

serne for 2005 og 2006 holder sig til pris- og lønudviklingen og skærer til efter den.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil gerne undskylde, hvis jeg skulle have forsøgt at bibringe nogen det indtryk, at hr. Poul Fischer ligefrem glæder sig, hver gang der kommer en takststigning. Det tror jeg da ikke han gør. Men det, han har gjort, er, at han har fralagt sig ansvaret for, hvad der sker i 2005 og 2006.

Det var bare det, jeg beskrev, og det bekræfter hr. Poul Fischer i og for sig også selv, og ministeren bekræfter det ved sin tavshed, sin manglende mulighed for at svare. Derved bekræfter ministeren det jo også. Derfor står vi i en dårlig situation med hensyn til 2005 og 2006.

Det er da mærkeligt, at man kommer og siger, at fra 2007 er det meget vigtigt, at der kommer en regulering, så der kommer en begrænsning, men den skal nu ikke lige gælde i 2005 og 2006. Det er da lidt mærkeligt, og det kunne da godt give anledning til den tanke: Hvad er det, der skal ske i 2005 og 2006, når der lige nøjagtig ikke skal være nogen begrænsninger på stigningerne i de 2 år? Hvad er det så, der skal ske? Det er vel meget kort fortalt takststigninger og nedlæggelse af busser, og det er fralæggelse af ansvaret.

Jeg beklager, men sådan ser billedet altså ud efter debatten i dag med hensyn til Dansk Folkepartis og regeringens standpunkt.

Kl. 18.30

Hermed sluttede forhandlingen.

Første næstformand (Svend Auken):

Som tidligere meddelt vil afstemningen om de fremsatte forslag til vedtagelse blive foretaget i mødet i morgen.

Den næste sag på dagsordenen var:

23) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 148:

Forslag til folketingsbeslutning om en takstnedsættelse og stop for nye takststigninger i den kollektive trafik.

Af Margrete Auken (SF) m.fl.
(Fremsat 12/3 2004).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Der er en meget sjælden grad af enighed mellem regeringen og Socialistisk Folkeparti i den sag i beslutningsforslag nr. B 148, der ligesom den netop afsluttede forespørgsel fra Enhedslisten vedrører taksterne i den kollektive trafik.

Beslutningsforslaget består af to elementer, dels et forslag om et stop for takststigninger, dels et forslag om at reducere taksterne i den kollektive trafik til niveauet, fra før regeringen trådte til i efteråret 2001.

Som jeg nævnte i forbindelse med behandlingen af forespørgsel nr. F 50, lægger regeringen op til, at der i forbindelse med den nye kommunale struktur og opgavefordeling etableres et nyt sæt rammer for taksterne i den kollektive trafik. I første omgang sker det ved, at der lægges et loft over, hvor meget taksterne i den kollektive trafik må stige. Det svarer til den mekanisme, der allerede i dag gælder for taksterne i DSB. Dette takststigningsloft vil blive defineret på baggrund af et indeks for pris- og lønudviklingen, der omfatter udviklingen i omkostningsstrukturen i den samlede kollektive trafik.

Regeringens forslag betyder, at borgerne sættes i centrum, og at passagererne skånes for takststigninger. For kommuner, der vil have takstkompetencen i den nye struktur, vil begrænsningerne i mulighederne for takststigninger betyde et incitament til at effektivisere busdriften og måske overveje at anvende mere fleksible busløsninger i områder med begrænset efterspørgsel.

På længere sigt har regeringen et mål om, at der skal gælde samme takster, billetter og rejseregler i hele den kollektive trafik. Det vil formentlig ske inden for en årrække i sammenhæng med introduktionen af det elektroniske rejsekort.

Det er således regeringens målsætning, at den kollektive trafik skal gøres endnu mere enkel og gennemskuelig, og at sammenlignelige rejser som udgangspunkt skal koste det samme, uanset hvor langt man rejser, uanset hvor i landet man rejser.

Det er således min klare vurdering, at regeringen med sit udspil til den nye kommunale struktur og opgavefordeling til fulde har imødekommet i hvert fald første del af beslutningsforslaget.

Når det gælder den anden del af beslutningsforslaget, hvor forslagsstillerne ønsker, at tak-

sterne i den kollektive trafik reduceres til niveauet, fra før regeringen trådte til, ligger regeringen og SF et stykke vej fra hinanden.

