

Den næste sag på dagsordenen var:

**22) Forespørgsel nr. F 50:**

**Forespørgsel til trafikministeren:**

»Hvad kan ministeren oplyse om årsagerne til og ansvaret for de store takststigninger i den kollektive trafik, herunder om den forventede stigning for 2004-2005 og i de kommende år?«

Af Keld Albrechtsen (EL), Line Barfod (EL), Pernille Rosenkrantz-Theil (EL) og Søren Søndergaard (EL).

(Forespørgslen anmeldt 25/3 2004. Fremme af forespørgslen vedtaget 31/3 2004).

**Tredje næstformand (Kaj Ikkast):**

Jeg skal meddele, at en eventuel afstemning i forbindelse med forespørgsel nr. F 50 vil blive udskudt til i morgen, onsdag den 19. maj 2004.

**Begrundelse**

**Keld Albrechtsen (EL):**

Når vi har bedt om denne forespørgsel til trafikministeren om udviklingen i taksterne især på busområdet, er det jo, fordi vi i januar i år var vidner til meget betydelige takststigninger først og fremmest forårsaget af bortfaldet af statens takstilskud. Det var takststigninger, som kom oven på en periode, hvor de har oversteget den almindelige prisudvikling, og hvor der samtidig også mange steder har været serviceforringelser.

Kl. 17.00

Vi står i en situation, hvor den kollektive trafik befinder sig i en meget kritisk fase, nogle steder endda med passagertilbagegang, som i høj grad er forårsaget af regeringens politik, som bakkes op af Dansk Folkeparti. Vi har fået rapporter om det – jeg takker ministeren for dem, og jeg håber også, de kan indgå i debatten i dag – og vi har fået svar på henvendelser, der viser, at der også i januar 2005 endnu en gang er meget store takststigninger på vej i mange områder af landet, samtidig med at der i mange områder, f.eks. hovedstadsområdet, gennemføres løbende nedlæggelse af busafgange og andre serviceforringelser.

Det er ikke tilfredsstillende, at trafiksystemet i Danmark ikke bidrager til gennemførelse af vores klimapolitik, når vi står i en situation, hvor vi kan se, at der bliver et yderligere forstærket behov for god og billig kollektiv trafik. Oliemangelen er allerede begyndt at kunne mærkes på benzinpriserne, og det vil givetvis blive sådan, at mange vil overveje en gang til,

om de skal anskaffe bil nummer to, eller om de måske hellere skulle bruge den kollektive trafik. Derfor er det vigtigt, at den kollektive trafik får et ordentligt spark fremad, at takststigningerne kommer under kontrol, og at vi allerhelst får takstnedsættelser. Jeg håber meget, at ministeren med sin besvarelse af forespørgslen vil gå i dialog med oppositionen om de ting. Det synes jeg vi har savnet, og det håber jeg meget at debatten kan blive starten på.

Jeg håber, vi får en god og konstruktiv debat om løsningsmodeller. Det, regeringen hidtil har spillet ud med, bl.a. i sit forslag til strukturreform, kan risikere at resultere i et gevaldigt prisløb, som kan tilføje den kollektive trafik yderligere skade. Derfor er der brug for helt andre toner fra ministerens side, og jeg vil byde ministeren velkommen til at komme herop og besvare forespørgslen.

**Besvarelse**

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Enhedslisten har med denne forespørgsel ønsket, at Folketinget atter skal drøfte taksterne i den kollektive trafik. Det samme har SF i form af et beslutningsforslag, B 48, som Folketinget skal behandle senere i dag.

Jeg er meget tilfreds med, at vi på denne måde får mulighed for at følge op på de drøftelser, vi i starten af året havde om taksterne i den kollektive trafik, men jeg synes, jeg med rimelighed kan afvise, at der ikke skulle have været nogen dialog. Jeg mener faktisk ikke, vi har talt om ret meget andet.

Forespørgerne ønsker oplysninger om årsagerne til og ansvaret for de store takststigninger i den kollektive trafik. Som jeg læser forespørgslen, vedrører den både de allerede gennemførte og de kommende takststigninger.

