for, 87 imod; 17 stemte hverken for eller imod.

Ændringsforslag nr. 6 og 7 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

17) Anden behandling af lovforslag nr. L 218: Forslag til lov om ændring af udlændingeloven. (Kontraktordning for afviste asylansøgere, der samarbejder om udrejse).

Af integrationsministeren (Rikke Hvilshøj). (Fremsat 16/5 2007. Første behandling 22/5 2007. Betænkning 24/5 2007).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Simon Emil Ammitzbøll (RV):

Så får vi rundet vores debat om de afviste irakiske asylansøgere af. Vi har jo diskuteret dem allerede et par gange før, men nu er det endelig i forbindelse med regeringens eget forslag.

Da vi drøftede forslaget sidste gang, havde vi en lang diskussion omkring den sene fremsættelse og den meget korte høringsperiode. Jeg vil sige, at vi fra radikal side er meget glade for, at udvalget kunne enes om at tildele ministeren en næse i det betækningsbidrag, der er afgivet fra samtlige af de syv partier, som blev valgt ind i Folketinget ved sidste valg. Det er to ting, der har været påtale af, nemlig en kritik at det sene fremsættelsestidspunkt og en kritik af den enormt korte høringsperiode, hvorom flere af høringsparterne har sagt, at det praktisk taget var umuligt at afgive et høringssvar.