

Med hensyn til cykelmedfølgelighed, som fru Margrete Auken vist nok kaldte det, er det fuldstændig rigtigt, at jeg har givet tilsagn om det, for jeg mener også selv, at det er af meget, meget stor betydning for det bornholmske turistliv, naturligtvis.

Som det fremgår af lovforslaget, er det endnu ikke besluttet, præcis hvornår selskabet skal stiftes, det vil jeg gerne sige. Det skyldes bl.a., at der afhængig af stiftelsestidspunktet vil skulle ydes tilskud til selskabets varetagelse af færgebetjeningen i en overgangsperiode fra selskabets stiftelse, til det vindende rederi påbegynder driften.

Som nævnt i forslaget rejser det en række EU-retlige problemstillinger, som vi fortsat drøfter med Europa-Kommissionen. Først når resultatet af disse drøftelser foreligger, er der klarhed over, hvordan Kommissionen vil forholde sig til problemstillingen, og så kan jeg sige noget nærmere om stiftelsestidspunktet.

Kl. 11.05

Så vil jeg gerne sige, at på Bornholm er man ganske utilfreds med noget af den her lovgivning, vi laver nu – eller i hvert fald konsekvenserne af den i forbindelse med udbuddet. Jeg vil gerne sige, at jeg læser Bornholms Tidende grundigt hver dag, jeg læser alle indlæg og læserbreve, og det optager regeringen meget.

Vi har faktisk ikke noget større ønske, end at bornholmerne skal være tilfredse med det, vi laver. Det er faktisk hele formålet, både at bornholmerne skal være tilfredse, og at der bliver en bedre økonomi i det.

Det argument, der har gjort stærkest indtryk på mig, inden vi gik i gang med det her, var, at man sagde, at den dårlige beskæftigelse på Bornholm er det største problem. Det skyldes, at deres fragtomkostninger er alt for høje sammenlignet med det øvrige lands, og det løser vi jo med ét slag med det her forslag, vi nu kommer med i forbindelse med udbuddet.

I det hele taget optager det mig meget, hvad bornholmerne mener om det her – helt naturligt. Jeg vil derfor invitere de politiske partier til, at vi laver en følgegruppe, som skal følge hele den proces, vi er i gang med her, og det gør jeg hermed fra Folketingets talerstol. På den måde kan vi tilgodese flest mulige af de hensyn, bornholmerne ønsker, der skal tages, inden for de rammer, der er afstukket naturligtvis.

Jeg foreslår, vi laver følgegruppen på den måde, at der deltager en fra hvert af de forligspartier, der er, men fra de to største partier, Socialdemokratiet og Venstre, er der så to pladser i følge-

gruppen, således at vi får en god balance og dermed sammen kan styre dette her, for regeringens ønske er, at det her skal være til fælles bedste først og fremmest for bornholmerne, men selvfølgelig også for det øvrige Danmark.

Det inviterer jeg hermed til, og så håber jeg, at vi kan få en fortsat god dialog i Folketinget og med bornholmerne omkring den sag.

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:

2) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 4:

Forslag til folketingsbeslutning om at opretholde tilskud til takster for den lokale og regionale kollektive trafik.

Af Keld Albrechtsen (EL) og Pernille Rosenkrantz-Theil (EL).
(Fremsat 8/10 2002).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Hr. Keld Albrechtsen og fru Pernille Rosenkrantz-Theil fra Enhedslisten har den 8. oktober 2002 fremsat forslag til folketingsbeslutning nr. B 4.

Forslagsstillerne foreslår, at Folketinget opfordrer regeringen til at opretholde den statslige ordning til nedsættelse af taksterne i den lokale og regionale kollektive trafik.

Spørgsmålet om taksterne i den kollektive trafik har været genstand for megen debat, siden regeringen med finanslovforslaget i august lagde op til en afvikling af takstnedsættelsesordningen i den lokale og regionale kollektive trafik fra 2004. Bl.a. har jeg i et samråd den 24. septem-

ber 2002 i Folketingets Trafikudvalg givet et ganske udtømmende svar på spørgsmål X.

Takstnedsættelsesordningen blev indført i 1997 som del af det såkaldte grønærtforlig mellem den tidligere regering, SF og Enhedslisten. Formålet var at øge brugen af den kollektive trafik og derved opnå en mere miljøvenlig personbefordring.

Når regeringen nu 5 år efter først har foreslået, at takstnedsættelsesordningen afvikles og siden har kunnet sikre et flertal for forslaget ved den politiske aftale med Dansk Folkeparti den 22. oktober, skyldes det navnlig fire forhold.

For det første er ordningen grundlæggende uhensigtsmæssig i sin konstruktion. Amter og kommuner har i henhold til kollektiv trafiklovgivning kompetencen til at fastsætte taksterne i den lokale og regionale kollektive trafik.

Det giver derfor anledning til styringsproblemer og uklare kompetenceforhold, når staten med en takstnedsættelsesordning blander sig i amternes og kommunernes kompetencer til at fastsætte taksterne i den regionale og lokale kollektive trafik. Det var i øvrigt argumenter, som amter og kommuner brugte, da forslaget blev indført, da frabad de sig, at Folketinget blandede sig i det.

Med regeringens forslag sker der således en tiltrængt renyrkning af kompetenceforholdene i den lokale og regionale kollektive trafik. Det skaber klarhed og gennemsigtighed i ansvarsfordelingen i den kollektive trafik.

Kl. 11.10

For det andet har ordningen ikke haft nogen nævneværdig effekt på brugen af kollektiv trafik. Der er således et ikke ubetydeligt misforhold mellem ordningens effekter og de godt 360 mio. kr., som staten årlig bruger på ordningen. Det viser både Færdselsstyrelsens vurdering af de kortsigtede effekter og den senere passagerudvikling. Ordningen har således ikke levet op til sit formål.

For det tredje har takstnedsættelsen ikke medført den fastholdelse af det lavere takstniveau, som det ellers var forudsat. Således har amter og kommuner i en række tilfælde brugt deres takstkompetence til at lade taksterne stige mere end den almindelige pris- og lønudvikling. Dette har selvsagt heller ikke virket fremmende for ordningens succes.

For det fjerde mener regeringen, at de penge, som staten i dag anvender til kompensation for takstnedsættelsen, vil kunne anvendes med større effekt i andre dele af den kollektive trafik.

Regeringen ønsker et velfungerende jernbanesystem og lægger vægt på, at passagerer og godstrafik foregår både sikkert og effektivt, herunder at trafikken har en høj regularitet. Et sådant jernbanesystem forudsætter en moderne og pålidelig jernbaneinfrastruktur. Regeringens forslag indebærer derfor, at de midler, der hidtil har været anvendt til takstnedsættelser, indgår som en del af finansieringen af en styrket indsats til forbedring af jernbaneinfrastrukturens vedligeholdelsesstandard. Regeringens samlede forslag består derfor i en saglig velbegrundet omprioritering af midler fra takstnedsættelser til opprioritering af vedligeholdelsesindsats.

Endelig finder jeg grund til at understrege, at ordningen først afskaffes fra 2004. Det giver de trafikansvarlige myndigheder halvandet år til at tilpasse budgetter, takster og udgiftsniveau til den nye situation.

Hr. Keld Albrechtsen og fru Pernille Rosenkrantz-Theil argumenterer i bemærkningerne til forslaget til folketingsbeslutning nr. B 4 for, at regeringens forslag vil føre til meget store takststigninger i den lokale og regionale kollektive trafik.

Som jeg indledningsvis redegjorde for, er takstkompetencen i den lokale og regionale kollektive trafik tillagt amter og kommuner. Det betyder, at det er amter og kommuner, der vil skulle beslutte, om bortfaldet af statens tilskud til takstnedsættelser skal give anledning til takststigninger, effektiviseringer eller omlægning i kørselsomfanget.

En ting er imidlertid sikker. Der kan ikke argumenteres sagligt for, at afskaffelsen af takstnedsættelsen på 10 pct. medfører takststigninger på f.eks. 22 pct. Det hænger simpelt hen ikke sammen. Hvis amter og kommuner vælger at bruge afskaffelsen af takstnedsættelsesordningen som en anledning til at sætte taksterne yderligere op, er det amternes og kommunernes eget ansvar.

Hr. Keld Albrechtsen og fru Pernille Rosenkrantz-Theil anfører endvidere, at der er sociale argumenter for at opretholde takstnedsættelsesordningen. Jeg kan bekræfte, at de lavere indkomstgrupper udfører en større del af deres daglige transportarbejde med kollektiv trafik end de højere indkomstgrupper. Jeg vil imidlertid gerne understrege, at brugerne af den kollektive trafik er en meget bredt sammensat gruppe, der vælger at benytte den kollektive trafik af meget forskellige årsager. Af den årsag er takstpolitikken efter min bedste overbevisning ueg-

net til at opnå de fordelingspolitiske mål, således som Enhedslisten lægger op til.

Jeg skal afslutningsvis fastholde, at regeringen er tilfreds med, at takstnedsættelsesordningen afskaffes fra 2004, og at pengene anvendes til en opprioriteret indsats på banevedligeholdelsesområdet. Herved foretager regeringen en saglig begrundet omprioritering af statens udgifter til kollektiv trafik, og jeg understreger det meget væsentlige synspunkt, at pengene bliver i den kollektive trafik.

Regeringen kan således ikke tilslutte sig Enhedslistens beslutningsforslag.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Må jeg for det første lige sige til trafikministeren, at det aldrig nogen sinde er blevet undersøgt, om det havde den virkning, for vi ved jo ikke, hvad der ville være sket, hvis man ikke havde fået det. Men den virkning, det med garanti har haft, er, at de mennesker, der kørte med tog, fik billigere tog i starten. Så gik det over til, at flere kommuner ikke gjorde det, det ved vi godt, og det har ikke været en ordning, som helt hensigtsmæssigt kunne gennemføres på den måde.

Kl. 11.15

Det bliver nemlig opdaget. Man kunne sige, at da vi nedsatte taksterne, gav tilskuddet, opdagede de, der ikke kørte med tog eller bus, det jo ikke. Men de, der nu får stigningerne, opdager det, og så bliver det meget dyrt, og så vil det være en voldsom stigning i øvrigt – det skal jeg så komme tilbage til i mit indlæg.

Men jeg vil godt spørge ministeren: Hvor skal amterne og kommunerne få pengene fra? Man har skåret helt ind til benet, og så har man altså fundet på, at lige præcis den offentlige ydelse, der hedder kollektiv trafik, ikke er beskyttet af skattestoppet. Så er de arme mennesker ude i amterne fuldstændig på den, hvis ikke de enten kan øge udgifterne hos passagererne eller skære i trafikken. Hvor skal de få pengene fra?

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Ministeren refererer ikke beslutningsforslaget helt korrekt. Vi har ikke oplyst, at bortfaldet af taksttilskuddet medfører en takststigning på 22 pct. Det, vi har oplyst, er, at det medfører en stigning på 10 pct. på grund af bortfaldet af tilskuddet og så yderligere 12 pct. på grund af planlagte prisstigninger hos f.eks. HT. Og det giver tilsammen en stigning på 22 pct. inden for

14 måneder. Det er det, vi har oplyst. Ministeren fik fremstillet det, som om vi havde givet forkerte oplysninger, det har vi altså ikke.

Så vil jeg gerne bede ministeren bekræfte, at ministeren også selv har den opfattelse, at det sandsynligvis vil medføre en stigning på 10 pct., når man fjerner et tilskud, der svarer til 10 pct. Det mener jeg at ministeren har sagt tidligere, og det vil jeg godt bede ministeren bekræfte.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Det er sådan, at ministeren allerede i svaret på spørgsmål nr. S 338 over for mig har bekræftet, at det, vi her har med at gøre, er et område, som ikke er omfattet af skattestoppet, fordi det er tilskudsbelagte midler.

Det vil sige, at man kan fjerne 360 mio. kr. fra den kollektive trafik ved takstnedsættelser, som kommer til at pålægges dem, der bruger den kollektive trafik, som øgede billetpriser, mens man samtidig med den anden hånd kan lette bilafgifterne med 265 mio. kr. Altså gælder skattestoppet for folk, der kører i privatbil, mens det ikke gælder for folk, der kører i busser og tog. Det har ministeren også bekræftet med hjælp fra skatteministeren, og det siger jeg tak for.