De allerede gennemførte takststigninger er nøje kortlagt og analyseret i den analyse af amters og kommuners forvaltning af det statslige tilskud til takstnedsættelser, som Trafikministeriet netop har offentliggjort. Jeg sendte den naturligvis til Folketingets Trafikudvalg, samme dag jeg selv fik den, og jeg vil gerne have lov til at fremdrage en række af analysens hovedkonklusioner:

Analysen påviser, at en række lokale og regionale myndigheder i perioden 1997-2004 har gennemført takststigninger, der har oversteget pris- og lønudviklingen; det kan der vist ikke være

megen diskussion om. Vi har tidligere diskuteret, hvor stor en del af denne takststigning skyldes, at regeringen sammen med Dansk Folkeparti i 2002 valgte at flytte statslige midler fra takstnedsættelser til banevedligeholdelse som led i en trafikpolitisk omprioritering.

Det interessante i den forbindelse er, at analyser viser, at taksterne i den kollektive trafik var steget ganske betydeligt allerede i 2002. Analysen viser således ganske klart, at årsagen til det høje takstniveau i den kollektive trafik er, at en række lokale og regionale myndigheder over en længere årrække har valgt at lade taksterne stige mere end pris- og lønudviklingen. Regeringen vedstår selvfølgelig fortsat, at afskaffelsen af et tilskud til nedsættelse af taksterne med 10 pct. naturligvis kan give anledning til takststigninger i samme størrelsesorden, men her har vi altså at gøre med takststigninger på op til 23,5 pct. i faste priser i et af områderne. Ansvar for den del af takststigningerne, der overstiger 10 pct., påhviler således alene de regionale og lokale myndigheder.

Kl. 17.05

Når det er sagt, vil jeg gerne redegøre for, hvad der har været årsagerne til, at amterne og kommunerne har valgt at hæve taksterne, der er selvfølgelig en forklaring. Der er lagt vægt på, at vi med analysen kommer et spadestik dybere i forståelsen af den kollektive trafikøkonomi og får afdækket, hvorfor taksterne er steget, og hvordan myndighederne har forvaltet det statslige tilskud til takstnedsættelse.

Det kan konstateres, at hovedparten af de analyserede myndigheder er blevet påført stigende omkostninger. Omkostningsstigningerne har ofte været udtryk for stigende vogntimepriser, og takststigningerne i den kollektive trafik har derfor hovedsagelig afspejlet, at det er blevet dyrere for myndighederne at indkøbe busser. Men jeg vil samtidig gerne understrege, at det er tankevækkende, at myndighederne så ensidigt har valgt at vælte de øgede omkostninger over på passagererne. Det kunne vidne om manglende politisk mod til at gennemføre de nødvendige køreplanstilpasninger.

Der er store forskelle på, hvordan de enkelte myndigheders økonomi har udviklet sig i den analyserede periode fra 1997 til 2003. Hos nogle myndigheder er situationen imidlertid særlig interessant. Der er således eksempler på, at nogle myndigheder både har sat taksterne op og reduceret deres eget tilskud til den kollektive trafik. Hos disse myndigheder – det drejer sig om

HUR, Ribe amts trafikselskab og Viborg Amts Fælleskommunale Trafikselskab – kan takststigningerne således ikke blot tilskrives øgede driftsomkostninger.

En sådan takstpolitik er næppe i overensstemmelse med de forventninger, som parterne bag taksttilskuddet i 1997 havde til kommunernes takstpolitik, og det leder mig til en af de stærke, fremadrettede konklusioner i takstanalysen. Statslige tilskud til takstnedsættelser er ikke et effektivt middel til at sikre en bestemt udvikling i taksterne i den lokale og regionale kollektive trafik, hvor amter og kommuner har takstkompetence.

Jeg vil herefter vende mig mod den anden del af forespørgslen, der vedrører de forventede takststigninger i 2005 og fremover. Det er sådan set mere interessant at se på fremtiden, for den kan man gøre noget ved – nogle kan i hvert fald.

