

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges enstemmigt med 105 stemmer.

Den fg. formand (Svend Auken):

Videnskabsministeren vil få meddelelse om denne beslutning.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Anden (sidste) 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. Første behandling 8/11 2002. Betænkning 27/2 2003).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Keld Albrechtsen (EL):

I den periode, hvor det her forslag har været under behandling i udvalget, er det blevet klarlagt, at der i år er almindelige driftsstigninger osv., som har ført til forhøjelser af taksterne i den kollektive nærtrafik på helt op til 7,1 pct. Der er til næste år udsigt til tilsvarende meget betydelige takststigninger, ikke mindst bl.a. som følge af privatisering af busselskaber osv., som jo medfører fordyrelser.

Kl. 10.15

Oveni ligger der så nu fra et flertal i Folketinget en tilkendegivelse om, at der skal gennemføres en takststigning, der effektivt vil lægge en yderligere forhøjelse på 10 pct. oveni. Det er efter min opfattelse en skandale.

Det er jo Dansk Folkeparti, som bærer ansvaret for, at bl.a. pensionisterne nu rammes, for oven i de almindelige takststigninger vil dette her også betyde, at mange trafikskelskaber vil

skære ned på de særlige ordninger, som har været til fordel for pensionisterne, således at folkepensionister, der jo ikke har nogen stor indkomst – det går jeg ud fra at Dansk Folkeparti kan være enig i – bliver yderligere hårdt ramt.

Jeg fatter simpelt hen ikke, at Dansk Folkeparti kan være med til at nedstemme det her forslag og på den måde ramme pensionister og andre grupper med beskedne indkomster, som simpelt hen får et ordentligt hak, hvis de fortsat skal benytte de offentlige transportmidler. Men det kan være, at det er Dansk Folkepartis opfattelse, at pensionister kan blive hjemme, hvor de bor. Der er ingen grund til, at de skal forlade deres bolig og deltage i samfundets almindelige liv. Det bliver i hvert fald konsekvensen for mange af dem. Det bliver betydeligt vanskeligt for dem, hvis den linje her fastholdes fra Dansk Folkepartis side.

Det er yderligere skuffende, fordi Dansk Folkeparti i september og oktober måned sidste år, da regeringen kom med sin plan om at fjerne taksttilskuddet, gik ud og anerkendte, at det faktisk ville få meget negative konsekvenser, og stillede i udsigt, at man vil gøre en indsats over for regeringen i forbindelse med finanslovforhandlingerne for at prøve at få løst det her problem, så vi ikke skulle have disse meget store takststigninger. Hvad er der blevet af Dansk Folkepartis indsats på dette område? Intet som helst, andet end at regeringen nu får lov til at gennemføre disse kolossale takststigninger.

Den kollektive trafik har mistet passagerer inden for de senere år, bl.a. på S-togs-trafikken. Dette vil yderligere være med til at fremskynde en udvikling, hvor de, der har råd til det, køber en bil, og de, der ikke har råd, f.eks. folkepensionisterne, kan sidde tilbage i deres bolig uden mulighed for at komme ud og deltage i samfundets almindelige aktivitet.

Jeg synes, at det er en meget, meget uheldig udvikling. Og det er dybt beskæmmende at se, at ministeren er fuldstændig ligegyldig over for de problemer, som på den måde påføres den del af vores befolkning, som har mindst at stå imod med.

Det er miljøpolitisk helt ude i hampen på den måde at prøve at få proppet endnu flere privatbiler ind i de store byer og skabe endnu større trafikkaos i myldretiden. Og det er socialpolitisk en skandale, at man kan føre en politik, der i den grad er vendt mod den del af befolkningen, som burde have bevågenhed fra Folketingets side.

Jeg kan ikke sige andet og mere nu, end at vi i Enhedslisten dybt beklager den situation, som er opstået. Vi vil selvfølgelig, når finanslovforhandlingerne kommer, genrejse det her spørgsmål. Vi vil ikke opgive det. Vi vil da selvfølgelig håbe på, at der til den tid kan være en grist af social ansvarlighed tilbage hos Dansk Folkeparti, men det tyder det jo altså desværre ikke på at der er. Dette med det sociale var noget, man brugte i valgkampen. Men det viser sig jo i stadig flere tilfælde, at når det kommer til praktisk udførelse, er den sociale solidaritet hos Dansk Folkeparti meget svær at få øje på. Det er meget skuffende for os at iagttagelse dette forløb, men jeg synes i hvert fald, at befolkningen skal vide, hvem det er, der bærer ansvaret for, at disse takststigninger kommer.