Jeg synes, det er ganske tankevækkende, at SF i lyset af både Færdselsstyrelsens effektivvurdering af takstnedsættelsesordningen fra 1999 og Trafikministeriets seneste analyse af taksterne i den kollektive trafik kan foreslå, at staten atter skal bruge penge på takstnedsættelser.

Jeg er godt klar over, at forslagsstillerne i bemærkningerne til forslaget skriver, at de ikke har lagt sig fast på, om takstnedsættelsen skal ske i form af genindførelse af det hidtidige tilskud til takstnedsættelser eller på anden vis, men det ændrer jo ikke ved to meget centrale konklusioner fra de nævnte undersøgelser. For det første at takstnedsættelser ikke er et effektivt middel til at fremme brugen af den kollektive trafik. For det andet at et statsligt tilskud til nedsættelse af taksterne er et dårligt instrument til at sikre et bestemt takstniveau i et kollektivt trafiksystem med decentral takstkompetence.

Ud fra en samlet betragtning kan regeringen derfor ikke tilslutte sig SF's beslutningsforslag. Som nævnt rummer forslaget gode elementer omkring styring af takstudviklingen, men regeringen er under ingen omstændigheder indstillet på at anvende statslige midler til at reducere taksterne i den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Man kan jo bare konstatere, at regeringen i hvert fald har ønsket at inddrage statslige midler, som har ført til, at taksterne er steget i den kollektive trafik. Så den omvendte model har regeringen altså ikke noget imod, nemlig at man trækker penge ud af den kollektive trafik med den konsekvens, at taksterne stiger.

Nu erklærede ministeren sig stort set enig i den første del af beslutningsforslaget, i og med at man har bebudet, at man i forbindelse med strukturreformen vil lave et slags loft over priserne på den kollektive trafik. Men bare lige for at der ikke skal være nogen tvivl tilbage ude i de små hjem efter den her debat: Der er ikke noget til hinder for, at taksterne med regeringens model kan stige i både 2005 og 2006, uden at regeringen gør det mindste for at gribe ind.

Kl. 18.35

Der er ikke nogen som helst tillid til, at regeringen eller trafikministeren vil tage initiativer til at sænke niveauet. Og det er jo det, der er hele problemet: Man har fået skabt en ond cirkel for

den kollektive trafik i den nuværende regerings tid med takststigninger ved fjernelse af taksttilskuddet og ved den stramme økonomiske styring af kommuner og amter.

Der er altså ikke nogen initiativer i vente, som skal føre til lavere takster. Nej, der er tværtimod udsigt til højere takster og så et loft et eller andet sted ude i fremtiden.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg gav svaret i besvarelsen på F 50, og jeg gav også svaret i mit svar på dette beslutningsforslag, B 148. Hvis der er takststigninger i 2005 og 2006, så er det noget, amter og kommuner beslutter. Det er deres kompetence alene at beslutte det. Jeg håber ikke, at der vil blive takststigninger, men det er op til dem at beslutte det. Det er ikke op til regeringen.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jamen nu har det jo faktisk været op til regeringen at beslutte, at trafikskaberne står i den kattedpine. For ministeren må da i hvert fald kunne bekræfte – så meget kan man vel ikke sno sig – at det tilskud, der hidtil har været givet til taksterne på omkring 360 mio. kr., har ministeren støttet af Dansk Folkeparti fjernet. Så det kan vel ikke komme bag på ministeren, at man efter den øvelse oplever takststigninger i den kollektive trafik ude omkring i amterne.

Der er så oven i købet nogle amter, som har valgt at strække sig yderligere for at undgå, at man får hele slaget med ét, og har trukket pinen ud i en periode. Der er nogle amter, som lever med de afledte effekter, i form af at de højere priser har betydet færre passagerer, som så igen betyder ringere service – hele den onde cirkel.

Men bundlinjen, at ministeren har fjernet tilskuddet til den kollektive trafik, og at det har ført til højere priser, kan ministeren vel ikke rende fra.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg sagde i min besvarelse af F 50, at når vi fjerner et 10-procent-tilskud, kan jeg godt forstå, at der kommer en prisstigning på dette område. Men når vi fjernede det, var det, fordi det var påviseligt, at det ingen effekt havde på passagertallet, hvilket var ønsket, dengang den daværende regering indførte det.