Jeg har i den forløbne uge besvaret Folketingets Trafikudvalgs spørgsmål nr. 393 og 394, som jeg har fundet meget interessante, og som netop vedrører dette tema. Det fremgår af min besvarelse, at kun ganske få myndigheder har taget politisk stilling til takstniveauet i de kommende år, og det synes jeg man skal notere sig, også set i lyset af hr. Keld Albrechtsens indledende bemærkninger. Kun ganske få myndigheder har taget politisk stilling til takstniveauet i de kommende år.

Jeg vil imidlertid gerne give regeringens bud på, hvordan taksterne bør udvikle sig i de kommende år. Regeringen har som led i oplægget til ny kommunal struktur og opgavefordeling foreslået, at der lægges et loft over, hvor meget taksterne i den kollektive trafik må stige. Jeg er sikker på, det vil være et forslag, der i lyset af de senere års takststigninger i den kollektive trafik vil glæde passagererne i den kollektive trafik.

Nogle vil måske spørge, om loftet over takststigningerne ikke lægger en begrænsning på kommunernes muligheder for at finansiere busdriften, når øgede omkostninger ikke længere kan overvælttes på passagererne. Det er korrekt, at kommunerne ikke får lov at bruge takstinstrumentet lige så frit som i dag, men det har imidlertid været vigtigt for regeringen at sætte borgerne i centrum og skåne passagererne i den kollektive trafik for takststigninger.

Det betyder imidlertid ikke, at kommunerne ikke har prioriteringsmuligheder. Den nye struktur vil ansøre kommunerne til f.eks. at effektivisere bustrafikken og måske overveje at anvende mere fleksible busløsninger i områder

med begrænset efterspørgsel, og endelig har kommunerne den mulighed at beslutte sig for at give større tilskud til den kollektive trafik.

På længere sigt har regeringen det mål, 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, og at der nu lægges låg på takstudviklingen, udgør således første skridt i en proces, der skal gøre det endnu lettere for borgerne at anvende den kollektive trafik.

## Forhandling

### Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil gerne sige tak for besvarelsen og for det talmateriale, som ministeren har tilvejebragt, og som faktisk giver et ganske dystert billede af situationen – ikke mindst på baggrund af de stigninger gennem de senere år, som ministeren beskrev, sammenholdt med den virkning af taksttilskudsbortfaldet, som ministeren jo erkender kan give stigninger på 10 pct., når det slår igenem.

Kl. 17.10

Det er en ganske dyster situation, for ministeren har i det notat, han har oversendt, oplyst, at der venter ganske store takststigninger i 2005: i Nordjyllands Trafikselskab helt op mellem 7 og 11 pct. og i Ribe 9,3 pct. I f.eks. hovedstadsområdet vil man prøve med 3 pct., men det er forudsat, at der sker en løbende og fremrykket nedlæggelse af busafgange. Der er planlagt ganske mange nedlæggelser af busafgange, nedlæggelse af 30-35 buslinjer, og en samlet besparelse på 40 mio. kr., kan man læse i HUR's materiale, og det er efter min mening en utilfredsstillende situation.

Ministeren kommer nu med et forslag om et loft over takststigninger, som skal gælde, efter at strukturreformen er gennemført, og der er to spørgsmål, jeg vil rejse til ministeren i den sammenhæng. Ministeren siger, at de øgede udgifter kan man ikke få dækket hverken hos staten eller ved at sætte taksterne op, men det betyder jo, at der skal nedlægges busafgange, og at der skal nedlægges busruter, og derfor synes vi, at det ikke er det rigtige instrument, regeringen har fundet.

Vi skal gøre brug af nogle af de erfaringer, der kan gøres af den rapport, ministeren har lavet om de hidtidige takststigninger udeomkring. Vi

skal finde et nyt redskab, og blandt oppositionspartierne har vi drøftet problemet: Hvordan finder man et redskab, der kan lægge et loft over takststigningerne, men vel at mærke et loft, der tillader, at der godt kan ske serviceforbedringer, og et loft, der ikke har den indbyggede fejl i sig, som ministerens forslag har, nemlig at man får serviceforringelser i stedet for takststigninger.

Vi vil fremlægge forslag om, at der sættes et maksimum for, hvor stor en andel af de samlede udgifter, som skal betales af passagererne via taksterne. Det tror vi vil være et redskab, som sammen med en umiddelbar takstnedsættelse fra januar 2005 vil kunne bringe den kollektive trafik ind i en god og positiv udvikling.