Margrete Auken (SF):

Under en kirkedebat, vi havde for nylig, tror jeg, at det var en socialdemokrat, der sagde, at det eneste, der er helligt for denne regering, er skattestoppet. Det er jo ikke rigtigt, for det er kun det klasserene skattestop, der er helligt. I det klasserene skattestop, som alene beskytter ejere og bilister, skal der ikke være nogen slinger i valsen.

Kl. 10.20

Man kunne godt op til valget have troet, at det var en anelse bredere, for da havde Venstre udtrykkeligt sagt, at skattestoppet også gjaldt offentlige ydelser, der var helt eller delvis brugerfinansierede. Og det er jo så udpræget en beskrivelse, der dækker den kollektive trafik. Så der havde man dog i det mindste ment, at der var en enkelt lille social – jeg kunne næsten kalde det slagside – i det ellers så klasserene skattestopforslag, som vi har haft.

Det viste sig jo så også at være om ikke en misforståelse så et svig fra Venstre. De havde simpelt hen ikke været vakse, da de lavede det der oplæg. De havde ikke opdaget, at det kunne komme til at tilgodese den kollektive trafik, og det var ikke meningen. Det skulle sandelig ikke tilgodese den kollektive trafik, det skulle kun tilgodese ejere og bilister. Derfor står vi nu i den situation, at taksterne på den kollektive trafik bare kan stige og stige og stige.

Nu får vi lige om lidt – jeg garanterer det – hr. Heiselberg herop, vi får hr. Fischer herop, og vi får måske oven i købet trafikministeren herop, og de fortæller, hvilken lyksalighed det er for

den kollektive trafik. Det er en gevinst, at taksterne nu stiger, for der var jo nogle, der var kritiske over for det tilskud, da det kom i sin tid.

Det var bl.a. mine egne partifæller i amterne, og jeg har hørt fra mange andre, at den 10 pct.-reduktion ikke var en god måde at anbringe grønærtforligets penge på. De sagde det med den meget fornuftige begrundelse, at for dem, der ikke er i toget, er det ikke åbenlyst og oplagt, at taksterne falder. Det vil sige, at man ikke får flyttet ret mange, som ikke ved det, fra bilerne og over i toget, hvis man derimod kører med tog, er det jo stensikkert, at man opdager det, når taksterne stiger.

Det, som man jo der frygtede, var, at der ikke var robusthed i dette Folketing til, at man ville fastholde dette tilskud. Og derfor ville den dag komme, hvor man snuppede det fra dem igen, og så ville vi få miseren. Det var en meget klar begrundelse, der kom, og den var rigtig. Og derfor gjorde vi også meget ud af, at pinsepakkens penge kom til at ligge på en anden måde.

Men det var jo ikke det samme som at sige, at så ville det være til skade for den kollektive trafik, at de havde fået dette tilskud. Den sociale effekt af det er i hvert fald tydelig, selv om det dog også havde en meget begrænset passagermæssig effekt. Men det havde helt tydeligt den sociale effekt. Og den passagermæssige effekt bliver i hvert fald meget tydelig, når man nu tager tilskuddet væk.

Det foregår oven i købet på den hånse måde, at det tilskud, man tager, bliver de eneste penge, der kommer ekstra til banevedligeholdelse. Så nu siger man: Vi gør skam noget for den kollektive trafik. Det er lige på nippet til, at man siger, at man gavner den ved at tage det her tilskud, som nogen kritiserede, og putte det over til den banevedligeholdelse, som man i alle andre henseender forsømmer, fordi der jo ikke er penge til noget som helst på grund af det her hellige skattestop og slet ikke til den kollektive trafik. Der er kun til asfalt.

På den måde har man nu sikret sig, at hele denne her linje er blevet ren og fin og klasse, og at der ingen slagside er overhovedet! Og at Enhedslisten er overrasket over, at Dansk Folkeparti støtter den linje, siger noget om, at Enhedslisten har været alt, alt for naive i forhold til Dansk Folkepartis retorik. Dansk Folkeparti er, hvad skattestoppet angår, lige så klasserene som Venstre og Konservative.