Og at sige, at vi fjernede beløbet, er forkert. Vi ompriorerede inden for den kollektive trafik, fordi – som hr. Morten Homann ved – netop banelegemet trængte til et alvorligt tilskud, og det fik det med denne omprioritering.

Første næstformand (Svend Auken):

Så går vi over til ordførerrækken. Det er hr. Svend Heiselberg som ordfører.

Svend Heiselberg (V):

Jeg skal helt og holdent holde mig til ministerens tale. Jeg synes, den var særdeles god og rigtig, så jeg vil tilslutte mig den.

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Poul Andersen som ordfører.

Poul Andersen (S):

Vi er, ligesom under det tidligere punkt på dagsordenen her i dag, positive over for, at der bliver kigget på det her. Der ligger et forslag til vedtagelse, og det er selvfølgelig det, vi vil køre efter. Vi er positive over for det arbejde, der skal foregå i udvalget.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Poul Fischer.

Poul Fischer (DF):

Indledningsvis skal jeg sige, at Dansk Folkeparti ikke kan tilslutte sig B 148. Jeg skal ikke i mit indlæg gentage mig selv fra debatten om F 50, men vil dog kommentere beslutningsforslaget, som det er fremsat.

Forslaget lægger op til et takststop, hvilket vel må betyde, at priserne på kollektiv trafik i fremtiden ikke må stige overhovedet. Vi er i Dansk Folkeparti enige i, at de stigninger, der har været i dele af den kollektive transport, ikke har været rimelige og begrundede. Dansk Folkeparti kan tilslutte sig, at den kollektive transport har en prisudvikling, der svarer til den almindelige pris- og lønudvikling, som det er fremlagt i regeringens oplæg til den fremtidige struktur fra 2007, et forslag, som Dansk Folkeparti bakker op om.

Beslutningsforslaget lægger op til at genindføre takstnedsættelsestilskuddet, ikke med de 360 mio. kr., der er omprioriteret til skinnenettet, men med hele 1 mia. kr. Finansieringen kan ske ved at hæve benzinpriserne med 37 øre pr. liter.

Lad mig gøre opmærksom på, at oliepriserne og dermed benzinpriserne er de højeste i mands minde. Bilfolket brandskattes allerede i dag med ca. 45 mia. kr.

En anden finansieringskilde, der anvises, kunne være at indføre en lastvognsafgift som den tyske. Dansk Folkeparti har generelt været imod roadpricing, men skulle det indføres på lastbilområdet, skulle provenuet anvendes til at nedsætte registreringsafgiften på personbiler, så vi kunne få noget kvalitet i vores vognpark, mere sikre og miljøvenlige biler.

Kl. 18.40

Endelig lægges der op til, at serviceniveauet skal genoprettes, men vi forstår ikke, hvad det er for et serviceniveau, der skal genoprettes. Dansk Folkeparti har sammen med andre partier afsat ca. 1,5 mia. kr. mere til Banedanmark om året de næste 10 år. Der er indgået en aftale med DSB om yderligere 25 pct. mere trafik, og på S-togs-området øges kapaciteten med ca. 10 pct. Metroen er kommet på banen i denne periode og kører nu med en regularitet på ca. 96 pct. efter en dårlig start. Så hvad det er for et serviceniveau inden for vores ansvar, der skal genoprettes, er jeg ikke rigtig klar over.

Jeg skal også meddele, at Kristendemokraterne heller ikke kan bakke op om beslutningsforslaget.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg ved ikke, hvor tit hr. Poul Fischer er passager i den amtslige kollektive trafik eller i HUR-området kollektive trafik. Hvis han har været det, vil han have oplevet – hvilket også er veldokumenteret – at der er sket en væsentlig reduktion i omfanget af timer, afgang og ruter i den kollektive trafik, og det er jo bl.a. en konsekvens af den økonomiske politik, som Dansk Folkeparti fører sammen med regeringen, og helt konkret på grund af den fjernelse af taksttilskuddet, som Dansk Folkeparti har medvirket til.

Så ikke alene har det ført til højere priser for at køre med den kollektive trafik, det har også været med til at forstærke den onde cirkel i form af færre ruter og færre timer, der bliver kørt.