Men når ministeren så siger, at grunden til, at man må fjerne det her, er, at tilskuddet ikke har virket, betyder det så, at hvis man nu fjerner tilskuddet og det fører til, at der sker et fald i antallet af dem, der anvender den kollektive trafik, at man så vil genindføre det? Men når man siger, at man bruger de her penge til forbedringer af den kollektive trafik, hvorfor fjerner man så først 500 mio. kr. fra DSB, som man bare kører i den store kasse?

Ministeren har bekræftet for mig, at man tager 500 mio. kr., som man bare lægger i finansiering af regeringens skattestop, men så er det pludselig sådan, at folk, der bruger den kollektive trafik, er dem, der i øvrigt selv skal betale for merudgifterne.

Formanden:

Jeg har noteret fru Jytte Wittrock også. Så svarer ministeren, og så påregner jeg, at vi får ordførerne på talerstolen.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Jeg hører, at trafikministeren bruger som argument, at der ikke har været en nævneværdig effekt. Hvis jeg tolker ordet nævneværdig, så bety-

der det, at der dog har været en effekt, og den effekt er vel også god at tage med i forhold til de mål, der har været med det taksttilskud. Så jeg vil gerne have ordet nævneværdig uddybet lidt nærmere.

Og så kan jeg ikke forstå, at der bliver talt om, at det er uegnet til at opnå et fordelingsmæssigt mål, for det rammer dog. Noget gør gavn hos nogle, som har brug for det, og det er efter mit hoved også noget med at fordele efter nogle rimelige principper.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg vil svare fru Margrete Auken og hr. Keld Albrechtsen først, for deres spørgsmål ligger sådan inden for det samme, netop om der vil komme prisstigninger ud af dette her, eller hvor penge- nne skal komme fra, som fru Margrete Auken direkte spurgte om.

Jeg har ved enhver lejlighed svaret på dette her. Jeg kan ikke udelukke, at dette her giver prisstigninger, men jeg kan sige, at når vi varsler det, 1½ år før det træder i kraft, har de regionale og kommunale selskaber god mulighed for at tilpasse sig en situation, der ligger 1½ år frem. Det synes jeg er en meget fair måde at optræde på.

Kl. 11.20

Hr. Jacob Buksti taler så om skattestoppet, og der vil jeg sige, at det intet har med skattestoppet at gøre. Det vil jeg gerne vende tilbage til senere, for så lang tid har jeg ikke til det nu, men det her er ikke omfattet af skattestoppet.

Fru Jytte Wittrock spurgte, om det havde en effekt, da man lavede dette i sin tid. Man har i Færdselsstyrelsen lavet en beregning, der viser, at der var en stigning i passagerantallet fra 1997 til 1998 på 1,4 pct. Det er korrekt, men det er jo altså 10 pct., man har givet i rabat, så det har slet ikke haft den effekt.

Formanden:

Hr. Keld Albrechtsen.

Hvis der er andre, der ønsker korte bemærkninger, så er det nu, for det er jo ikke tanken med en førstebehandling, at det skal være en debat på korte bemærkninger med ministeren. Det er primært en debat mellem ordførerne.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Det er jeg fuldt på det rene med. Det er kun, fordi jeg synes, ministeren fremstillede det faktuel-

le på en anden måde, end det rent faktisk fremgår af bemærkningerne til forslaget, og det synes jeg ikke skulle have lov til at stå uimodt.

Nu bekræftede ministeren altså også, at ministeren forventer og er klar over, at bortfaldet af tilskud vil medføre stigninger. Og ministeren kan vel bekræfte, at når det svarer til 10 pct., må man forvente en stigning på 10 pct. Jeg går også ud fra, at ministeren kan bekræfte, at man i HT-området i forvejen har planlagt stigninger på 6-6 pct. Det går jeg også ud fra at ministeren kan bekræfte.

Det er bare sagt, for at grundlaget for denne debat ligger klart, at det er en takststigning inden for 14 måneder på 22 pct., når vi snakker HT-området. Og ministeren ved jo, at i Århus-området og mange andre steder er det nøjagtig det samme størrelsesforhold.

Så jeg synes, vi skal begynde debatten med at få slået fast, hvordan de faktuelle forhold uden omkring i landet rent faktisk er. Og så kan vi tage den politiske debat, som jeg meget vel forstår at formanden mener vi skal tage på den måde, som vi plejer at tage den på.

Formanden:

Fru Margrete Auken, og jeg noterede mig også hr. Jacob Buksti.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er til spørgsmålet om skattestoppet. Nu kan jeg næsten den formulering udenad, som stod i regeringens første definition af, hvad skattestoppet gik ud på. Der stod der næsten ordret citeret: Offentlige ydelser, som er delvis brugerfinansierede. Offentlige ydelser, som er delvis brugerfinansierede, her må den brugerfinansierede andel ikke stige, medmindre to forhold kan opfyldes – og begge to skal være der – for det første, at der er alternative muligheder, og for det andet, at der er skattelettelser.

Da regeringen indså, at den herved jo altså var nødt til at beskytte så ubetydeligt et folk som dem, der bruger den kollektive trafik, kunne man se, at det jo ikke var meningen med skattestoppet, det skulle jo ikke beskytte sådan nogle. Derfor fandt man altså på den der underlige formulering. Men jeg vil egentlig godt spørge, om ministeren kan bekræfte, at den første definition hed: Offentlige ydelser, som er delvis brugerfinansierede.

Kollektiv trafik er en offentlig ydelse, den er lovfæstet i Danmark som en ydelse. Og jeg sy-

nes, det er utrolig ubehageligt og tarveligt, at den befolkningsgruppe, som vi alle sammen ved økonomisk er meget mere klempt, og som ikke har alternative muligheder – nogle af os bruger kollektiv trafik, men vi rejser jo så gratis, der er også mange mennesker, der gør det af ideelle grunde – nu bliver presset af regeringens politik.

Formanden:

Så er det hr. Buksti, og derefter får ministeren mulighed for at svare. Derefter er det den første ordfører, der får ordet.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Jeg er glad for, at ministeren bekræfter det, som jeg også sagde, nemlig at takststigninger efter regeringens opfattelse ikke er omfattet af skattestoppet, de kan stige. Som der står i ministerens svar på spørgsmål nr. S 338, er der tale om udgifter til tilskudsbelagte aktiviteter, og derfor er de ikke omfattet af skattestoppet. Så man kan altså forøge udgiften til folk, der bruger den kollektive trafik, med 360 mio. kr.

Samtidig bekræfter ministeren i svaret med assistance fra skatteministeren, at bilafgifterne er omfattet af skattestoppet. Det vil sige, at man altså øger udgiften til den kollektive trafik med 360 mio. kr., samtidig med at man letter belastningen af den individuelle trafik med 265 mio. kr. Skattestoppet gælder altså, når man kører i privat bil, så må man ikke komme til at betale mere, men hvis man kører i busser og tog, er det himlen, der er overgrænsen.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg beder om Folketingets formands forståelse for, at jeg ikke går ind i en lang debat om skattestoppet. Jeg mener ikke, det er det, det her er omhandlet af.

Kl. 11.25

Formanden:

Der er 2 minutter.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg vil meget gerne henvise til, hvad jeg sagde i Folketingets Trafikudvalg den 24. september – det refererer hr. Jacob Buksti også til – og endvidere til besvarelse af et spørgsmål fra hr. Jacob Buksti, S 338. Så at gennemgå det en gang til synes jeg er lidt overflødigt.

Men hr. Keld Albrechtsens spørgsmål er interessant. Hr. Keld Albrechtsen siger, at jeg siger, at priserne stiger 10 pct. Det har jeg ikke sagt. Jeg siger, at det vil kunne medføre en stigning, det er korrekt, og det er en helt anden sag. Jeg tror under ingen omstændigheder, at det bliver 10 pct. Det kan godt være, det bliver 1, 2, 3 pct., det kan jeg ikke udelukke.

Jeg kan også bekræfte, at det intet har at gøre med de meget store stigninger, som flere amter og kommuner har meldt ud på 6, 8, 10, 12 pct. Det har jo intet med dette her forslag at gøre. Det må hr. Keld Albrechtsen rette sin kritik af til de regionale selskaber.

10 pct. gav man i tilskud, det gav ikke nogen videre effekt. Nu fjerner vi tilskuddet og lægger det over et andet sted i den kollektive trafik. Om det kan give en prisstigning, kan jeg ikke vide, men man har 1½ år til at tilpasse sig markedssituationen. Det er derfor, vi ikke har taget det med i finanslov 2003, men fra 2004, netop for at være fair over for trafikalselskabet.

Formanden:

Hr. Svend Heiselberg som ordfører.

Svend Heiselberg (V):

Jeg synes, det er lidt synd for hr. Keld Albrechtsen, at han lige før sin 50-års-fødselsdag i et beslutningsforslag afslører sin totalt manglende respekt for forbrug af offentlige midler.

Jeg forstår, at hr. Keld Albrechtsen er chokeret og ked af, at regeringen ikke længere vil smide flere hundrede millioner kroner årlig ud til opretholdelse af tilskud til takster for den lokale og regionale kollektive trafik, som det så smukt hedder.

Og jeg forstår, at hr. Albrechtsen er skuffet. Skuffelsen har bredt sig til flere amtslige trafikalselskaber. Man kan så vælge at græde eller le. Fjernelse af de statslige tilskud har først virkning fra 2004, men alligevel ser og hører vi jo, at flere amtstrafikalselskaber påpeger, at de er nødt til at lade taksterne stige allerede her fra 2003, selv om aftalen om taksterne først gælder fra 2004.

Det med tilskud er jo som med narkotika, man bliver jo afhængig af det, og det er vel det, der gør det svært for trafikalselskaberne ligesom at vænne sig til, at de kan drive deres virksomhed uden tilskud.

Det, der er behov for, er at få rettet op på de mangler og forsømmelser, som den tidligere regering med støtte af SF og Enhedslisten stod for.

Siden SR-regeringen og venstrefløjspartierne i 1997 besluttede at give ekstra støtte til den kollektive trafik for at få rejsende fra biler over i busser og tog, er der på den konto udbetalt over 2 mia. kr.

Hvordan er det så gået i forhold til 1997, hvor man begyndte at yde de her tilskud? Ja, i hovedstaden har man fået færre passagerer, og ellers har der ikke været nogen nævneværdig stigning rundt om i de forskellige amter. Så jeg må konstatere, at det, som Venstre dengang sagde om, at det ikke gavtede, og at der ikke kom flere til at køre med busser, gælder. Det, der er sket siden 1997, er, at der er færre, der i dag kører med busser, set i forhold til dem, der har transport behov.

Vi sagde dengang, at man skulle lave forbedringer af kvaliteten i stedet for at sænke priserne, og det samme sagde formanden for Hovedstadens Udviklingsråd, HUR, nuværende formand for Amtsrådsforeningen, Kristian Ebbensgaard. Han sagde samtidig: »Vi har aldrig bedt om de penge.« Det er et citat fra Jyllands-Posten den 23. marts 2001. Han tilføjede: »Vi fik dem proppet ned i halsen«, og videre sagde han: »Hvis formålet var at få flere til at rejse med den kollektive trafik, har pengene været spildt.«

En anden klog mand, som udtalte sig, var tidligere formand for Transportrådet, professor Hans E. Zeuthen. Han sagde i samme artikel: »Det er en misforståelse at tro, at lavere priser giver væsentligt flere kunder til den kollektive trafik.«

Kl. 11.30

Jeg tror, jeg med det, jeg har sagt her, har gjort det klart, at vi ikke kan støtte beslutningsforslaget.

Vi bruger nu det samme beløb, 360 mio. kr. ekstra, til udbedringer af forholdene for den kollektive trafik, som vi foreslog det i 1997. Og tænk, hvis vi havde brugt de mere end 2 mia. kr. til at udbedre skinnerne, til at skabe bedre forhold for pendlere, så havde vi haft bedre kollektiv trafik. Men nu hævder man selvfølgelig, at vi har fået Metroen, og Metroen er jo fyldt hver dag med passagerer til glæde for fru Margrete Auken.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil gerne takke hr. Heiselberg for den venlige bemærkning om min fødselsdag; man opdager jo pludselig, at man ikke bliver yngre.