Poul Fischer (DF):

Det enkelte trafikskelskab fastsætter jo selv sin takstpolitik, og man har 1¼ år til at agere på. Jeg har da også set udmeldinger fra nogle trafikskelskaber, der har været på banen og sagt, at det kan man godt omstrukturere sig til, det kan man godt rationalisere sig til, og det kan man godt udbyde sig ud af, så det her får ikke nogen stor virkning.

Den 10 pct.-nedsættelse, som kom på taksterne fra 1997, var jo en aftale mellem den gamle regering og venstrefløj. Baggrunden for den var jo, at den skulle gavne miljøet, ved at den flyttede flere folk over i den kollektive trafik. Det har trafikallet vist at den ikke har gjort.

Kl. 10.25

Det er på den baggrund, at regeringen og Dansk Folkeparti har lavet en aftale om at omprioritere de midler til banevedligeholdelse, således at man får en bedre regularitet på banerne. De reaktioner, der kom, da befolkningen blev hørt, efter at forslaget var kommet på banen, var, at man hellere så, at man kom frem til tiden, og så måtte det koste en lille smule mere.

Men som sagt, det er jo de enkelte trafikskelskaber, der fastsætter takstpolitikken, og derfor er det også dem, der helt og holdent bestemmer over, hvad de enkelte skal betale for den og den ydelse.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil godt spørge hr. Poul Fischer: Hvordan kan det være, at Dansk Folkeparti, når det gælder om at finde penge til nogle bestemte reparationer af nogle bestemte jernbanespor, har udset lige nøjagtig en gymnasieelev fra Esbjerg og en folkepensionist fra Århus til at skulle betale for, at skinnerne ved Sorø bliver repareret? Hvorfor er det lige præcis de to grupper – de to mennesker – der skal have den regning, og f.eks. ikke dem, der tjener mest i samfundet?

Det synes jeg da er en besynderlig ordning. Skal det være Dansk Folkepartis fordelingspolitik fremover, at man udser sig nogle ganske bestemte grupper, der ingen som helst penge har, til at betale for de forskellige samfundsopgaver, som er på alle mulige andre områder?

Det hænger jo overhovedet ikke sammen, og jeg vil godt bede hr. Fischer om at prøve at forklare, hvorfor det lige præcis er de mennesker, som har allerfærrest penge, som skal betale for, at nogle skinner skal repareres. Det er helt uforklarligt.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hr. Poul Fischer sagde, at der var høringssvar på det her forslag. Det er der jo ikke, og der har heller ikke været svar på, om man hellere ville have forbedringer, man er ikke blev spurgt sådan. Der er kommet denne dramatiske nedskæring.

Det er fuldstændig rigtigt, at hvis man spørger passagerer om, hvad der er vigtigt, så er det vigtigt, at togene har en ordentlig kvalitet, det er vigtigt, at de har en ordentlig regularitet, det er vigtigt, at man kan sidde ned, og det er vigtigt, at de har en høj frekvens. Alt det skal selvfølgelig tilgodeses, og det har været vores politik hele vejen igennem. Men det er altså ikke lige meget, hvad det koster at køre med den kollektive trafik. Og der er ingen, der har sagt, at man uproblematisk kan klare de dramatiske takststigninger, der er stillet i udsigt.

Jeg har hørt medlemmer fra regeringen sige, at nu havde de jo tid til at indstille sig på det, men det svarer jo til, at man siger til fiskene i akvariet, at de har tid til at indstille sig på, at man tager alt vandet fra dem. Der er altså en smertegrænse, og den er klart overskredet her. Og der er ingen fra de kollektive trafikskelskaber, der har sagt, at det ikke spiller nogen stor rolle med de her dramatiske takststigninger.

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Til hr. Keld Albrechtsen: Jamen jeg er ikke ude på at ramme nogen bestemt gruppe, men man har 1¼ år til at agere på i denne sag. Jeg har en tro på, og jeg har også fra nogle trafikskelskaber set, at det ikke er noget problem, og at det ikke vil blive nogen dramatisk stigning, der vil komme ud af det. Der har jo været nævnt stigninger på op til 20 pct., men man kan altså ikke fjerne 10 pct. og så få noget til at stige 20 pct.

Venstrefløj ville jo gerne have lavet ordningen permanent, fordi de ønskede flere over i den kollektive trafik, og det kan der jo også være en god mening i. Men vi må jo konstatere, at det ikke har virket, og så vil man gøre ordningen permanent! Her har vi en anden holdning, da vi ønsker en bedre regularitet.