Jeg er helt sikker på, at hr. Poul Fischer kan forvise sig om ved at kontakte HUR, at der er blevet reduceret endog ganske voldsomt i antal køreplantomter som følge af Dansk Folkepartis medvirken.

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Spørgsmålet gik på, om jeg benyttede den kollektive trafik her i hovedstadsområdet, og det gør jeg ikke.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Men så kan jeg godt forstå, at hr. Poul Fischer gerne vil sno sig uden om det, der er det egentlige problem ved det her, for det er også en ubehagelig historie at skulle forsvare. Men det, der jo er sagen, er, at hr. Poul Fischer ved at fjerne taksttilskuddet til den kollektive trafik ikke alene har været med til, at de lavtlønnede, pensionisterne, førtidspensionisterne, skal betale mere for at tage med bussen, men også til, at de skal vente længere på, at bussen kommer, hvis deres rute altså ikke er nedlagt. Så hr. Poul Fischer må jo kunne bekræfte, at når man har fjernet en del af indtægtsgrundlaget fra den kollektive trafik med taksttilskuddet, så betyder det højere priser, og når man sætter en ond cirkel i gang, betyder det også reduktioner i køretiden f.eks. i HUR.

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Jeg kan jo ikke gå ind i det enkelte trafikelskab, for så vidt angår trafikomfang. Men på Fyn, hvor jeg bor, oplever jeg ikke, at der er nedskæringer i den kollektive trafik, og der har man heller ikke oplevet de takststigninger, som man har i HUR-området, så der er måske noget i HUR, der skulle gøres noget ved.

Første næstformand (Svend Auken):

Så går vi videre med hr. Kaj Ikast som ordfører.

Kaj Ikast (KF):

Jeg skal meddele, at Det Konservative Parti ikke kan støtte forslaget, men vi støtter ministerens tale fuldt ud, og vi har hele vejen igennem været imod og stemt imod, at der skulle gives tilskud fra staten til de amtskommunale trafikelskaber.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Keld Albrechtsen som ordfører.

Keld Albrechtsen (EL):

Vi er selvsagt i Enhedslisten positive over for beslutningsforslaget fra SF, som jo også ligger inden for de samlede bestræbelser, som gøres i op-

positionen, og som vi har drøftet her de forløbne par timer.

Så vi kan tilsige SF al mulig støtte til beslutningsforslaget under udvalgsarbejdet.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Morten Homann som ordfører for forslagsstillerne.

Kl. 18.45

Morten Homann (SF):

Jeg vil gerne starte med at takke de partier, som har udtalt sig pænt om det her beslutningsforslag, som jo, som flere også har påpeget, ligger godt i forlængelse af den debat, vi lige har været igennem. Det giver mig i hvert fald forhåbninger om, at det kan lade sig gøre at få gjort noget ved den kollektive trafiks onde cirkel, hvis altså flertallet skifter efter et kommende folketingsvalg.

Jeg vil også godt i al fredsommelighed sige tak til hr. Kaj Ikast for den klare besvarelse. Det kommer jo ikke bag på nogen, at Det Konservative Folkeparti og i øvrigt også Venstre hele vejen igennem har været imod, at man skulle gøre en indsats for at sænke taksterne i den kollektive trafik. Den kollektive trafik har sådan set måttet sejle sin egen sø. Det er ærlig snak, og jeg synes egentlig, at det er gavnligt for den politiske debat, når vi ligesom ved, hvor vi har hinanden.

Det er klart, at der er et flertal i Folketinget bestående af regeringen, Venstre, De Konservative og Dansk Folkeparti, som ønsker at svække den kollektive trafik, som ikke ønsker at gribe ind, når takststigningerne løber løbsk. Der er forhåbentlig efter næste folketingsvalg et andet flertal, som vil bryde den onde cirkel og sætte en positiv udvikling i gang for den kollektive trafik.

Regeringen har forsøgt at imødekomme denne debat ved at foreslå et takststop i forbindelse med strukturreformen. Det er dog stadig væk så fleksibelt udformet – lige så fleksibelt som regeringens skattestop – at der stadig væk vil være mulighed for, at de kan stige med pris- og lønstigningerne.