Jeg vil så spørge hr. Heiselberg: Når det nu er sådan, som hr. Heiselberg helt korrekt påpeger, at der, selv med det tilskud, som der altså har været, har været et faldende passagertal i f.eks. de københavnske busser – og hr. Heiselberg påstår nu, at det tilskud er sådan ren narkotika og ingen betydning har – tror hr. Heiselberg så, at man i en situation, hvor man allerede i forvejen i Hovedstadens Trafikskelskab har været nødt til at planlægge med en takststigning på 6 pct. + 6 pct., bare kan borttrylle virkningen af, at man mister tilskuddet, og at det så ikke vil få nogen som helst effekt, at man fjerner, hvad der svarer til yderligere 10 pct.?

Hvordan tror hr. Heiselberg, det vil virke, når man så skal ud at finde de 10 pct. i budgettet? Det kan kun virke på én måde, nemlig at det bliver en yderligere takststigning på 10 pct. og et yderligere fald i antallet af buspassagerer. Jeg vil godt spørge hr. Heiselberg, om han på nogen tænkelig måde kan bestride, at sådan er de faktuelle sammenhænge i den her sag.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Man bliver helt rørt, når man hører hr. Svend Heiselberg tale om sin veneration i forhold til den kollektive trafik, pendlere osv. Jeg håber, at hr. Svend Heiselberg så kan huske, når vi nu skal åbne Ringbanen, at den stemte Venstre og De Konservative ikke for. Jeg håber også, at hr. Svend Heiselberg er klar over, at den tidligere regering faktisk var i gang med en meget stærk indsats til forbedring af skinnelagemererne, en aftale, som Venstre og De Konservative heller ikke var med til. Så det er helt fint, at vi kan hjælpe hinanden med det.

Men jeg vil gerne spørge hr. Svend Heiselberg, om ikke det, da man gav det tilskud på 10 pct. til takstpriserne, førte til, at de blev sat ned, og at det derfor, uanset hvad for en begrundelse man nu måtte anvende for at ophæve tilskuddet, så vil føre til, at de stiger.

Vil hr. Svend Heiselberg ikke også godt bekræfte, at det, hvis man havde indført en tilsvarende stigning af benzinen – hvis vi nu antager det – ville have haft indflydelse på reguleringen af befordringsfradraget, mens det, når man indfører en stigning af taksterne i den kollektive trafik, ingen indflydelse har på den befordringsgodtgørelse, man får via skattevæsenet?

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Jeg vil gerne have hr. Svend Heiselberg til at forklare: Når nu det bliver pointeret, at der har været et fald i passagertallet i de københavnske busser og vi fra trafikministeren fik et svar gående ud på, at der havde været en samlet stigning det første år, hvor vi havde taksttilskuddet, på 1,4 pct., hvordan kan tingene så hænge sammen? Er det ikke, fordi der var et tilskud *både* til tog og til busser i de der regioner, og det giver samlet et positivt resultat? Passagererne må jo være et eller andet sted.

I øvrigt vil jeg også lige sige noget til det der med, at det ikke skulle give en *væsentlig* ændring i passagertallet. Når man siger væsentlig, så indrømmer man, at det giver en ændring, og den ændring er positiv, og om den gruppe, som har været tilgodeset, vælger man så i Venstre at sige: Det er ligegyldigt med dem, vi vil hellere investere på en anden måde. Sådan hører jeg det. Kan hr. Svend Heiselberg bekræfte det?

Kl. 11.35

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det her med tilskud er, som jeg også sagde, noget, man bliver afhængig af, og det gør også, at man glemmer at effektivisere tilstrækkeligt. Når man nu fjerner det tilskud, vil der sikkert være mange amtslige trafikselskaber, der bliver nødt til at effektivisere deres kørsel, og det går man formentlig i gang med.

Det er alt for let, når der fra 1997 og til og med endda næste år kommer langt over 2 mia. kr. ud til amterne, og vi må konstatere, at de overhovedet ingen virkning har haft. Amterne har jo også sat priserne op ud over de 10 pct., som tilskuddet oprindeligt skulle have haft dækket. Uanset hvor mange forklaringer, man kommer med, så tror jeg, det bliver vanskeligt at få befolkningen til at forstå, at det har været fornuftigt at bruge mere end 2 mia. kr. på det.

Det, som regeringen nu er kommet med, er jo en betydelig forbedring af jernbanerne, og det vil gøre det betydelig mere attraktivt at bruge den kollektive trafik, når vi nu får nogle ordentlige skinneløg, så toget kan køre med en ordentlig hastighed og der bliver præcise afgangstider og den slags ting. Det er jo det, vi hele tiden har sagt at vi skulle bruge penge på, men det har vi aldrig kunnet få forståelse for.

Så henviser fru Jytte Wittrock til det ene år. Jamen kære, det er jo et rent tilfælde, at der var ét

år, hvor man fik 1,4 pct. flere passagerer. Siden har man så fået 2 pct. færre passagerer år efter år, uanset om man har fået de store tilskud. Men som jeg har sagt, tror jeg, at det hjælper, nu hvor vi har fået Metroen, som er fyldt med passagerer hver eneste dag. Det vil virkelig give et løft til den kollektive trafik.

Det er klart, at der er ingenting, der kan konkurrere med bilerne, for det er der, man kan transporteres lige fra sin bagdør til sin arbejdsplads, og det er godt, at vi har nogle, der vil arbejde for, at vi kan få nogle gode veje, sådan at den almindelige borger hver dag kan køre lige fra garagen og til sin arbejdsplads.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er der fire, der har bedt om ordet for korte bemærkninger. Vi tager jo som bekendt tre ad gangen. Den første er hr. Keld Albrechtsen, derefter fru Jytte Wittrock, og så er det fru Margrete Auken.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg tror, at hr. Svend Heiselbergs beskyldninger mod kommunerne og amterne for ineffektivitet vil vække opmærksomhed udeomkring.

Jeg vil gerne spørge hr. Svend Heiselberg helt præcist: Skal hr. Svend Heiselbergs udtalelser forstås sådan, at han mener, at Århus Sporveje er ineffektivt drevet? For anderledes kunne det ikke forstås. Det vil jeg gerne spørge om. Vi er faktisk mange i Århus, der mener, de er ganske godt drevet. Det vil jeg gerne oplyse hr. Svend Heiselberg om. Ikke desto mindre står man over for en takststigning; så en almindelig busbillet, så vidt jeg har forstået, i løbet af kort tid kommer helt op på måske endda 18 kr. Det vil altså medføre et fald i antallet af passagerer i busserne i Århus; det går jeg ud fra at hr. Svend Heiselberg heller ikke vil bestride.

Jeg vil godt spørge: Mener hr. Svend Heiselberg i ramme alvor, at Århus Sporveje er en dårligt drevet virksomhed? Hvis hr. Svend Heiselberg tør gå herop og sige det, så vil jeg sige, at hr. Svend Heiselberg har et mod, som man må beundre. Det vil jeg gerne sige.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Det er også til det med effektiviseringen i amterne eller mangelen på samme ifølge hr. Svend Heiselberg. Det synes jeg også var en grovhed uden lige.

I Storstrøms Amt, hvor jeg er valgt, og hvor jeg har haft en del med den offentlige trafik at gøre, før jeg kom her, ved jeg notorisk, at man altid har arbejdet for at gøre den mere og mere effektiv. Men jeg ved faktisk også, at hvis man kigger på det samlet for busser og tog, så er det lykkedes, fordi det er blevet et bedre tilbud samlet. I kraft af at der har været nogle rimelige billetterpriser her de sidste år, har der været en stigning i passagertallet, så der på Lollandsbanen, sidste gang man opgjorde det, havde været over 1 million passagerer i løbet af et år, og det er immer væk en rimelig præstation i et yderområde.

Kl. 11.40

Det er også folk i yderområderne, som kommer til at vurdere priserne ved at tage toget frem for at køre selv, og jeg synes i hvert fald, det er en rigtig dårlig løsning, hvis folk nede fra mig, der pendler til København, skal hænge i lang tid ved Køge, uanset om vi nu får udbygget. Det er altså langt, langt bedre også af hensyn til miljøet, at folk sætter sig i toget. Det kan ikke diskuteres.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil lige sige til hr. Keld Albrechtsen som en underbemærkning her, at en rationalisering eller effektivisering betyder, at man skærer i yderområderne, og man kan ikke beskyldte Venstre for nogen sinde at have villet kæmpe for kollektiv trafik til yderområderne. Det kan man ikke.

Så det er fuldstændig rigtigt, at den nedskæring vil komme. Det bliver Dansk Folkeparti, der kommer i klemme her, ved at de nu altså kommer til at lægge stemmer til Venstres politik, som vi bl.a. kender fra Sønderjyllands Amt, hvor man siger, at de jo bare kan flytte; de gamle og dem, der af andre grunde ikke har biler, kan jo bare flytte. Det har været Venstres politik altid. Så der er ikke noget; det er klart nok.

Men det, som er strengt, er at høre hr. Svend Heiselberg sige, hvordan man har betalt penge til Banestyrelsen. Da Venstre og De Konservative blev smidt af forliget i 1999, var det, fordi man ikke ville betale; man ville køre gratis. Vi stod og skulle gøre noget, som ikke engang var opretning af et efterslæb, men et underslæb, fordi man havde tvunget Banestyrelsen til at udvikle frem til Frederikssund uden at have sat penge af til det i 1998. Man ville så ikke sætte penge af til det i 1999, og man har hver eneste gang stemt imod penge til Banestyrelsen.

Så er det minsandten næsten ikke til at holde ud at høre på, at hr. Svend Heiselberg står her og

siger: Nu giver vi altså omsider penge til Banestyrelsen. Man har ikke engang gidet bruge kræfter på at finde ud af at få de penge, der var der, til at blive effektive; man har været bedøvende, flintrende ligeglad.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Nu kan jeg forstå, at det er lokalpolitik, man gerne vil have draget ind i debatten her. Det skal man også have lov til for min skyld.

Jeg tror, at der de fleste steder kan findes effektiviseringer, når man bliver presset til det. Og det er også både sundt og godt en gang imellem, at man bliver presset til at prøve at kigge på, om ikke der er nogle steder, man kan spare. Se, hvad der foregår ude i kommunerne i dag. Der sker jo en masse positive ting, fordi man nu ikke bare sådan automatisk kan komme med et budget og sige: Nå ja, der mangler altså 0,2, 0,3, 0,4 pct., dem lægger man så på, og så er den diskussion sluttet. Nu er man presset til at foretage nytænkning. Der er det, jeg siger, at det her måske endda vil vise sig at få en positiv effekt.

Så synes jeg, at fru Margrete Auken skulle have rost mig, for jeg har jo støttet Metroen, sådan at vi kan få mange passagerer med den kollektive trafik dér. Det synes jeg da godt at fru Margrete Auken kunne.

Jeg må jo sige, at de rammeaftaler, vi har lavet sådan gennem årene, jo altid har været sammen med Socialdemokratiet, og sjældent har vi jo haft SF og Enhedslisten med; de har jo siddet derude på den yderste fløj. Så var det jo så uheldigt, at man fik en trafikminister i Socialdemokratiet, som troede, man kunne lave det bedst sammen med Enhedslisten og SF. Det har vel vist sig efterfølgende ved flere lejligheder, at det måske ikke var den klogeste beslutning, der er blevet truffet her i Folketinget.

Vi har altid støttet, at der skulle sættes penge af til alt muligt inden for DSB, Banestyrelsen osv. Og jeg vil så også sige, at det jo ikke er sådan, at vi ikke giver penge til den kollektive trafik, vi giver op i nærheden af 4 mia. kr. om året til DSB, så der falder da lidt af her og der. Så har vi jo også en havnebus, der ligger og sejler hernede – sådan en ville vi gerne have haft oppe i Thisted – og der giver man fra statens side 2 mio. kr. om året, for at den kan ligge og sejle frem og tilbage, og sådan kunne jeg såmænd fortsætte længe endnu.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Jeg tror, hr. Svend Heiselberg skal passe på med sådan at gå rundt og give karakterer til dem, man indgår forlig med, for nogle af os kunne jo godt mene, at lige præcis denne her aftale mellem de nuværende regeringspartier og Dansk Folkeparti ikke nødvendigvis er den mest bæredygtige på længere sigt. Bare sådan til almindelig inspiration.