Når vi ser tilbage til det tidspunkt, hvor 10 pct.-tilskuddet kom, og ser på de prisstigninger, der har været fra det tidspunkt og til i dag i den kollektive trafik, kan man jo også sætte et spørgsmålstejn ved, om trafikskelskaberne har været så effektive, og om det 10 pct.-tilskud egentlig er blevet brugt godt nok.

Kl. 10.30

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg må indrømme, at jeg har sværet ved at følge hr. Poul Fischers beregning af tiden, for ifølge hr. Poul Fischer er der åbenbart 1¼ år til nytår. Det er overraskende for mig. Efter min hovedregning er der 10 måneder. Og situationen er altså, at om 10 måneder ryger taksterne 10 pct. op, plus de almindelige driftsstigninger og de stigninger, der kom her den 1. januar.

Det er da muligt, at privatiseringen har haft dybt negative virkninger i trafikskaberne. De er jo blevet privatiseret i stor grad, og derfor er de sikkert meget ineffektive, men hvorfor skal det gå ud over folkepensionisten i Århus eller gymnasieeleven i Esbjerg?

Men det er måske sådan, at ud over, at man tager pengene fra dem, der har allermindst, skal de også betale regningen for privatiseringen? Jeg synes, at hr. Poul Fischer bliver nødt til at forklare, hvorfor det lige præcis er de mennesker, som har mindst, som skal betale for, at nogle skinner, der for længst burde være blevet repareret, skal repareres. Det spørgsmål fik vi ikke noget svar på.

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Det er til hr. Keld Albrechtsen: Jeg må jo blot konstatere, at vi ikke helt taler det samme sprog. Der var 1¼ år til at reagere, fra lovforslaget blev fremsat i oktober sidste år. Det er da korrekt, at der er 10 måneder fra nu af, men det har jo ikke noget med dette at gøre, som er et beslutningsforslag, der er fremsat af Enhedslisten. Da Dansk Folkeparti og regeringen indgik aftalen, var der 1¼ år.

Det, jeg siger, er da notorisk rigtigt: at der er trafikskaber, som kan rationalisere og udlicite sig til, at det her ikke får ret store konsekvenser for den enkelte bruger af den kollektive trafik. Der er også trafikskaber, der ikke vil agere på det. Og så er jeg da enig i, at det koster 10 pct. Når man fjerner 10 pct., mangler der 10 pct. Enig.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Skal hr. Poul Fischers synspunkt så forstås på den måde, at Dansk Folkeparti mener, at det er trafikskaberne, der har ansvaret for det her? Når man fjerner 10 pct., skal trafikskaberne

bare sørge for, at taksterne ikke stiger 10 pct., og hvis de alligevel forhøjer taksterne med 10 pct., er det trafikskaberne, der har svigtet, for det er sandelig ikke Dansk Folkeparti.

Selv om de ikke når at finde en løsning til den 1. januar, så havde de 1¼ år til det, siger hr. Poul Fischer, og så kunne de bare have fundet nogle penge i den blå luft, som ikke eksisterer. Hvis det viser sig, at de ikke kan det, for det vil jo nærmest være et mirakel, hvis det skulle kunne lade sig gøre, er det bare ærgerligt, så må pensionisten betale regningen.

Det vil hr. Poul Fischer ikke rodes ind i, for han har fraskrevet sig ansvaret. Hvis andre svigter, er der ikke noget at gøre ved det. Så er det gymnasieeleven og pensionisten, der må betale regningen. Det kan ikke forstyrre hr. Poul Fischers nattesøvn, heller ikke hvis det viser sig, at man ikke når det. Det er bare alle andres skyld. Hr. Poul Fischer kan da forhåbentlig selv høre, at det ikke er en forklaring, som man anstændigvis kan komme med til befolkningen.

Svend Heiselberg (V):

Efter min mening er det rent hysteri, vi hører. Og til det med, at man siger, at billetprisen er steget 7 pct. i år, så er det jo først fra næste år, tilskuddet bliver fjernet, så man kan vel vanskeligt bebrejde regeringen, at billetprisen stiger 7 pct. i år.