Det væsentlige, som regeringen har glemt, er de takststigninger, som allerede er sket siden regeringens tiltræden, og som vil ske fra nu af og frem til 2007. Derudover er der de serviceforringelser, som også følger med. Der er en kraftig reduktion i antal kørtimer, der er ruter, der bliver nedlagt osv.

Der er blevet sat en ond cirkel i gang ikke bare ved den stramme økonomiske styring, men først og fremmest ved at stjæle taksttilskuddet til den kollektive trafik. Med det, man kunne kalde det store togrøveri, som regeringen og Dansk Folkeparti har været i gang med, har man simpelt hen skabt behov for, at der nu for alvor skal ske en takstnedsættelse og en serviceforbedring, sådan at vi kan få brudt den onde cirkel.

I SF's øjne er det utrolig asocialt, hvis man bare lader den kollektive trafik sejle sin egen sø. Det er de dårligst stillede, som kommer til at betale. Det er børnene, det er de gamle, det er førtidspensionisterne, det er de arbejdsløse, som ikke har andre muligheder, der kommer til at betale prisen for det her. Derfor er der virkelig behov for at gøre noget ved det.

Jeg er meget fortrøstningsfuld og tror, at det kan lade sig gøre efter et folketingsvalg at finde en ny model for tilskud; ikke bare gentage den samme model, som vi har prøvet en gang før, som har haft en effekt, hvilket den seneste undersøgelse fra Trafikministeriet også har dokumenteret, men prøve at videreudvikle modellen, så vi får noget, som virkelig effektivt kan få skabt en positiv udvikling i den kollektive trafik.

Tak til de partier, som har kunnet støtte forslaget. Vi håber på det bedste med hensyn til at kunne skabe et flertal, som forbedrer den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne spørge hr. Morten Homann, om hr. Morten Homann nogen sinde rejser med tog, for så vil han opdage, at vi aldrig nogen sinde har haft så mange passagerer på langdistancerne i Jylland. Det er Sønderjylland, det er Esbjerg, det er Struer, det er Århus, det er Aalborg, det er Frederikshavn. Det er det samme fra Malmø til København. Det eneste sted, det ikke går så godt i øjeblikket, er strækningen til Helsingør, og den er jo ved at blive totalrenoveret.

Det er kun de amtskommunale busselskaber, det er gået dårligt for. Det er kun de amtskommunale busselskaber, der har skruet priserne op. Al den øvrige kollektive trafik har aldrig haft det bedre. Der har aldrig været så mange med. Det er således, at jeg dårligt kan komme hjem til Jylland, når jeg skal hjem fredag aften, fordi der er så stuvende fuldt, at folk står op, selv om der er sat ekstra tog ind, og selv om der er ekstra vogne med.

Jeg synes ikke, det går så dårligt i den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg kan forsikre hr. Kaj Ikast om, at der er meget få mennesker i det her land, som kører mere i tog end undertegnede. Jeg er fuldt på det rene med, at der er store successer, når det drejer sig om fjerntogstrafikken, og det har SF også støttet helhjertet.

Men det er jo en lidt interessant øvelse, hr. Kaj Ikast laver: Når der er nogle successer, vil hr. Kaj Ikast gerne have æren for det, men når hr. Kaj Ikasts parti og hr. Kaj Ikasts regering har været med til at skabe nogle eklatante fiaskoer, nemlig forringelserne i den lokale og regionale kollektive trafik, skubber man ansvaret fra sig, så er det lige pludselig amternes skyld, selv om amterne ikke har haft noget valg, når man satte dem til at forvalte det med en pose penge, som er 360 mio. kr. mindre værd, end den ellers ville have været.

De har ikke haft noget valg. Taksterne måtte stige, køreplansomfanget måtte falde, når VK-regeringen sammen med Dansk Folkeparti har ført den politik, man har.

Kl. 18.50

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg tror, at hr. Morten Homann skulle have søgt opstilling til et amtsråd i stedet for. Han ramte helt ved siden af, for det er amtsrådenes afgørelse, hvordan de vil bruge pengene i den kollektive trafik. Den undersøgelse, der lige er lavet, viser jo, at det ikke har givet en eneste passager mere i busserne, at man har givet 350 mio. kr. til dem. Det viser alle undersøgelser. Det eneste, der er sket, er, at man visse steder har sluppet af og så givet noget mindre til den kollektive trafik.