Jeg ved jo, at hr. Svend Heiselberg – det fremgik jo også her til sidst af hr. Svend Heiselbergs indlæg – er en stærk fortaler for de tyndt befolkede områder, og Thisted ligger jo hr. Svend Heiselberg meget stærkt på sinde; det har jeg oplevet mange gange.

Kl. 11.45

Derfor vil jeg gerne høre hr. Svend Heiselberg, som jo har denne stærke tilknytning til Thy og Thistedområdet, om hr. Svend Heiselberg tror, at den effektivisering, som hr. Svend Heiselberg siger skal ske i Viborg Amts Fælleskommunale Trafikelskab og andre steder, DSB f.eks., fører til, at man kan fastholde fuldstændig den samme kvalitet i trafikbetjeningen af de tyndtbefolkede områder, f.eks. omkring Thisted? Kan hr. Svend Heiselberg give tilsagn om, at de busser, der kører oppe omkring Thisted, hvor hr. Svend Heiselberg i hvert fald en gang imellem står og kigger på dem, stadig vil køre?

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes ikke, hr. Heiselberg skal have lov til at slippe uden om at besvare de konkrete spørgsmål, vi stiller.

Jeg spurgte hr. Svend Heiselberg, om han helt konkret mener, at Århus Sporveje er et dårligt drevet selskab. Hr. Heiselberg må jo være klar over, at man i Århus Kommune vil være nødsaget til at hæve taksterne ganske voldsomt, måske helt op til 18 kr., og det er jo ifølge hr. Heiselberg udtryk for ineffektivitet og dårlig drift. Det må hr. Heiselberg enten stå ved og bekræfte, eller også må han trække sine udtalelser tilbage og give Århus Sporveje en undskyldning.

Jeg synes ikke, han kan slippe af sted med bare at pladre det hele til i løs snak, så jeg vil godt bede hr. Svend Heiselberg komme herop. Det kan selvfølgelig være, hr. Svend Heiselberg ikke ved tilstrækkelig meget om sagen, men med de mange år, han har beskæftiget sig med trafik, tror jeg, han udmærket godt ved, hvordan

forholdene er, og så er han også i stand til at besvare et meget konkret og præcist spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg lavede måske en fejl før. Det kan godt være, at hr. Svend Heiselberg interesserer sig for yderområderne oppe i sit eget område. Det er jeg nu ikke engang sikker på, men det vil jeg selvfølgelig ikke bestride, for der plejer at være megen lokalpatriotisme, også hos Venstre. Men jeg vil sige, at det er faktisk ikke fair at beskyldte Venstre for at have interesseret sig for yderområdernes kollektive trafik, og det synes jeg vi skal holde fast i.

Det er Dansk Folkeparti, der er på stegepanden i denne sag, for det er dem, der har påberåbt sig, at de varetager de gamles sag og de svages sag. Det er ikke noget, man kan beskyldte Venstre for, sådan tænker Venstre ikke. De forsøgte det ganske vist under valgkampen, for det var nemlig dengang, definitionen af skattetoppet, som også skulle omfatte offentlige ydelser, kom fra Venstres spindoktorer. De prøvede at sælge det, så man kunne få det indtryk, at Venstre også var bekymret for de svagere parter i samfundet. Den var der selvfølgelig nogle af os, der ikke hoppede på, men der var måske nogle andre, der hoppede på den. Det vil vi ikke bestride.

Men når hr. Heiselberg nu stod og snakkede om noget helt andet end det, vi spurgte om før, vil jeg spørge: Hvornår har Venstre stemt for ekstra penge til Banestyrelsen? Penge, der skulle gå til vedligeholdelsen? Jeg tror, hr. Svend Heiselberg kan bekræfte, at det var præcis penge til Banestyrelsen, der gjorde, at Venstre og De Konservative forlod finanslovforhandlingerne i 1999.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil gerne sige til fru Margrete Auken, at vi ikke forlod forhandlingerne. Vi blev smidt ud af forhandlingerne, fordi vi ikke ville være med til at lægge afgifter på dieselolien til jernbanen, så det er en forkert udlægning, fru Margrete Auken kommer med.

Næh, det er ikke sikkert, at vi specielt interesserer os for det lokale. Vi er jo et bredt parti, og vi forsøger at tage hensyn til hele landet, når vi laver vores politik. Det er også derfor, vi bruger så mange penge her i København til metro og alle de andre gode ting, og fru Margrete Auken burde egentlig påskønne, at vi har lavet den me-

tro, fordi der er så mange, der kan rejse med den.

Så må jeg også sige, at vedrørende Banestyrelsen var det vel egentlig ikke fru Margrete Aukens fortjeneste, at vi fik den. Det var jo på grund af aftaler, der blev lavet sammen med bl.a. Venstre, at man fik lavet Banestyrelsen og fik skaffet penge til den.

Så vil jeg sige til hr. Albrechtsen, som spørger til Århus: Jeg kender ikke noget til, hvad man kan i Århus, men jeg vil tro, at i Århusområdet kan man ligesom mange andre steder, hvor man skal til at finde de nødvendige penge, nok også finde frem til rationaliseringer. Det vil jeg tro, for det kan man som regel.

Kl. 11.50

I Thisted, som hr. Jacob Buksti spurgte til, har vi jo VAFT. Jeg har forstået, at når vi nu får det fremragende trafikelskab Arriva, som hr. Jacob Buksti var med til at gennemføre, og som vi i øvrigt er meget glade for i Thy og er spændte på at se, hvordan det kommer til at udvikle sig, vil VAFT nu sætte en ekstra bus ind. Den skal gå fra Struer til Thisted for at give borgerne en ekstra service.

Man kan altså ikke sige, at vi ikke bliver tilbudt en god service i yderområderne, for det gør vi. Men vi betaler også for den, og det skal man vel også. Det er vel sådan set ikke rimeligt, hvis det er sådan, at når man skal fragtes i en bus, er det alle mulige borgere, der skal betale for det.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Vi har ikke sagt, at Venstre ikke interesser sig for yderområderne. Omfartsvejen ved Nors vil vi aldrig nogen sinde fratage hr. Heiselberg æren for, bestemt ikke.

Men vi snakker altså om kollektiv trafik her, og jeg vil sige, at den måde, hr. Heiselberg snakker udenom på, får igen folk til at tro, at der er et eller andet galt med hovedet. Men nu gentager jeg, hvad jeg har sagt før: Jeg har opdaget – og hr. Heiselberg ved godt, jeg har opdaget det – at han er betydelig bedre begavet, end han foregiver at være, og derfor er det simpelt hen ikke undskyldeligt, at han nu står her og prøver at snakke om alt mulig andet end det, han bliver spurgt om, f.eks. dannelsen af Banestyrelsen, som jo ikke har noget at gøre med at få sat penge af til skinnevedligeholdelse.

Dannelsen af Banestyrelsen var i øvrigt noget, vi tilsluttede os i SF, da vi fik lejlighed til at komme med. Vi blev ikke spurgt i første omgang,

men da vi fik lejlighed til det, tilsluttede vi os det store DSB-forlig fra 1998. Alt det ved hr. Heiselberg selvfølgelig godt, men nu prøver han at redde sig ved at få det til at fremstå, som om han ikke har fattet et kvidder af det hele.

Men det ved jeg ikke passer, så derfor én gang til: Hvornår har Venstre sat penge af til Banestyrelsen og skinnevedligeholdelse før nu, hvor man tager dem fra den kollektive trafik og fodrer hunden med dens egen hale?

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det er jo ganske vist den anden finanslov, vi laver, men det er den første hele finanslov, og jeg synes da kun, man må rose regeringen for, at vi finder og afsætter yderligere 360 mio. kr., som Banestyrelsen får glæde af og har brug for. Der er aldrig tidligere blevet sat så mange penge af, som der bliver nu, så man kan ikke komme og beskyldte os for, at vi ikke varetager Banestyrelsens interesser.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Man bliver jo helt rørt, men vil hr. Svend Heiselberg så ikke godt forklare mig og alle andre, hvorfor man også tager 500 mio. kr. op af DSB's kasse og lægger dem ned i den store, sorte statskasse, som der står skattestop på?

Hvorfor kan det være, at man ikke bruger dem til de mange gode forbedringer, som hr. Svend Heiselberg er så stor tilhænger af? Hvorfor kan det være, at man skal til at bruge DSB som en pengemaskine for staten, samtidig med at man sætter billetpriserne op, så de, der kører i tog og bus, selv kommer til at betale?

Hvorfor kan det være, når man ser den succes, som er kommet i kraft af de aftaler, som er indgået med både Venstre og De Konservative, men i høj grad også med SF og Enhedslisten, af den daværende regering, at man skal hive 500 mio. kr. op og putte dem ned i den sorte kasse, når det er så vigtigt at lave alle de forbedringer?

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Fordi DSB har fået 500 mio. kr. for meget i tilskud!

Første næstformand (Svend Auken):

Så giver vi ordet til fru Jytte Wittrock som ordfører.

Kl. 11.55

Jytte Wittrock (S):

Det er dybt beklageligt, at regeringen fjerner taksttilskuddet til den kollektive trafik. Man fjerner et tilskud til almindelige menneskers bus- og togbilletter, og det betyder uanset alt andet en prisstigning på 10 pct. oven i øvrige prisstigninger, og det synes vi er urimeligt. For HUR-området drejer det sig om over 100 mio. kr., og det vil sammen med alt andet give en takstforhøjelse på op til 20 pct.

Noget, der ikke er blevet sagt endnu i de korte bemærkninger, er, at det i øvrigt også vil give forringelser for dem, der har befordringsfradrag i forbindelse med, at de benytter den kollektive trafik. Det vil også kunne mærkes.

At ville sikre tog til tiden er ikke et argument for at fratage billettilskuddet. Som hr. Jakob Buksti sagde lige før, kunne midlerne tages fra DSB's overskud, og det havde i øvrigt været et godt signal, hvis man havde ladet pengene blive i systemet til at udvikle det, også et godt signal over for medarbejderne. Man kunne have brugt dem til skinnenettet og al den øvrige vedligeholdelse.

Taksttilskuddet, som vi vedtog det sammen med SF, Enhedslisten og De Radikale, havde både et socialt og et miljømæssigt mål. Det var med til at give folk et reelt valg mellem privat og offentlig transport, og selv om man forsøger at pakke det ind, som om det ikke er logik, er det logik for enhver, at priserne på tog- og busbilletter spiller en rolle for det valg, folk træffer – især hvis bilen står i garagen i forvejen, og det begynder at kunne betale sig at køre flere sammen i én bil. Det er ikke en udvikling, vi ønsker, og derfor synes vi også, det er beklageligt. Men det bliver især svært for dem, der ikke har et valg, dvs. dem, der ikke har mulighed for at komme på arbejde uden at bruge den kollektive trafik, for det giver dem en dårlig økonomi.

I sin substans er den kollektive trafik vel en solidarisk ordning, men hr. Svend Heiselberg siger, at det er vel rimeligt, at vi selv betaler, hvis vi tager en bus. Nej, det er ikke rimeligt, at vi betaler den fulde pris, for hele grundtanken bag, at vi har en kollektiv trafik, er, at vi ikke skal betale den fulde pris. Derfor er det et politisk ansvar, at vi vælger et takstniveau, som kan vise de sociale hensyn, som den kollektive trafik er en del af, og at det samtidig gavner miljøet at vælge den offentlige transport frem for den private, synes vi heller ikke skal glemmes.

Vi vil gerne have kortlagt, hvordan stigningen i passagertallet har været i hele forløbet, og

det vil vi grave i under udvalgsarbejdet. Jeg synes faktisk, at 1,4 pct. det første år er en god start, og det kunne godt være, at den formodning, jeg har, holder stik, nemlig at den samlede set har været betydelig større i hele perioden. Hvis det er rigtigt, er fjernelsen af tilskuddet en større katastrofe end den, som tegner sig ifølge oplysningerne lige nu.