Jeg vil også gerne sige, at jeg synes, det er meget trist at måtte konstatere – det har i hvert fald den nye regering måttet konstatere – at man har overladt nogle nedslidte baner, som man ikke har ofret penge på, som der skulle findes penge til.

Man har siden 1997 smidt over 2 mia. kr. ud til at forsøge at nedsætte billetpriserne. Og vi må jo sige, som vi også sagde dengang, at der ikke kommer flere passagerer af den grund. Men det påstod man jo fra venstrefløjen at der ville komme.

Kl. 10.35

Det, vi sagde, var det samme, som formanden for Hovedstadens Udviklingsråd, nuværende formand for Amtrådsforeningen, Kristian Ebbensgaard, sagde. Han sagde det på den måde, at de aldrig havde bedt om de penge. Det er et citat fra Jyllands-Posten den 23. marts 2001. Han tilføjede, at de fik dem proppet ned i halsen. Og videre sagde han, at hvis formålet havde været at få flere til at rejse med den kollektive trafik, havde pengene været spildt.

En anden klog mand, nemlig den tidligere formand for Transportrådet, professor Hans Zeuthen, siger i samme artikel, at det er en misforståelse at tro, at lave priser giver flere kunder til den kollektive trafik.

Der er ingen forståelse blandt de lærde – dem, der har lidt forudsætning for at kunne udtale sig om den kollektive trafik – for, at det var noget, der fik nogen indvirkning på den kollektive trafik.

Så må vi vel også sige, at der jo sker en almindelig lønudvikling i samfundet, som selvfølgelig også gør, at der sker en prisstigning. Pensionisterne og alle andre grupper får jo mere i løn. Det skal buschaufførerne selvfølgelig også have, og derfor er det naturligt, at der sker en vis prisstigning også på billetprisen.

Men vi må klart tilbagevise, at det, som man nu kører frem med, nemlig at der allerede i år kan præsteres en prisstigning på 7 pct., er noget, som har indvirkning på det, som regeringen agter at gennemføre fra næste år. Det er jo rent hykleri at stå heroppe og påstå, at det er noget, som regeringen har indflydelse på.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg er nødt til at rette hr. Svend Heiselberg, for det ser ligesom ud, som om man ikke kan huske de aftaler, der er indgået om renovering af veje og baner. Der er også noget, der ikke rigtigt harmonerer i forhold til, at det er i 2004, man ligesom skal i gang med at renovere jernbanerne. Er det ikke korrekt, at der er indgået en aftale om renovering af veje og baner fra 2000 til 2003, og at det er derfor, den siddende regering med Dansk Folkeparti på baggrund af nye analyser nu går ind i 2004 og iværksætter en fortsættelse af renoveringen af jernbanerne i Danmark? For det er jo de faktuelle tal.

Når man siger, at det ikke har virket i forhold til passagerantal, skulle man lige prøve at se på det, hvis vi ikke havde gjort det. Der har jo været en god tilgang til den kollektive trafik, så man kan ikke umiddelbart gøre det op på den måde.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Det lykkes hr. Heiselberg at komme med en betydelig række forkerte oplysninger i løbet af meget kort tid. Hr. Heiselberg oplyste bl.a., at pensionisterne skulle have fået de samme lønstigninger, som folk på arbejdsmarkedet. Det er ikke

rigtigt. De får jo en nedsat regulering som en følge af satspuljeforliget. De følger ikke med inflationen. Og de følger da slet ikke med takststigninger på 7 pct.

Så siger hr. Heiselberg – det er en anden forskert oplysning – at han ikke har noget medansvar for de takststigninger, der finder sted. Mig bekendt har Venstre støttet alle de privatiseringer, der er blevet gennemført af busselskaberne, og det er dem, der medfører takststigningerne. Dem har man støttet i Folketinget, dem har man støttet i amtsrådene, og dem har man støttet i kommunalbestyrelserne. Jeg tror ikke, at hr. Heiselberg vil kunne nævne et eneste sted, hvor der er sket de privatiseringer, uden at Venstres byrådsgruppe, amtsrådsgruppe eller folketingsgruppe har støttet det. Det ville være interessant at høre. Jeg har i hvert fald ikke kendskab til sådan en situation.