Det allerværste, der kan ske – og jeg vil godt spørge ministeren, hvilke overvejelser man egentlig har gjort sig i regeringen – er jo, at det nye takstsystem for den kollektive trafik, som regeringen vil indføre, lægger ud med et vældigt prishop i forbindelse med selve gennemførelsen af strukturreformen. Med det nye takstsystem skal der jo indføres helt nye takster, og der bliver en engangsmulighed for at forhøje taksterne i kommunerne, hvis man følger regeringens forslag til takstreform, som jeg ikke tror er velgennemtænkt.

Vi vil påpege, at der er brug for nogle nye redskaber. Der er brug for et loft, som er både mere gennemtænkt og klogere end det, regeringen har foreslået, der er brug for en takstnedsættelse fra 2005, og derfor skal jeg på vegne af Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, Enhedslisten og Kristendemokraterne fremsætte følgende:

### Forslag til vedtagelse

»Idet Folketinget beklager de store stigninger i taksterne i den kollektive trafik, opfordrer Folketinget regeringen til fra 2005

- at indføre en maksimumsgrænse for den del af taksterne i den kollektive trafik, som passagererne skal betale, og
- at prioritere forbedringer i den kollektive trafik, herunder nedsættelse af taksterne.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 93).

### Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (*Se foran*). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

Kl. 17.15

**Svend Heiselberg (V):**

Først vil jeg straks sige vedrørende det fremsatte forslag til vedtagelse, at det vil vi ikke stemme for, og det vil vi ikke, fordi vi jo selv arbejder med et forslag, som langt hen ad vejen imødekommer synspunktet, som man har på den kollektive trafik.

Men ellers vil jeg sige, at efter flere måneders diskussioner om takststigninger i den kollektive trafik bevistes det kun alt for godt, at SF's og Enhedslistens forståelse for borgernes ret til at bruge den kollektive trafik kan ligge på et meget lille sted.

SF og Enhedslisten er af den opfattelse, at blot man flytter rundt med nogle offentlige tilskud, giver det flere brugere af den kollektive trafik. Det er efter min opfattelse en populistisk og uansvarlig indstilling.

Pengene, som venstrefløjen i 1997 fik afsat til takstnedsættelsen, ville have været bedre anvendt til fornyelse af det nedslidte skinnet. Men i stedet brugte man pengene til takstnedsættelse for den offentlige busdrift, troede man.

Men det har vist sig, at eksempelvis HUR, Ribe Amt og Viborg Amt ikke har brugt pengene til det formål, som de var tiltænkt. Det var vel også derfor, at kloge mennesker dengang mente – efter at man havde bevilget de penge i 1997 – at pengene var dårligt anvendt. Man skulle i stedet for bruge dem til vedligeholdelse og udbygning af vores skinnet, så vi fik nogle bedre tog og bedre service for den kollektive trafik generelt.

Der var folk, der endda gik så langt som til at sige, at vi aldrig har bedt om de penge, vi fik dem stoppet ned i halsen. Det var formanden for HUR, hr. Kristian Ebbensgaard, der dengang sagde det.

Regeringen gennemfører nu det, som kloge mennesker dengang fortalte os at vi skulle gøre: bruge pengene til udbygning af vores skinnet. Det tror jeg vi får meget godt ud af.

Så i modsætning til SF og Enhedslisten gennemfører vi de nødvendige ændringer af hensyn til den samlede kollektive trafik med almindelige pris- og lønstigninger. Vi har nemlig et ægte ønske om, at flere skal bruge den kollektive trafik.

Men derfor stiller vi jo heller ikke op nu, hvor benzinen er kommet op på 9 kr. pr. liter, og taler for, at bilisterne nu skal have en eller anden form for kompensation, fordi benzinpriserne er blevet så høje.

Men sådan er det jo: Når oliepriserne stiger, vil vi også komme til at opleve takststigninger for både den kollektive trafik og for bilisterne.

Men her bør vi have en fælles interesse i at få lavet en god ordning af hensyn til den kollektive trafik. Det er det, som regeringen ønsker, og det er det, som regeringen også lægger op til i forbindelse med de forhandlinger, der er om strukturreformen. Her har trafikministeren jo lagt gode synspunkter frem, der muliggør, at vi kan få bragt orden på den kollektive trafik.