Jeg ved som sagt, at det lokalt har haft en betydning for den udvikling, der har været, at taksterne har været rimelige. Der er andre faktorer, der også har betydning, og dem skal man heller ikke glemme. Det er ikke for at være særlig lokal, men man skal nu også bruge de lokale erfaringer til at blive klogere af.

Vi synes, det er et politisk ansvar, at der udvises hensyn, både socialt og miljømæssigt. Derfor synes vi, det er en rigtig dårlig idé at fjerne taksttilskuddet, og derfor støtter vi Enhedslistens forslag.

Poul Fischer (DF):

Da finanslovsforslaget for 2003 blev fremsat sidst i august, og man på Trafikministeriets område kunne se, at regeringen ønskede at fjerne 10 pct.-tilskuddet til den kollektive transport fra og med 2004, var den umiddelbare reaktion, at det ikke stemmer overens med holdningen om, at man ønsker flere over i den kollektive trafik, ikke mindst i vore større byer.

Kl. 12.00

10 pct.-tilskuddet blev indført ved et forlig i maj 1997 mellem den daværende regering og SF og Enhedslisten, og det var i øvrigt ved den lejlighed, den urimelige flypassagerafgift også blev indført. Af aftalen fremgår det, at en ned-sættelse af takstniveauet inden for den kollektive transport vil gavne miljøet. Når den kollektive trafik bliver relativt billigere, vil en del af personbefordringen blive flyttet fra private biler over på bus og bane, der forurener mindre, fremgår det af aftaleteksten. Målsætningen er god nok, men har det så hjulpet?

Det fik mig til at stille spørgsmål nr. S 3119 til trafikministeren om, hvorvidt der ville ske en passagernedgang, hvis statstilskuddet blev fjernet. Svaret var bl.a., at der formentlig ville være tale om en nedgang, men det ville afhænge af, hvorledes de trafikansvarlige myndigheder ville vælge at udmønte bortfaldet af statstilskuddet. Ligeledes fremgår det af besvarelsen, at efterspørgslen har været uelastisk på prisændringer i denne størrelsesorden.

Det er også det svar, man får, når man taler med de berørte parter. Dette taksttilskud har generelt ikke flyttet passagerer over i den kollektive trafik. I tidsrummet er der godt nok mange flere, der benytter den kollektive trafik, men det er synergieffekten fra Storebælt og Øresund.

I bemærkningerne til det beslutningsforslag, vi behandler i dag, henviser man meget til det stillede spørgsmål, nr. S 3118, hvor der er spurgt om, hvor meget fjernelsen af tilskuddet vil ændre i priserne i den kollektive trafik, og svaret er jo logisk nok, at når man fjerner 10 pct. af tilskuddet, vil priserne stige 10 pct., og så kan man jo sige, at man får svar, som man råber i skoven.

Jeg havde nogle forventninger om, at man ville se på, om det tilskud, der havde været ydet siden 1997, virkelig var anvendt til takstnedsættelser, eller om det havde været en sovepude for modtagerne til ikke at effektivisere og udlicitere.

Med andre ord kan der konkluderes: Hvis tilskuddet hundrede procent har været anvendt til takstnedsættelser, har det ikke haft nogen væsentlig indflydelse på at skaffe flere kunder til den kollektive transport, og tilskuddet har dermed ikke sin berettigelse. Dansk Folkeparti er enig i, at det er væsentligt at få flere over i den kollektive transport. Der er imidlertid andre parametre, der kan påvirke dette. Der er nogle venlige, og der er nogle barske metoder. De barske metoder, for at starte med dem, er jo f.eks. at ramme konkurrenterne til den kollektive trafik: indføre bompenge ved vores byer, road pricing på vores landeveje og endelig at beskære kørselsfradraget helt eller delvis. Det er metoder, vi i Dansk Folkeparti ikke kan tilslutte os.

Til de venlige metoder hører, at man kan anvende tilskuddet til at opnå en bedre regularitet og komfort i den kollektive transport, og det er netop regulariteten, der er indgået en aftale om mellem regeringen og Dansk Folkeparti. Man ønsker over en årrække at anvende takstnedsættelsen på 350 mio. kr. til at forbedre skinnenettet, der har et stort efterslæb, da vedligeholdelsen af dette har haft en ringe prioritering under den forrige regering. Jeg er også glad for, at sidebanerne i den forbindelse er blevet prioriteret.

Alt i alt skulle det på sigt medføre, at vi skulle kunne få en kollektiv transport på skinnenettet, der dels transporterer hurtigere, dels mere præcist.

Dansk Folkeparti er således enig med forslagsstillerne i målet, nemlig flere, der vil benytte den kollektive transport, men vi er ikke enige i midlet.

Sådan er politik. Politik handler jo om at prioritere, og i den forbindelse bør vi glæde os over, at de 350 mio. kr. anvendes på dette område. Dansk Folkeparti kan derfor ikke tiltræde beslutningsforslaget.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er den første hr. Jacob Buksti og derefter hr. Keld Albrechtsen og fru Margrete Auken, og så er der også indtegnet til anden runde.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Det er jo somme tider en selvstændig udfordring til ens almindelige intellektuelle evner at finde ud af, hvad Dansk Folkeparti egentlig mener. Men jeg kan forstå, at det, som Dansk Folkeparti går ind for, er, at der skal flere i den kollektive transport, og jeg kan forstå på hr. Poul Fischer, at det fandtes der flere forskellige metoder til. Det er jeg sådan set enig i.

Men jeg vil godt spørge hr. Poul Fischer om den metode, som Dansk Folkeparti og regeringen anvender her: Man tager først 500 mio. kr. op af DSB's kasse, altså et overskud, som er kommet i kraft af, at folk kører med DSB, og det putter man ned i den store kasse, skattestop, væk med det. Så er der 360 mio. kr., som er givet til et taksttilskud, og det fjerner man. Det må betyde, at taksten stiger. Det går jeg ud fra at hr. Poul Fischer er enig i. Og så endelig letter man bilafgifterne med 265 mio. kr. til næste år.

KI. 12.05

Tror hr. Poul Fischer, at det fører til flere passagerer i den kollektive trafik? Tror hr. Poul Fischer egentlig ikke, at det, at man gør biltransporten billigere og den kollektive transport dyrere – også efter almindelig sund fornuft, ikke bare efter fine økonomiske teorier – fører til, at der er flere, der tager den individuelle trafik, og færre, der tager den kollektive trafik?

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes, hr. Poul Fischer skulle fremlægge den her sag ærligt og redeligt, som det var.

Hr. Poul Fischer sagde til Politiken på det tidspunkt, da vi diskuterede regeringens forslag om, at man skulle fjerne taksttilskuddet, at han på det her område var enig med Enhedslisten. Så henviste han til det svar, hvor ministeren bekræftede, at prisen formentlig vil stige med 10 pct. oven i de almindelige prisstigninger i 2004. Det er det, ministeren har forsøgt at bortforklare

i dag, men det var han godt klar over på det tidspunkt.

Hvad er det, der har fået Dansk Folkeparti til nu at sælge pensionisterne og mennesker med små indkomster, som er afhængige af bustransporten, og som Dansk Folkeparti altid plejer at hævde sandelig er dem, der skal tilgodeses? Det er helt ubegribeligt, hvad det er.

Dansk Folkeparti er formentlig simpelt hen bare blevet banket på plads af regeringen. Det er det, der er sket, og så har man solgt mennesker med små indkomster og pensionister. Det er det, der er sket, vil jeg sige til hr. Poul Fischer, men så indrøm det dog ærligt. Man støtter en regering, og det har en pris, og den har man betalt. Sig det dog, som det er.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Dansk Folkeparti skylder os en forklaring. For det første: Vil man være med til, at den såkaldte effektivisering rammer de tyndt befolkede områder? For hvis ikke den gør det, kan vi ikke se, hvor der ellers er noget at tage henne.

Det, hr. Svend Heiselberg kalder ineffektivitet, er jo at køre med kollektiv trafik i områder, hvor der ikke er fuld passagerdækning. Det har vi tidligere ment vi skulle gøre, for derved tilgodeser vi først og fremmest en gruppe, som ikke har mulighed for at bruge bil. Det er de gamle, og det er en række andre, som altså har kunnet blive boende, hvor de har boet altid, fordi man sikrede kollektiv trafik, også selv om den ikke altid var effektiv eller rentabel, eller hvad man nu vil kalde det.

Det andet er, at ét punkt kan hr. Poul Fischer ikke bestride. Uanset vi diskuterer med regeringen, hvordan det har hjulpet, så har det i hvert fald været en social støtte til grupper, hvor vi ramte målrettet ved at give den kompensation. Det er der jo ingen diskussion om, selv om finansministeren forleden gav Folketinget et ret flabet svar om, at det vidste man ikke noget om. Jo, vi ved godt, hvem det er, der bruger kollektiv trafik.

Så til det sidste, jeg vil sige til hr. Poul Fischer: Er man klar over, at det togrøveri, som det her jo reelt er, måske giver en lille smule flere penge i 2004 end dem, der var i 2002, men derefter skæres der ned og ned og ned?

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Hr. Buksti spørger til de 500 mio. kr. fra DSB. Nu er det altså Banestyrelsen, der får dem, men penge lugter jo som bekendt ikke, og om det er de 360 mio. kr. fra den kollektive trafik, der bruges til at forbedre skinneanlægget, det gør man så rent bogholderimæssigt. Men det, der er væsentligt, er, at der bruges 360 mio. kr. på skinnerne og til forbedring af dem.

Jeg vil igen argumentere for de 360 mio. kr., og at 10 pct.-støtten til den kollektive trafik fjernes, for her bliver det hele drejet 180 grader og vendt på hovedet. De var sat af for at bære flere over i den kollektive trafik af hensyn til miljøet. Nu inddrager man også sociale formål, men det var ikke planen med det.

Med hensyn til det sociale formål og de ældre, der bliver talt om, har Dansk Folkeparti jo lige været med til at skaffe de svageste 5.000 kr. ekstra om året før skat. Så skulle der komme en lille takststigning på nogle ganske få pct., er jeg ikke i tvivl om, at den nok også bliver dækket ind. At noget stiger 2 pct. fra 10,00 kr. til 10,20 kr., er måske det, man taler om.

Kl. 12.10

De 360 mio. kr. er jo fordelt ud til højre og venstre. Men Storstrøms Amt får 15 mio. kr., hvoraf de 9 mio. kr. er takstilskud inden for de 10 pct. Men i Storstrøms Amt melder man ud, at det intet problem er at køre videre med den samme takst, som man har nu, for en udbudsrunde har givet en besparelse på mellem 7 og 8 mio. kr.

Hr. Keld Albrechtsen er politisk betænkelig: Vi har ligesom signaleret, at der er en enighed med Enhedslisten. Vores signal var altså, at jeg, da vi så forslaget til finansloven, udtalte mig om, at vi var betænkelige ved det, for vi ønskede jo flere over i den kollektive trafik. Men der er jo ikke noget galt i at blive klogere, når man vitterlig får facts på bordet om, at det ikke har flyttet nogen derover. Det vil sige, at forudsætningerne for de 360 mio. kr. er bristet.

Første næstformand (Svend Auken):

Så går vi til den næste runde. Den første er fru Jytte Wittrock og derefter hr. Jacob Buksti og hr. Keld Albrechtsen.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

At man i Storstrøms Amt ikke p.t. mener, at det er nødvendigt at hæve taksterne, er jo kun et ud-

tryk for, at de ikke forholder sig til problemet, før det er der, for det er først fra 2004. Så jeg ved ikke, hvor langt det bærer.

Men kan hr. Poul Fischer ikke bekræfte, at når man vælger at sætte de penge af til Banestyrelsen og til skinneforbedringer osv., er det en fortsættelse af den plan, der var lavet med den tidligere regering, og at det skyldes, at pengene ikke var lagt fra længere end til 2004? Så skal man jo have en ny ordning.