Hr. Heiselberg er fuldt ud medansvarlig, og hans parti har medansvaret for det her på alle niveauer: på byråds-, amtsråds- og folketingsniveau. Det kan hr. Heiselberg ikke løbe fra.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil gerne sige, at når hr. Albrechtsen påstår, at vi har indflydelse på den prisstigning på de 7 pct., som sker i år, er det ikke rigtigt. Det har vi bestemt ingen ansvar for, for det er op til de forskellige trafikskaber og amterne. Det, der ville kunne ske, vil være fra næste år. Det er først der, regeringens beslutning træder i kraft. Så vi har ingen indflydelse på det her. Det vil jeg gerne tilbagevise.

Kl. 10.40

Så vil jeg også gerne sige til hr. Poul Andersen, at de 350 mio. kr. jo bliver lagt oveni, så vi kan få en retablering af skinnerne, for det blev forsømt i den tidligere regerings tid. Så der kommer ekstra 350 mio. kr. oveni.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes, at én ting er, at man har en politik og man gennemfører den rådt og brutalt. Noget andet er, at man oven i købet forsøger at fralægge sig ansvaret og skubbe det over på alle mulige andre.

Derfor vil jeg godt spørge hr. Heiselberg: Er det korrekt, at Venstre har fuldt ansvar for de kommuneaftaler, som har medført takststigningerne? Er det korrekt, at Venstres amtsrådsgrupper og Venstres byrådsgrupper overalt i landet

har fuldt medansvar for de takststigninger, der sker? Er det korrekt, eller er det ikke korrekt?

Eller er det sådan, at det er lykkedes partiet Venstre at finde en placering her i samfundet, hvor der på afgørende områder kan ske en masse ting, uden at Venstre har noget som helst medansvar for det? Det ville være et meget interessant synspunkt, hvis regeringspartiet Venstre nu er i stand til at fraskrive sig det almindelige ansvar for alt muligt, som sker i samfundet. Selvfølgelig er det ikke tilfældet. Selvfølgelig er hr. Heiselberg et hundrede procent ansvarlig også for de takststigninger, der er sket pr. 1. januar i år.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg betragter hr. Svend Heiselbergs udsagn herfra som en ren tilståelsessag, for det fremgik jo klart og tydeligt, at det kom oveni. Det vil altså også sige, at hr. Svend Heiselberg klart har bekræftet, at der lå en plan for renovering frem til og med 2003.

Efterfølgende har man så i regeringen sammen med Dansk Folkeparti taget dette beløb og lagt det oveni efter en ny analyse af de ting her. Det er en ny aftale. Det er flere penge, der kommer til det. Men man skal ikke stå her og sige, at der ikke har været en proces i gang, for det har der altså. Og det mener jeg også at hr. Svend Heiselberg her har givet klart udtryk for.

Den fg. formand (Svend Auken):

Så er det hr. Svend Heiselberg for at svare.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det er rigtigt, at der har været en proces i gang, men det har været en meget langsommelig proces. Der kom jo først lidt gang i den, da vi havde givet tilsagn om at komme med nogle ekstra penge. Så får vi vel forhåbentlig lavet noget ved de skinner, som har et tiltrængt behov.

Så må jeg sige til hr. Albrechtsen: Vi blander os jo ikke i de kommuneaftaler, som vi indgår i fuld enighed med amter og kommuner, hvordan de skal drive deres trafikskelskaber. Det er jo op til amter og kommuner at drive dem. Det kan og skal vi ikke blande os i.

Når amterne og trafikskelskaberne nu finder på, at de vil have 7 pct. mere for at køre i år, kan regeringen jo ikke gøre for det. Det er da helt urimeligt at begynde at ville lave politisk plad og tro, at man kan bilde pensionisterne ind, at det

er noget, som regeringen skulle have indflydelse på, da vi overhovedet ikke har rørt ved de takster. Det er først fra næste år, man fjerner det tilskud til kollektiv trafik.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Der er jo ikke nogen partier her i Folketinget, der ikke ville fortsætte processen. Det havde vi også lagt op til, og det ved hr. Svend Heiselberg også udmærket. Grunden til, at man har lidt dårlig samvittighed i forhold til det her, er vel, at man ikke har vægtet det så tungt tidligere, men nu kommer med en ekstra pose penge, som man har taget fra et andet område. Det vil sige, at man ikke har været ude at skaffe dem. Man har taget pengene fra de eksisterende rammer. Jeg ved såmænd ikke, hvor meget der er at klappe i hænderne over.