Jeg kan helt og holdent – det kan hr. Kaj Ikast også – tilslutte mig ministerens indlæg, og vi kan afvise det forslag til vedtagelse, der kom fra de forskellige venstrefløjspartier.

Kl. 17.20

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Nu er der sikkert mange, der vil have svært ved at forstå, hvordan det skulle kunne hjælpe passagererne i busserne ret meget, at hr. Heiselberg gerne vil reparere skinner. Kan vi ikke tage debatten om reparation af skinner en anden gang? At reparere skinner vil vi også gerne være med til fra Enhedslistens side, men hver ting til sin tid, vil jeg sige til hr. Heiselberg.

Så skal jeg bare gøre opmærksom på, at forslaget til vedtagelse ikke er fremsat af Enhedslisten og SF. Det er fremsat af Socialdemokratiet, Kristendemokraterne, De Radikale og Enhedslisten. Jeg håber da, at SF også vil støtte det. Men sådan er kredsen af forslagsstillere altså.

Så vil jeg bare spørge hr. Heiselberg, om det ikke er korrekt, at ministerens rapport viser, at taksttilskuddet faktisk gik til udgifter i den kollektive trafik og til at holde takststigningerne nede, men at der desværre, som ministeren også var inde på, var større udgiftsstigninger, som altså slog igennem. Derfor synes jeg, det er urimeligt af hr. Heiselberg pludselig at begynde at rode den faktor ind i debatten.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Det kan hr. Albrechtsen godt synes. Men forholdet var jo det, at skinnerne var nedslidte, og at kloge folk inden for den kollektive trafik netop gav udtryk for, at det var bedre, at man brugte pengene til skinnerne, i stedet for at man gav det tilskud til nedsættelse af taksterne for busserne.

De penge, som man oprindeligt skulle have brugt i den tidligere regering, støttet af SF og Enhedslisten, var jo dem, man i stedet for brugte til

de takstnedsættelser, sådan at skinnerne blev forsømt. Nogle steder er de jo ligefrem uansvarlige at køre på, og det er det, som regeringen nu retter op på, og vi skal skaffe penge til det.

Så må vi også sige, at det med busserne jo er meget at blive ved at pådutte regeringen. Det er jo ikke vores ansvar. For hvis det er sådan, at de forskellige trafikelskaber, amterne og HUR vil give mere tilskud til takstnedsættelserne, så kan de gøre det i dag, hvis de har lyst til det. Det blander regeringen sig ikke i. Det vil de også kunne gøre efter 2005. Der vil de også have mulighed for bare at give noget mere tilskud, hvis de vil.

Men det, vi siger til passagererne i den kollektive trafik, er, at de ligesom inden for DSB ikke skal have større stigninger end pris- og lønudviklingen. Det synes jeg også at hr. Albrechtsen burde være glad for i stedet for at blive ved med at komme med sådan nogle vildledende udtalelser.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Nu forstår jeg, at det, hr. Heiselberg i virkeligheden er interesseret i, er at fralægge sig ansvaret. Så vil han snakke om jernbaneskiner i stedet for om det, der er til debat.

Vi har fremsat et forslag til en model, et nyt redskab til at kontrollere priserne, så vi er sikre på, at der ikke hele tiden kommer disse takststigninger, og så vi samtidig er sikre på, at der ikke bliver skåret ned på serviceniveauet. Det forslag, regeringen har fremsat, kan jo med sikkerhed kun føre til én ting, nemlig at der bliver skåret ned på antallet af busser, at der i områder, hvor der f.eks. er tyndt befolket, bliver nedlagt buslinjer. I hovedstadsområdet er man i fuld gang med at nedlægge busafgange, og det er jo resultatet af hr. Heiselbergs forslag.