Det andet er, at hvis man vil være solidarisk med nogen, og det vil Dansk Folkeparti gerne, har jeg forstået, så er der da nogle, som har haft gavn af nogle billigere billetter rundt omkring. Så er det da noget forfærdeligt noget at stå heroppe og sige: Nu har man skaffet 5.000 kr. til nogle, og nu kan de begynde at bruge dem til busbilletter. Hvad er det næste, de også kan bruge dem til? Jeg kunne måske remse noget op, men det er vel ikke det, der er meningen med de 5.000 kr.? Jeg har aldrig før hørt, at de skulle være kompensation for dyrere busbilletter.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Jeg er glad for, at hr. Poul Fischer ikke nødvendigvis er bogholder, for hr. Poul Fischer står og siger, at om det er de der 500 mio. kr., eller om det er de 360 mio. kr., det er bare, hvad man nu kalder det. Om det er de 500 mio. kr., man tager fra DSB, som man bruger til at finansiere jernbaner med, eller om det er de 360 mio. kr., man tager fra billetterne, det er bare sådan et spørgsmål. Men det er jo ikke sådan, man argumenterer. Ministeren siger i svaret til mig på spørgsmål nr. S 339, at de 500 mio. kr. fra DSB indgår som et led i regeringens generelle bestræbelser på at omprioritere midler. Det er skattestop.

Og så står der i den aftale, som hr. Poul Fischer har indgået: Takstmidlerne anvendes i stedet til forbedringer og vedligeholdelse og til reinvesteringsindsatsen på baneområdet. For man argumenterer med, at det ikke har virket. Der, hvor det virker, er, at man forbedrer indsatsen. Derfor er der en klar sammenhæng, og derfor spørger jeg bare: Hvordan kan det være, at man tager de 500 mio. kr. og putter dem ned? Det har Dansk Folkeparti også været med til. Hvis det bare er en bogholderimæssig ligning, betyder det jo, at de 500 mio. kr. er dem, man har finansieret bilisternes 265 mio. kr.s lettelser med.

Så mangler hr. Poul Fischer altså at forklare mig det der med, at Dansk Folkeparti vil gavne den kollektive trafik; vi skal have flere passage-

rer derover. Tror hr. Poul Fischer, at det, som Dansk Folkeparti her medvirker til – at biltrafikken, privatbilismen, bliver billigere, og den kollektive trafik bliver dyrere – fører til flere eller færre passagerer i den kollektive trafik, hhv. den individuelle?

Kl. 12.15

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg lagde også mærke til, at hr. Poul Fischer har misforstået den aftale, som hans parti har indgået med regeringen. Han stod her på talerstolen og sagde, at de penge, man har taget fra DSB, skulle bruges til den kollektive trafik. Det var faktisk det, han sagde. Det er jo forkert, men Dansk Folkeparti har åbenbart troet, at det var sådan, og så har man altså på et forkert grundlag indgået en aftale med regeringen.

Det viser ikke, synes jeg, de helt stærke takter med hensyn til overblik over, hvad det egentlig er, man sidder og forhandler om, vil jeg sige til hr. Poul Fischer.

Så vil jeg godt spørge: Hvad er det, der fik hr. Poul Fischer til at skifte holdning? For den 1. oktober sagde hr. Poul Fischer jo, at han var enig med Enhedslisten, og da stod det klart, at f.eks. trafikskabet HT ville miste 100 mio. kr. Det syntes hr. Poul Fischer ikke var forsvarligt den 1. oktober. I dag synes han, at det er fuldt forsvarligt. Hvad er det, der har fået hr. Poul Fischer til så grundlæggende at ændre sin holdning?

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Til fru Jytte Wittrock: Jeg vil godt lige referere fra Næstved Tidende. Det er borgmester Knud Larsen, der er formand i Storstrøms Trafikskabskab, og han vil godt slå fast, at buspassagererne i Storstrøms Amt ikke vil opleve, at taksterne går amok fra 2004, når statens tilskud til at holde priserne nede på den regionale og lokale kollektive trafik falder væk. Det er jo klart, at det jo, hvis man via en licitation får en besparelse derude, også rækker i årene fremad.

Hr. Buksti spørger til de 500 mio. kr. Jamen det er jo et engangsbeløb, der kommer. Når jeg siger 500 mio. kr., og at penge ikke lugter, så kan man jo bogholderimæssigt tage dem, hvor man vil. Nu stemmer det så bare, for den aftale, vi har indgået, er, at vi bruger de 350 mio. kr. fra den kollektive trafik, men det er jo ikke langsigtet. Det her er en langsigtet aftale, hvor der skal

bruges rigtig mange penge på at rette op på den tidligere regerings dårligdomme med hensyn til skinnenettet.

Hr. Keld Albrechtsen spørger til, om der hos os er sket en holdningsændring. Nej, det er der ikke, men jeg var absolut betænkelig, da jeg så finanslovsforslaget for 2003, og det mener jeg også jeg har gjort rede for heroppefra. Men man har som sagt lovet til at blive klogere, for jeg troede, det havde haft en effekt, men det viste sig, at det ikke har haft en effekt, for det har ikke flyttet passagerer over.

Det, der entydigt står i forligsteksten – jeg kan tage den med herop næste gang og læse den op – er, at man ikke skal begynde at pådutte nogen, at aftalen fra 1997 havde sociale aspekter, for det står der intet om i aftalen.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er der tre nye korte bemærkninger. Den første er fra fru Margrete Auken, og derefter har hr. Jacob Buksti og hr. Keld Albrechtsen ordet.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil godt lige spørge hr. Poul Fischer: Selv om det ikke er den formulering, der er brugt i aftalen, er det da sådan, at hvis pengene bliver givet, får de mennesker, der får pengene, færre udgifter?

Det er sådan, selv om det ikke blev skrevet ind, for det var ikke en social del, og det havde ikke en social formulering, men det var et ønske om at kompensere socialt – det kan jeg fortælle, for vi var med i det – og det har naturligvis en virkning, når man gør det. Når man nu tager pengene, vil jeg sige til hr. Poul Fischer, tager man dem først og fremmest fra de svageste, for det er dem, der bruger den kollektive trafik.

Jeg vil gerne spørge hr. Poul Fischer, om ikke han er enig i, at uanset hvordan formålet har været formuleret dengang, så går det nu fra dem.

Det næste, vi ikke har fået svar på endnu, er: Den effektivisering, som en hel række trafiksselskaber nu tvinges til at lave på grund af skattestoppet, det vil sige på grund af deres manglende muligheder for at få flere indtægter, rammer de tyndtbefolkede områder. Hvis det nu viser sig, at den gør det, er hr. Poul Fischer så villig til at sige: Vi betinger vores tilslutning til det her af det, der sker? For det er helt åbenlyst først og fremmest børn og gamle og studerende, man rammer med det, man gør her. Det er Venstre og

De Konservative ude på, det er vi ikke i tvivl om, men at Dansk Folkeparti så målrettet går efter de svageste, det er faktisk skuffende.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Jeg synes efterhånden, der må være grænser for, hvor vidt man kan gå i historieforfalskning fra Folketingets talerstol. Hr. Svend Heiselberg var også inde på det samme, nemlig at nu tager man fat på en genopretning af den tidligere regerings forsømmelser på baneområdet. Hr. Poul Fischer må gå hjem og studere jernbanaftalen fra november 1999. Da blev der altså afsat ganske mange milliarder kroner netop til jernbanevedligeholdelse og til effektivisering af Banestyrelsen. Kort før regeringsskiftet fandt vi ud af, at det ikke var nok, og derfor var vi faktisk i gang med at udarbejde en plan for yderligere investeringer, der var finansieret af DSB's overskud. Så der er altså ikke tale om en forsømmelse. Der er tale om en genopretning, hvilket fru Margrete Auken også tidligere har været inde på.

Kl. 12.20

Men jeg vil gerne have hr. Poul Fischer til fra Folketingets talerstol at sige, om han tror, det her er noget, der gavner passagertilslutningen til den kollektive trafik eller ej. Dansk Folkeparti går jo ind for, at vi skal favorisere den kollektive trafik. Men hvad så med billigere privatbiler, 265 mio. kr. i mindre afgifter på privatbilerne, en højere belastning af den kollektive trafik på 360 mio. kr. mere – altså billigere biler og højere takster i den kollektive trafik?

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes, det er beklageligt, at hr. Poul Fischer forsøger at bibringe offentligheden det indtryk, at man ikke har taget 500 mio. kr. fra den kollektive trafik, fra DSB, og fyldt i statskassen. Det har man gjort, og det burde man stå ved og ikke forsøge at bortforklare det.

Jeg spurgte hr. Poul Fischer, hvad det var, der havde fået ham til så fundamentalt at ændre sin holdning siden den 1. oktober, og så fik jeg det svar, at det var, fordi det efterfølgende havde vist sig for hr. Poul Fischer, at der slet ingen konsekvenser var af det her.

Men sagt til hr. Poul Fischer: Den 1. oktober stod det klart, at HT vil miste 100 mio. kr. Det kalder jeg nu nok en effekt. Men tror hr. Poul Fischer i dag, at det ikke længere er sådan, at HT vil miste de 100 mio. kr.? I så fald er hr. Poul Fi-

scher jo blevet ført bag lyset, og så er det det, der er årsagen til hans holdningsskift.

Men ellers vil jeg godt have en forklaring, for hr. Poul Fischer vidste jo godt, at HT ville miste 100 mio. kr., og nu står han her og forsøger at benægte det. Det hænger altså ganske enkelt ikke sammen.

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Til hr. Keld Albrechtsen vil jeg lige starte med at sige, at jeg da ikke benægter, at der som et engangsbeløb er flyttet 500 mio. kr. over i statskassen fra DSB. Men at basere det på, at man kan reparere skinner med de samme penge om 3-4 år, har da noget at gøre med, hvordan DSB som sådan kører.

Så borer hr. Keld Albrechtsen i min holdningsændring. Jamen jeg erkender blankt, at jeg var sikker på, at det havde haft en god effekt, men det har det vist sig det ikke har. Når man bruger 350 mio. kr. på at flytte folk over til den kollektive trafik på baggrund af, at det skal gavne miljøet, og det ikke har nogen effekt, så mener jeg også, det er fair nok, at man forsøger at bruge dem bedre. Vi bruger dem jo inden for det område, som vi kontrollerer, nemlig skinnenettet. Det går fra den ene, altså fra den kollektive trafik i amterne, og bliver jo brugt i den kollektive trafik, som styres fra Trafikministeriet i dag.

Fru Margrete Auken siger, at vi tager pengene fra de fattige. Hvem siger nu, at det fører til stigninger i priserne i den kollektive trafik? De pristigninger, der har været over den 5-års-periode, indikerer jo ikke ligefrem, at amterne har brugt de penge fornuftigt, de har fået herfra. Det kan jo også have været en sovepude.

Jeg har da talt med flere trafikskaber, som ikke ser noget problem i at effektivisere deres område, så det her ikke får nogen effekt. Men vær dog sikker på Dansk Folkeparti. Hvad vi har med at gøre herfra, og det er DSB-området i den kollektive trafik, har vi sikret os i aftalen: De regionale banelegemer opprioriteres, således at den kollektive trafik på det område bliver bedre.

Vi har i den anden trafikaftale sikret os lavere takster til kommunerne på øerne, og således vil det jo være videre ned i systemet. Vores folk i amterne og vores folk i kommunerne vil selvfølgelig arbejde for, at der er en god og billig kollektiv betjening også i yderområderne. Det er til gavn for dem, som vi nu repræsenterer i dette Ting.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil sige, at Dansk Folkeparti har en beundringsværdig optimisme, når de siger, at man ikke på grund af det her vil hæve taksterne ude i trafikskaberne. Jeg kan vel forstå det sådan, at hvis man gør det alligevel, vil Dansk Folkeparti sørge for, at det i hvert fald ikke får lov at ske.

Vi havde jo Venstres ord for, at det ville være beskyttet af skattestoppet. Nu kan Dansk Folkeparti så med sine forsikringer om, at man ikke vil ramme den kollektive trafik og ikke vil ramme de svageste grupper, som jo beviseligt er dem, der bruger den kollektive trafik – ikke udelukkende, men det er beviseligt dem, der mest gør det – stadig væk sikre dem sin beskyttelse. Det ville jeg egentlig synes var dejligt at få at vide her.