Kl. 10.45

Jens Peter Vernersen (S):

Uanset hvor meget man forklarer, at det betyder 7 pct. på billetter, osv. osv., må man jo tilbage til udgangspunktet, og jeg må sige til både Venstre og Dansk Folkepartis ordfører: Udgangspunktet er jo, at man tager 350 mio. kr. fra pendlere, fra de ældre og fra de unge, der skal på gymnasiet, idet billetpriserne nu kan hæves med det beløb. Det er jo det korte af det lange af det – hverken mere eller mindre! Det er en større brugerbetaling, og det er helt åbenbart noget, man vælger at gøre, fordi man på den måde får opkrævet den skat, man i øvrigt ellers ikke får opkrævet. Det er jo det, det drejer sig om.

Man siger: Vi har et skattestop, men vi kan ikke undvære pengene på dette område, og så lader vi ældre, unge mennesker, som går i gymnasiet, og pendlere, der skal på arbejde, betale disse 350 mio. kr. Det er helt uhørt, at man på den måde tager pengene fra passagererne for at renovere skinnerne.

Jeg må sige, at det er jo ikke sådan, at der ikke er brug for dette. Jeg var ude og kigge på et område fra Struer til Vejle, hvor der i øvrigt ikke sker noget som helst, og hvor svellerne er fra 1968. Der har dog været visse tidspunkter siden da, hvor Venstre også har haft ansvaret for trafikpolitikken, og nogle gange, når der skal laves festlige interviews, påberåber disse folk i Trafikudvalget sig, at de har haft ansvaret hele tiden. Men uanset hvordan man vender og drejer det, bliver det her en ekstra udgift for den gruppe, som er nødt til at tage tog eller er nødt til at tage

bus, og det er jo bestemt ikke dem, der har flest penge.

Når vi ser på, hvordan man ellers normalt opkræver skat, gør man det sådan, at de, der tjener mest, også kommer til at betale mest i skat, men her gør man det lige bestemt omvendt. Det er jo det korte af det lange i den situation.

Jeg kan godt forstå, at både Venstres ordfører, hr. Heiselberg, og Dansk Folkepartis ordfører, hr. Fischer, heroppefra på mange forskellige måder forsøger at bortforklare. De siger: Jamen når man nu får den reducere på 350 mio. kr., kan man rationalisere. Jamen der er jo ikke noget som helst i vejen for, at hvis den rationalisering skulle laves, kunne man lave den under alle omstændigheder og stadig sikre, at de, der er nødt til at tage tog og bus på arbejde eller i skole, og de ældre kunne have disse billige billetter. Det er helt enkelt at tage et meget stort beløb fra en gruppe i det danske samfund. Anderledes kan det ikke være, og derfor synes jeg, det er beskæmmende, at man ikke bare indrømmer, hvordan tingene hænger sammen, i stedet for disse helt utålelige bortforklaringer, som vi har hørt i denne sag.

Det kan ikke nævnes tit nok, og det er der heldigvis også mange der gør, at det her er et eksempel på, hvordan Venstre finansierer skattestoppet: Man tager pengene, i dette tilfælde 350 mio. kr., fra nogle bestemte grupper, og det er jo ikke det eneste område, man gør det på. Det gør man på en række andre områder, uddannelse, efteruddannelse, osv. osv. Jeg synes, det skal siges for at få den nødvendige sammenhæng med forslaget her.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 46 (S, SF, RV, EL og KRF) stemte for, 56 (V, DF og KF) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Anden behandling af lovforslag nr. L 110: Forslag til lov om ændring af lov om jordbrugs anvendelse af gødning og om plantedække. (Forenkling af gødningsplanlægning).

Af fødevareministeren (Mariann Fischer Boel). (FremSAT 11/12 2002. Første behandling 14/1 2003. Betænkning 26/2 2003).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslaget sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslaget vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Den fg. formand (Svend Auken):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Forespørgsel nr. F 40:

Forespørgsel til fødevareministeren:

»Hvad kan ministeren oplyse om det arbejde, der er sat i gang om ændring af landbrugsloven med særligt henblik på opkøb af naturarealer – f.eks. af almene fonde – og jordbrugskommissionernes lovgrundlag og sammensætning?«

Af Ritt Bjerregaard (S), Kristen Touborg (SF), Martin Lidegaard (RV) og Keld Albrechtsen (EL).

(Forespørgslen anmeldt 29/1 2003. Fremme af forespørgslen vedtaget 4/2 2003).