Det såkaldte takstloft, som regeringen foreslår, er jo kun et skjult dække over, at der skal gennemføres omfattende nedskæringer på driften.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Der er ikke noget med, at vi fralægger os noget ansvar, for vi har ikke et ansvar for busdriften. Det har amternes trafikelskaber og HUR, og så kan det ikke hjælpe, at hr. Albrechtsen bliver ved med at ville pådutte os, at vi har et ansvar for det, for så skulle busselskaberne eller trafikelskaberne aldrig have haft det. Så skulle vi jo

have beholdt dem i statens regi, hvis det var sådan, at vi skulle have et ansvar for det.

Selvfølgelig vil vi ikke støtte et forslag, som kommer nu, hvor vi selv sidder og arbejder med et forslag, som skal indgå i de forhandlinger, der er om den nye struktur også inden for busdriften. Det tror jeg at vi vil få betydelig glæde af.

Det er jo ikke sådan, som hr. Albrechtsen siger, at der så vil kunne ske prisstigninger eller indskrænkninger af busdriften. Det er der ikke tale om, for hvis kommunerne skønner, at det vil give mere i tilskud, så blander vi os ikke i det. Vi siger bare, at passagererne ikke skal kunne mærke, at der sker en stigning ud over de almindelige pris- og lønstigninger.

**Tredje næstformand (Kaj Ikast):**

Hr. Poul Andersen som ordfører.

**Poul Andersen (S):**

Vi synes jo, det er et fantastisk godt forslag, vi har lagt frem som tilbud til regeringen i dag, for der er jo en mellemliggende periode; regeringen har signaleret, at den vil nogle ændringer her fra 2007, og vi er meget imødekommende, for vi vil også deltage i forhandlinger om finansloven for 2005. Sådan skal det, som hr. Keld Albrechtsen også på vores vegne har fremsat her i dag, opfattes. Vi kan jo ikke stå stille, hvad angår de ting her. Vi er meget positive over for de forhandlinger, der foregår omkring en strukturændring, men det har et helt andet forløb. Vi har altså en finanslov, som skal forhandles på plads, og der er nogle ting, som vi ønsker at få tilgodeset omkring taksttilskuddet.

Taksttilskuddet har jo virket på en god og fornuftig måde i forhold til brugerne. Jeg tror nok, at det har overrasket regeringen og regeringspartierne, at der kom den store reaktion, da man tog det bort.

Det havde altså også en anden effekt, som man ligesom glemmer her i hele fokuseringen på afrapporteringen. For det har faktisk også givet anledning til nogle gode samarbejdsrelationer rundt omkring, hvor man har fået taget fat på prisfastsættelsen, billetssamarbejdet osv. Det lå der altså også i de her ting, men det har man nok lykkeligt glemt.

Så til skinnenettet: Det var da noget, der skulle fortsættes. Det var jo en del af det, der ligesom lå i kortene; der skulle bare findes nogle nye penge. Derfor har det også været et både-og for os og ikke et enten-eller, det vil jeg gerne sige her i dag, når jeg har lejlighed til det. Jeg tror, at

brugerne meget har opfattet den situation, den måde, som det har været håndteret på, som et meget arrogant signal om, at det var der ikke brug for: De midler, det koster at køre i kollektiv trafik, kunne de sagtens betale. Det ønskede vi ikke at deltage i. Derfor var der også en klar afvisning af det på det pågældende tidspunkt.

Derfor opfatter vi det også lidt som at prøve at fedtspille i forhold til, at man ville forsøge at skjule, hvad der var det reelle i forhold til anvendelsen af taksttilskuddet.

Jeg har nøje lyttet til, hvad ministeren har sagt her i dag om konklusionerne, men man kan jo tage de ting ud af konklusionerne, som man synes bør fremhæves.

Derfor vil jeg i hvert fald ikke undlade at tage det ud fra konklusionerne under punkt 6, side 28, hvor der meget klart og tydeligt står, at det ikke entydigt kan konkluderes, at de lokale og regionale myndigheder, der har gennemført takststigninger, der har oversteget pris- og lønudviklingen, samtidig har anvendt det statslige tilskud til takstnedsættelser til at reducere myndighedernes eget tilskud til den kollektive trafik.

Går jeg ind og ser også på de tilbagemeldinger, der er kommet fra HUR, ligger det jo klart, at man har måttet konstatere, at liberaliseringen fuldt og helt har slået igennem her, for prisen på busser er jo steget ganske gevaldigt, efter at der ikke har været den samme konkurrence, som der har været i starten, og sådan kan man gå ind og løfte mange af de her elementer op.