Vi har jo fået hele rapporten i Trafikudvalget. Den kan hr. Morten Homann jo bare læse, så vil han opdage, at det er en amtsopgave, som hr. Morten Homann absolut vil føre ind i dette hus. Det forstår jeg ikke. Jeg synes, at hr. Morten Homann skulle stille op til amtsrådsvalget, hvis de overhovedet eksisterer mere.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg vil opfordre hr. Kaj Ikast til lige at læse på lektien én gang til. Man kan altid diskutere, hvor meget taksttilskuddet har betydet, men det er uomtvisteligt, at det har betydet en styrkelse

af den kollektive trafik. Det vil jeg godt holde fast i, og det kan hr. Kaj Ikast forsikre sig om, hvis han faktisk læser de rapporter, som han taler om.

Så vil jeg også godt fastholde, at hr. Kaj Ikast også er med til at tage de amtslige trafikselskabers situation ind i Folketinget, for hr. Kaj Ikast har været med til at fjerne tilskuddet til amterne til at drive trafik, og derfor kan det jo ikke overraske nogen, at der så kommer den konsekvens ud af det, at priserne stiger og servicen falder. Det kan ikke komme som nogen overraskelse.

Men jeg forstår godt, at hr. Kaj Ikast gerne vil skubbe ansvaret fra sig og sige, at det alene er amternes problem, men så let tror jeg ikke at hr. Kaj Ikast slipper. Jeg tror faktisk, at de fleste mennesker i det her land udmærket ved, at når regeringen fjerner et tilskud til amternes trafik, er regeringen også medansvarlig for, at priserne stiger og servicen falder.

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:

24) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 210:

Forslag til folketingsbeslutning om dansk styrkebidrag til NATO's håndhævelse af suveræniteten i lufrummet over Estland, Letland og Litauen som led i NATO's integrerede luftforsvar.

Af udenrigsministeren (Per Stig Møller).
(Fremsat 12/5 2004).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ulrik Kragh (V):

Med forslaget om dansk deltagelse i NATO's håndhævelse af suveræniteten i lufrummet over Estland, Letland og Litauen tager vi fra dansk side endnu et skridt i retning af integrering af de baltiske lande i vores sikkerhedspolitiske fundament, nemlig NATO.

Integreringen af de baltiske lande i NATO har været et af dansk sikkerhedspolitikks fyrtårne siden Murens fald. Med udvidelsen af NATO og endelig medlemskab er dette mål nu nået. Som en naturlig konsekvens af de nye landes medlemskab, skal Estlands, Letlands og Litauens lufrum kunne håndhæves imod suverænitetskrænkelse.

Da de tre baltiske lande ikke selv råder over luftstyrker, som kan løfte opgaven, har NATO-rådet besluttet, at NATO vil stille styrker til rådighed for at sikre de baltiske lande på samme niveau som resten af alliancen. Det betyder, at der i dag flyver belgiske F 16-fly over de baltiske lande, og Danmark har mulighed for at kunne afløse Belgien på posten i en 3-månedersperiode startende fra den 1. juli.

Der er god grund til at glæde sig over, at Danmark kan fortsætte og udvide det gode samarbejde, som de baltiske lande og Danmark har udviklet igennem snart 15 år. Baltiske soldater er udstationeret i Irak og Kosovo sammen med danske soldater. Det er et samarbejde, som viser, hvorledes Danmark og de baltiske lande har gensidig glæde af samarbejdet.

Danmark kan nu udvide det store udviklingsarbejde, som det danske forsvar har udført i de baltiske lande under hele membership actionplan-processen, hvor de baltiske landes forsvar er blevet forberedt på NATO-medlemskab.

Konkret er det danske bidrag på fire F 16-fly plus et til to fly i reserve. Hertil følger ligeledes ledelse og organisationspersonel, således at der i alt udstationeres ca. 75 personer i Litauen. Opgaverne er håndhævelse af suveræniteten over de baltiske lande efter standard NATO-procedure. Flyene udsendes med mandat til anvendelse af magt, jævnfør NATO-standardretningslinjer, således at opgaven kan løses.

Der forventes ikke skarpe konfrontationer, idet truslen mod de baltiske landes lufrum og dermed de danske F 16-fly og personellet på jorden er vurderet til at være lav, men opgaven er alligevel vigtig, idet signaleffekten over for de