Så vil jeg da lige komme med en meget interessant oplysning, der jo kom frem her. Hr. Poul Fischer blev ved med at kalde de 500 mio. kr., der bliver snuppet fra DSB, for et engangsforetagende. Kan vi heraf håbe på, at man næste år, hvor der sandsynligvis igen er et overskud i DSB, ikke vil røre det? At der vil Dansk Folkeparti sammen med Socialdemokratiet, SF, De Radikale og Enhedslisten stå sammen om at beskytte den kollektive trafik mod togrøverier fra regeringen? At der er Dansk Folkeparti på vores side? At det var et engangsforetagende at tage pengene på den måde, og det gør vi ikke fremover – er det sådan?

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det fru Jytte Wittrock og derefter hr. Poul Fischer, og så tror jeg, vi nærmer os det tidspunkt, hvor vi kan gå videre i ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Hr. Poul Fischer taler om ø-aftalen. Er det noget, vi har klaret i Trafikministeriets regi? Så er det noget, der er gået min næse forbi. Men det vil jeg gerne have en lidt nærmere forklaring på.

Så har jeg noteret mig, at Dansk Folkeparti skal sørge for, at det er de regionale banestrækninger, der opprioriteres. Skal det forstås sådan, at man allerede har lavet en anden liste end den, vi andre har fået at se? Jeg er da selvfølgelig interesseret, også med en lokal næses lugtesans.

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Fru Margrete Auken vil have mig til at stå inde for, at taksterne ikke bliver hævet ude i de regionale trafikelskaber. Det kan jeg naturligvis ikke stå inde for. Men jeg har herfra sagt, at jeg har haft kontakt med nogle regionale trafikelskaber, som godt kunne få tingene til at hænge sammen, når de havde den tid at agere på. Men hvor stor viljen er i samtlige selskaber, kan jeg naturligvis ikke svare på, og der er selvfølgelig også nogle, som måske ikke kan. Men at det behøver at udløse stigninger på 10 pct., vil jeg da nok være meget i tvivl om.

Så blev jeg spurgt, hvorvidt de 500 mio. kr. fra DSB er et engangsbeløb, og det kan man da ikke svare på om det er. Det er en driftsvirksomhed. Det afhænger da af, hvordan den virksomhed kører. Er der overskud og mulighed for det, er det da muligt, at der bliver flyttet noget igen. Det er ikke mit bord, men jeg kan jo ikke udtale mig om en virksomhed og om, hvordan dens driftsoverskud vil blive i fremtiden.

Sagt til fru Jytte Wittrock med hensyn til ø-aftalen: Af den seneste trafikaftale, der er lavet mellem regeringen og Dansk Folkeparti, fremgår det, at man, når der kommer en rapport fra det, vi kalder kommuneøerne, skal se på den rapport, og i det tilfælde må man vurdere, hvordan man kan hjælpe disse øer.

Så til de regionale baner. Hvis man læser aftalen, der er indgået mellem regeringen og Dansk Folkeparti, vil man se, at der kommer en rapport over hele skinnelægemeets tilstand, og når den ligger, så ser man på, i hvilken rækkefølge det skal udbedres, og der har de regionale banelegemer en prioritering, som er skrevet ind i forligsteksten.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Det er et spørgsmål til hr. Poul Fischer om ø-aftalen. Det står lidt uklart. Det var bl.a. i de fynske medier, at nu havde man været ude at redde Ærø. Jeg skal bare her stille og roligt gøre opmærksom på, om det ikke var nogle forhandlinger, der har kørt ovre i Indenrigsministeriet.

Kl. 12.30

Det er i Indenrigsministeriet, man har iværksat de rapporter. Der er ikke afsat fem flade øer til noget som helst i den aftale i forhold til forbedring af takster, hverken til Ærø eller nogen som helst andre steder, så det er bare et spørgsmål om, at der også står i Trafikministeriet, at

man er i gang med nogle forhandlinger på dette område, men at det vitterlig er i Indenrigsministeriet, forhandlingerne skal afsluttes.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Poul Fischer. Derefter bliver det hr. Kaj Ikast som ordfører.

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Til hr. Poul Andersen: Med hensyn til den aftale, der er lavet mellem regeringen og Dansk Folkeparti, er der ikke sat kronebeløb på, men det er aftalt, at man afventer den rapport, der kommer fra Indenrigsministeriet, og så tages det op til drøftelse ud fra rapportens konklusioner, hvorledes man kan forbedre forholdene for øboerne, både med hensyn til persontransporten og erhvervstransporten.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Må det forstås på den måde, at det her vitterlig er noget, der var aftalt på forhånd i Indenrigsministeriet, hvor der bl.a. sad mange øvrige partier med ved forhandlingsbordet, og at Dansk Folkeparti bare har fået det påskrevet, og at man ellers ikke har fået spor andet?

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Kaj Ikast som ordfører.

Kaj Ikast (KF):

Under hensyntagen til, at jeg nok bliver beskyldt for at være bagklog, vil jeg citere det, jeg sagde i 1997:

»Vi er imod dette forslag. Vi vil sørge for, at dette forslag bliver ændret, lige så snart vi får magt til det.«

Det er det, der nu sker.

Første næstformand (Svend Auken):

Fru Margrete Auken som ordfører.

Margrete Auken (SF):

Det var jo lige ved at friste en over evne til også at begynde at slås med hr. Kaj Ikast. Det lader vi være med og går direkte på, for det er klart, at den, der er mest på blæseren her, er hr. Poul Fischer. Der ligger altså også en hel del magt hos ham, når vi skal se på, hvad der sker fremover i denne sag.

Lad os nu lige minde hinanden om, at for det første – altså rent bortset fra det der med, at der

slet ikke er dokumentation for, at det har virket – kommer vi nu sandsynligvis ud for en takststigning. Der kan jeg så sige, og det er ikke specielt til hr. Poul Fischer, men til ministeren, at de beregninger, vi har fra eksperterne, før de blev fyret på stribe, viser, at en 10 pct.s stigning i taksterne ikke vil give en stigning på 10 pct. i indtægter, fordi man mister kunder. Det har vi en stribe beregninger, der viser.

Det vil sige, at man sandsynligvis skal op på 15 pct., hvis man skal have den samme indtægt, netop fordi man jager folk væk. Det har været gennemanalyseret mange gange, at en sådan stigning får den virkning. Så alt tyder på, at vi bare på grund af det her kommer til at stå med et krav om en 15 pct.s stigning. Det var dengang sådan, hvor der var eksperter, som rådgav regeringen, at der lå sådan nogle tal på bordet, og jeg tror ikke, at ministeren helt tør benægte dem.

Oven i det kan vi så lægge de stigninger, som en række af trafikskaberne har bebudet, fordi amterne på grund af skattestoppet er så klemte, at de ikke har andre at klemme end dem, som Dansk Folkeparti nu har overladt til ulvene. Det er det, der sker på trods af hr. Poul Fischers optimisme.

Så vil jeg godt stille et spørgsmål til Dansk Folkeparti og benytte en vigtig del af mit indlæg til det:

Den definition af skattestoppet, som jeg før citerede, nemlig en offentlig ydelse, som er delvis brugerfinansieret, er jo Venstres definition. Det var det, Venstres spindoktorer solgte skattestoppet på under valgkampen. Der troede nogle af os naivt, at den offentlige ydelse, som tilgodeså trafikken, altså den kollektive trafik, og de svage der, også ville være beskyttet. Det var meget naivt af os, meget naivt.

Men så havde vi i hvert fald håbet på Dansk Folkeparti, som udmærket er klar over, at den kollektive trafik selvfølgelig har en social sammensætning blandt brugerne, uanset at finansministeren har sagt, at det ved man ikke noget om – nu tror jeg ikke, at de har fyret alle deres eksperter ovre i Finansministeriet, så det er nok en åbenlys misinformation af Folketinget, man ved godt, at der er en social sammensætning der. Det ved Dansk Folkeparti naturligvis også godt. Det har jeg kunnet høre af det, der er blevet sagt fra Dansk Folkepartis side i dag.

Kl. 12.35

Vil Dansk Folkeparti så ikke gå ind og påtage sig det ansvar, som Venstre har smidt fra sig med hensyn til skattestopsbeskyttelsen? Hvis

man opdager, og der er et par år at opdage det i endnu, at man faktisk laver nogle stigninger, som kommer til at ramme præcis de grupper, som Dansk Folkeparti vil beskytte, er Dansk Folkeparti så på stikkerne?

Så er det jo ikke nok at sige, at det kan man ikke love noget om, for man har garanteret regeringen skattestoppet på de andre områder. Det har jo været konsekvensen. Man har sagt, at man godt vil være dem, der garanterer skattestoppet, kunne man så ikke også sørge for det dér, hvor det beskytter den svage part, så vi ikke ser de her takststigninger?

Så er der endelig spørgsmålet om pengene, hvor jeg synes, at vi skal se på Banestyrelsens investeringstakt for vedligehold, som altså tages af de penge her.

Der er i 2004 afsat lidt flere penge til banevedligeholdelse end i 2002. Nu har jeg ikke lige tallene her, og vi har jo ikke vores eksperter ved hånden, som ministeren har i Folketingssalen, så jeg kan ikke lige få dem gravet frem i en rasende fart. Men jeg mener, at hvis man ser på den investeringsbeskrivelse, der er fremlagt af regeringen, er den til gengæld lavere i 2005 og i 2006.

Det vil jeg godt have ministeren til at gå op og afkræfte, for så betyder det jo bare, at vi sikrer os, at vi holder et højere niveau til banevedligeholdelse i både 2004, 2005 og 2006, end vi har i 2002. Det vil i hvert fald være mægtig godt, hvis vi i dag kan få det ud af det, at ministeren i hvert fald forsikrer os om, at det har jeg misforstået, og at der selvfølgelig ikke er tale om, at man skærer i banevedligeholdelsen i 2005 og i 2006 i forhold til 2002, men at man får flere penge, ikke bare i 2004, men også i de andre år.

Men jeg er jo egentlig allermost optaget af at høre om Dansk Folkepartis interesse for de svage parter. Jeg skal gerne indrømme, at nogle af os har været dybt skeptiske over for, om den var seriøs, og om det ikke bare var noget, man sagde for at lyde sådan lidt social midt i det alt sammen. Jeg har været mere usikker på, om min skepsis var berettiget, for jeg synes, at der har været gode signaler fra Dansk Folkeparti, og at det ikke kun var de gamle, men at det også var andre svage grupper, man godt ville gå ind og have et godt øje til. Det er så udpræget dem, man rammer med denne her aftale.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Synes fru Margrete Auken ikke, at hun har en dårlig sag, når bl.a. trafikdirektør Johannes Sloth

i den artikel, jeg tidligere henviste til, nemlig Jyllands-Posten den 23. marts 2001, siger:

»Heller ikke i hovedstaden har et årligt tilskud på 85 mio. kr. haft nogen nævneværdig effekt. Det første år steg antallet af passagerer ganske vist med to-tre pct., men de seneste to år har der været et fald på to pct. om året, så antallet af rejsende i dag er lavere end før tilskuddet.«

Gør det, som Hans E. Zeuthen gav udtryk for, ikke også et vist indtryk? Jeg ved, at fru Margrete Auken tidligere i mange henseender har lagt stor vægt på, hvad Hans E. Zeuthen sagde. Han sagde, at det er en misforståelse at tro, at de lave priser giver væsentlig flere kunder til den kollektive trafik.

Til sidst vil jeg også gerne citere, hvad Amtsrådsforeningen vurderer. Der siger chefkonsulent Henrik Severin Hansen, at de amtslige bus-selskaber generelt har mistet passagerer, siden det nye statslige tilskud blev indført.

Jeg tror, at det fortæller lidt om, hvor meget glæde man har haft af de mere end 2 mia. kr., man har smidt ud.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Både Johannes Sloth og Hans E. Zeuthen og for den sags skyld også Henrik Severin Hansen har ret i, at vi har tabt passagerer. Men det behøver jo ikke at betyde, at det er, fordi der har været tilskud. Eller rettere sagt: Havde vi ikke tabt flere, hvis ikke tilskuddet havde været der? Det er jo nogle af de undersøgelser, der slet ikke er lavet.