Når det er sagt, vil jeg gerne afslutningsvis sige, at systemet åbenbart ikke har fungeret godt nok. Vi skal finde et system, der er bedre. Vi har lagt noget frem her i dag, men ministeren skal ikke sige, at ministeren og ministeriet ikke har været klar over, hvad der er foregået, for hvert år, i hvert fald hvert andet år, har hvert enkelt trafikelskab indrapporteret, hvilke prisstigninger der har været. Det er ikke noget, der kan komme overraskende for ministeren, det burde det ikke være, for så er det, fordi der ikke er orienteret om det i ministeriet, fordi de er indgået skriftligt. Det skal man altså være klar over, når man diskuterer de ting.

Når det er sagt, glæder vi os til de fortsatte forhandlinger, vi har om strukturreformen, herunder også omkring fokuseringen på at prøve at få håndteret nogle bedre takstmodeller for fremtiden. Vi er gået til de forhandlinger positivt, det vil vi fortsætte med at gøre, for vi mener, at vi også på det område bør finde nogle løsninger i

fremtiden. Men det handler altså om, at vi har et problem allerede med finansloven for 2005, og det er det, vi har lagt frem her i dag sammen med Enhedslisten, De Radikale og Kristendemokraterne, og vi mener, det i hvert fald kan være en løsning her og nu.

Kl. 17.30

### **Poul Fischer (DF):**

Dansk Folkeparti indgik i efteråret 2002 en politisk aftale med regeringen om en omprioritering af taksttilskuddet på 360 mio. kr. til den kollektive trafik, en aftale, som Dansk Folkeparti naturligvis står ved, og som vi siden aftalens indgåelse med jævne mellemrum har forklaret her i salen.

Taksttilskuddet på 10 pct. til den kollektive trafik blev af den tidligere regering med støtte fra SF og Enhedslisten indført som led i en større miljøpolitisk aftale. Taksttilskuddet blev ydet for at bringe flere borgere over i den kollektive trafik og dermed mindske anvendelsen af andre transportformer og mindske den samlede miljøbelastning. Taksttilskuddet omfattede den samlede kollektive trafik, altså både statens, amternes og kommunernes kollektive trafik. Fra kommuner og amter var der nogen modstand imod, at man fra statsligt hold blandede sig i deres takstkompetence.

Hvorledes gik det så? Ja, vi kunne jo konstatere, at tilskuddet ikke bragte flere over i den kollektive trafik. Dansk Folkeparti og regeringen valgte derfor at omprioritere midlerne til en genopretning af et stærkt nedslidt skinnenet, således at brugerne af den kollektive trafik på skinner på sigt kunne opleve en bedre regularitet.

Ved en efterfølgende status har skinnenettets tilstand vist sig at være væsentlig værre end ved denne aftales indgåelse, og vi er i Dansk Folkeparti derfor tilfredse med at være med i den store trafikpolitiske aftale fra november 2003, hvor Banedanmark tilføres yderligere 1 mia. kr. pr. år de næste 10 år ud over de 360 mio. kr. Vi kan dermed få stoppet nedsliddet af jernbanenettet og give brugerne en bedre oplevelse, når de anvender den kollektive trafik på skinner.

Staten har takstkompetencen på skinnenettet uden for S-togsområdet. Takstudviklingen her har tidligere og vil i fremtiden følge pris- og lønudviklingen. Der er netop indgået en ny 10-års kontrakt mellem staten og DSB, der sikrer dette. Så det er næppe dette område, forespørgerne henviser til, når der tales om store takststignin-

ger i den kollektive trafik, men derimod der, hvor amter og kommuner har takstkompetencen. Den netop offentliggjorte rapport over takstudviklingen giver ikke noget entydigt billede af takstudviklingen. Dels er der tale om mange trafikelskaber, dels har omkostningsudviklingen ikke været ens.

Vi er i Dansk Folkeparti godt tilfredse med, at denne rapport er blevet udarbejdet, og vi er blevet bekræftet i, hvad vi troede.