Man kan se, at balancen mellem det at bruge sin privatbil, når man har den, og så bruge den kollektive trafik, alligevel har forrykket sig i hele den her periode. Det vil sige, at hvis folk har økonomien skruet på, er det, hvis de i forvejen har deres bil og det er billigere at bruge den.

Det, vi bliver ved med at sige i denne sammenhæng, er, at uanset hvad bliver det altså nu dyrere at bruge den kollektive trafik. Der siger både Johannes Sloth og Hans E. Zeuthen, og jeg går ud fra også Henrik Severin Hansen, for de ved, hvad de taler om, at det vil betyde færre passagerer, nemlig dem, der har en mulighed for at vælge den kollektive trafik fra. Det ved hr. Svend Heiselberg selvfølgelig også godt. Selv om han prøver at camouflere sin indsigt og har forholdsvist stort held med det, så ved jeg, at han godt ved, at det er sådan.

Kl. 12.40

Det, man nu gør, er, at man yderligere forringer den kollektive trafik, fordi man tager penge

fra den, sådan at de, der har mulighed for at fravælge den, vælger noget andet.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Det Radikale Venstre kan tilslutte sig Enhedslistens forslag, og det sker ud fra en række motiver.

Det første er, at vi i Det Radikale Venstre stadig har den lidt umoderne holdning, at man skal overholde de forlig, man indgår, og som bekendt var takstnedsættelsen en del af et forlig, der blev indgået mellem den daværende regering og SF og Enhedslisten.

Derudover skal jeg ikke lægge skjul på, at vi er dybt bekymrede for, hvilken effekt nedskæringen vil få ude i landet, ikke mindst i de større byer og amter, hvor man lægger dette her oven i takststigninger, der i forvejen var besluttet derude lokalt, og dermed kommer der ret dramatiske stigninger.

Hvis vi endelig skulle gøre det, kunne vi overveje at gøre det over en længere årrække, eller man kunne i hvert fald tage kontakt til de lokale og regionale myndigheder og forsøge at lave en plan for, hvordan man kunne gøre det her, uden at det bliver med stigninger på 15-20 pct. i taksterne til følge.

Endelig kan man sige, at det også fortæller noget om den generelle prioritering mellem kollektiv trafik og privat bilisme, der ligger i regeringens trafikpolitik, at man vælger at finansiere vedligeholdelsen af jernbanen ved, at man skærer ned på noget andet kollektiv trafik, mens man ved vedligeholdelsen af vejene godt kan finde pengene i reserverne.

Når alt det er sagt, synes jeg også, at de partier, som i sin tid indgik aftalen, som er dem, jeg vil tillade mig at kalde de ægte forkæmpere for den kollektive trafik, skylder hinanden at sige, at de penge, der er brugt på det her område, ikke har haft den effekt, de havde håbet på. De har haft nogen effekt, men de har slet ikke haft den effekt, vi havde håbet.

Det bygger jeg ikke så meget på det, der har været diskuteret meget i dag, nemlig sammenhængen mellem tilskuddene og passagertallene, for som fru Margrete Auken også var inde på, er der jo utrolig mange sammenhænge, der gør sig gældende i forhold til, hvorfor det er gået ned ad bakke for den kollektive trafik. Jeg bygger det på de ret omfattende undersøgelser,

der viser den manglende sammenhæng mellem tilskuddet og taksterne. Det fortæller mig, at de penge ikke alle steder og ikke lige konsekvent er blevet brugt til det, de var beregnet til.

Jeg synes, det er værd at nævne. Vi stemmer nu for det forslag, der ligger i dag. Nu bliver pengene fjernet, men når vi, og jeg tror og håber på, at det bliver inden for en nær fremtid, igen har magt, som vi har agt, og skal til at vurdere, hvordan vi vil styrke den kollektive trafik på bedst mulig måde, synes jeg, det er væsentligt, at vi tager de erfaringer med os og stiller os frit og åbent til at diskutere de metoder, med hvilke vi ønsker at fremme den kollektive trafik. Sådan vil Det Radikale Venstre i hvert fald forholde sig.

Tove Videbæk (KRF):

Jeg kan godt følge trafikministerens begrundelser for ophævelse af takstnedsættelserne vedrørende f.eks. de uklare kompetenceforhold osv. Og jeg ser det også som et positivt skridt, at de 360 mio. kr. fra det ophævede tilskud fremover skal bruges til styrkelse af kollektiv trafik og renovering af skinnenettet. Det er bare helt fint.

Men da vi i Kristeligt Folkeparti er meget optaget af, at vi skal have flest mulige danskere til at benytte kollektiv trafik, især i de tætbefolkede områder, og da vi er optaget af, at det skal være så overkommeligt som muligt for alle at benytte kollektiv trafik, er vi bekymrede over, at tilskuddet til takstnedsættelser bortfalder.

Vi er bekymrede for, hvad det kan betyde for lavtlønnede, der bruger kollektiv trafik til transport til arbejde. Vi er bekymrede for, hvad det kan betyde for enlige mødre, for unge på SU, for folk på førtidspension og for svage ældre, som i forvejen er meget trængt økonomisk, og som derfor vil blive hårdt ramt af selv den mindste takstforhøjelse. Selv små stigninger betyder meget for dem.

Kl. 12.45

Jeg er godt klar over, at formålet med fjernelser af det statslige tilskud absolut ikke er, at billetpriserne skal stige, men der er gået et eller andet selvsving i gang ude i de amtslige og regionale trafikkselskaber, for flere steder bruger man faktisk regeringens udmeldinger om ophævelse af det statslige tilskud som et springbræt eller en anledning til at sætte gang i stigninger af billetpriserne. Nogle steder hører vi endda om stigninger på 20-25 pct.

Det vil sige, at resultatet af ophævelse af det statslige tilskud alt andet lige vil medføre økonomiske problemer og stramninger for de øko-

nomisk dårligst stillede i Danmark. Derfor synes vi egentlig i Kristeligt Folkeparti, at Enhedslistens beslutningsforslag er sympatisk, og vi støtter det.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Keld Albrechtsen som ordfører for forslagsstillerne.

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil gerne sige tak til ordførerne for de partier, der har støttet dette her forslag: Kristeligt Folkeparti, Det Radikale Venstre, Socialdemokratiet og SF. Jeg synes, at der fra disse partiers side har lydt en klar, sammenhængende argumentation, som har befundet sig inden for virkelighedens verden og i respekt for de kendsgerninger, som ligger i den her sag.

Det samme kan man bestemt ikke påstå, når man ser på argumentationen fra de tre partier, der lægger stemmer til at fjerne tilskuddet. Helt i særklasse, fjernet fra virkeligheden, ligger Dansk Folkepartis argumentation. Dansk Folkepartis støtte til det forslag bygger på, hvis man skal tro hr. Poul Fischer, og han må jo vide, hvorfor Dansk Folkeparti støtter regeringens nedskæring, at Dansk Folkeparti antager, at selv om man fjerner disse penge, selv om man f.eks. fratager Hovedstadsselskabet 100 mio. kr., får det ingen som helst betydning. Det er stort set linjen i hr. Poul Fischers argumentation.

Jeg synes, det er ret fantastisk, at Dansk Folkeparti kan bygge på den forudsætning, at selv om man tager pengene, sker der ingenting. Jeg tror, at alle, der beskæftiger sig med virkeligheden, ved, at det er rigtige danske kroner, vi snakker om her, og hvis de mangler, skal de opkræves et andet sted, så skal de, som fru Tove Videbæk så præcis var inde på det i sit indlæg, opkræves hos de mennesker i samfundet, som har mindst i forvejen.

Jeg synes, som også fru Margrete Auken var inde på, at det belyser, at vi har at gøre med et parti, Dansk Folkeparti, som har hævdet, at det er et parti, der tager de sociale hensyn, for hvem det er vigtigt at beskytte de mennesker i samfundet, der har de mindste indkomster og ofte i øvrigt også de hårdeste livsbetingelser, f.eks. hårdt arbejde, men at vi må konstatere, at sådan er det ikke, når vi kommer til målstregen og de afgørende beslutninger skal træffes. Så er det ikke Dansk Folkeparti, der varetager de sociale hensyn. Det er det, vi kan se som konsekvens af den her sag.

Ministeren gav et svar her i salen, som var i modstrid med et skriftligt svar, han tidligere har givet Folketinget, hvori han bekræftede, at det sandsynligvis vil føre til prisstigninger oven i de prisstigninger, der i forvejen er planlagt i 2004, på i omegnen af 10 pct. Det har han i dag her i Folketingssalen ihærdigt forsøgt at bortforklare, kraftigt sekunderet af bl.a. hr. Svend Heiselberg.

Jeg vil også godt takke dem fra Socialdemokratiet, som har været oppe og påvise, at der altså er tale om en skævdeling af samfundet på den måde, at man i realiteten tager fra dem, der kører med den kollektive trafik, samtidig med at man bruger statens penge til at tilgodese dem, der kører i privatbil. Det samlede resultat bliver jo, at der vil være flere, der kører i privatbil, og færre, der kører med kollektiv trafik.

Kl. 12.50

Med så store prisstigninger, som der er udsigt til i nogle områder af landet, f.eks. i Århus- og Københavnsområdet, er der risiko for, at der kommer en decideret ond spiral, hvor prisstigningerne vil trække ekstra prisstigninger med sig, fordi passagertallet falder. Det vil føre den kollektive trafik ind i en ond spiral. Det er det, vi risikerer. Jeg håber selvfølgelig ikke, at det bliver så dramatisk, men vi nærmer os det punkt, den smertegrænse, hvor det kollektive trafiksystem ikke længere vil kunne bevare evnen til at fastholde de mennesker, som har mulighed for at gå over i en privatbil. Det er der nogen der ikke har. De vil stå med dyrere levevilkår.

Den underminering af grundlaget for den kollektive trafik kan blive meget dramatisk og få meget dramatiske virkninger. Det er den smertegrænse, vi nærmer os, og man må sige, at det er Dansk Folkeparti, der bærer ansvaret for, at det sker.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 41: Forslag til lov om ændring af ligningsloven. (Fradrag for passage af Storebæltsforbindelsen).

Af skatteministeren (Svend Erik Hovmand).
(Fremsat 31/10 2002).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Lars Christian Lilleholt er her ikke. Så går vi videre til hr. Jacob Buksti.

Jacob Buksti (S):

Ja, man kan jo næsten føle sig hensat til situationen før valget, altså at vi kommer først.

Socialdemokratiet kan tilslutte sig forslaget, således at det skattemæssige pendlerfradrag for Storebælt gøres permanent og der gennemføres et lignende fradrag på Øresund, så snart der foreligger en dansk-svensk aftale om beskatningen af pendlere i Øresundsregionen.

Vi er glade for, at skatteministeren med dette lovforslag lever op til det klare tilsagn, der før sommerferien blev givet af trafikministeren i forbindelse med den forståelse mellem aftalepartierne om den generelle takstproblematik for Storebælt og Øresund. Det blev her understreget, at pendlerfradraget på Storebælt og eventuelt Øresund var en integreret del af hele takstproblematikken og derfor måtte behandles som sådan.

Jeg skal imidlertid ikke undlade at give udtryk for, at jeg finder processen frem til lovforslagets fremsættelse ganske særpræget og rimelig snørklet. Det er således bemærkelsesværdigt, at økonomi- og erhvervsministeren i en kronik i Berlingske Tidende den 1. juli i år i anledning af Øresundsbroens 1-års-dag sammen med Frederiksbergs konservative borgmester mener sig i stand til at slå fast, at vi nu endelig har fået en regering, der har gjort, hvad den kan, for at tilgodese pendlere på Øresund. De skriver:

»Derfor har vi netop indført et brofradrag for pendlere på Øresund«.

Ja, det sagde de faktisk, lang tid før der havde været forhandlinger om spørgsmålet, lang tid før dette lovforslags fremsættelse, helt uden nogen forståelse for pendlersituationen og takstproblematikken i øvrigt. Hvorfor mon?