I Dansk Folkeparti er vi enige i, at det ikke er rimeligt med takststigninger ud over den almindelige pris- og lønudvikling. Tager vi f.eks. HUR-området, som har en markedsandel på 55 pct., ser man af rapporten en omkostningsudvikling ud over prisudviklingen tillige med et reduceret tilskud til den kollektive trafik. Derfor skal priserne eksplodere, og det er ikke rimeligt.

Oplever man en omkostningsudvikling større end prisudviklingen, er der jo to muligheder: enten at skære til ved at effektivisere og tænke anderledes eller øge tilskuddet.

Derfor er vi i Dansk Folkeparti tilfredse med det oplæg, regeringen er kommet med i forbindelse med strukturreformen. Oplægget sikrer, at takstudviklingen i den kollektive trafik fra 2007 skal følge pris- og lønudviklingen. Hvad prisudviklingen vil være frem til 2007, bestemmer kommuner og amter selv. Staten har sin del på plads.

Med hensyn til forslaget til vedtagelse kan Dansk Folkeparti ikke stemme for det.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil godt spørge hr. Poul Fischer: Støtter Dansk Folkeparti den model, som ministeren har fremlagt, nemlig at man bare skal sige til kommunerne og DSB, at taksterne ikke må stige mere end pris- og lønstigningerne, og så må de i øvrigt godt forringe serviceniveauet, som de vil?

Kl. 17.35

For ellers er det jo en kommunal skattestigning, vi her snakker om. Det er jo det, Dansk Folkeparti så i virkeligheden nu går ind for. Man hævdede, man ville nedlægge amterne, fordi der var skatteopkrævning, men nu kommer man med et forslag til en takstmodel, som i realiteten medfører stigninger i kommuneskatterne eller nedlukning af buslinjer. Det er jo realiteten, vil jeg gerne sige til hr. Poul Fischer.

Det er derfor, vi foreslår en anden model, og jeg kan sige, at det i øvrigt også er meningen, at

den model skal gælde for DSB, fordi det er en god model at regulere takstudviklingen efter.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Om den fremlagte model i forslaget til vedtagelse må jeg nok sige, at den ikke er særlig overskuelig.

Et forslag som det, der er kommet fra regeringen i forbindelse med strukturreformen, hvor takststigningerne i den kollektive trafik ikke må overstige pris- og lønudviklingen, tilslutter vi os fuldt og helt. Vi har jo sagt, at vi bakker op om regeringens forslag til reform på det kommunale område.

Der vil jo ske det, at vi nu formentlig får nogle store kommuner, som skal have en del kollektiv trafik, og så bliver der nogle trafikelskaber, som omfatter flere kommuner, og så bliver der jo tale om en økonomisk disponering af de skatter, der kommer ind, til at bruge til dette og hint og på lige fod, ligesom vi skal prioritere midlerne her i Folketinget.

Vi skal ikke herfra blande os i, hvad man laver på det niveau, men vi har været skuffede over, at der har været så store prisstigninger, så derfor vil vi gerne være med til at lægge det loft ind, således at taksterne ikke stiger med mere end pris- og lønudviklingen.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg synes ikke, hr. Poul Fischer kommer helt til bunds i det spørgsmål, jeg stiller, for hvis man bruger regeringens model og der fortsætter med at være de udgiftsstigninger, som vi jo desværre har set, jamen så betyder det, at kommunerne kommer til at få valget: at nedlukke buslinjer eller sætte kommuneskatten op. Og så spørger jeg bare hr. Poul Fischer: Er det rimeligt? Og er det rimeligt, at man indfører en model, der forhindrer serviceforbedringer og udbygning af den lokale kollektive trafik? For det vil jo også være resultatet af regeringens udspil. Derfor vil regeringens udgave af et takstloft have en række negative konsekvenser.

Så siger hr. Poul Fischer, at det forslag, vi kommer med, er indviklet. Nej, det er ikke spor indviklet. Det er, at man fastsætter en procentandel, som passagererne skal betale, og resten betales af trafikelskabet, og staten skal så selvfølgelig være med til at finansiere, således at det hænger sammen. Det vil give en fornuftig ud-

vikling uden at skære ned på serviceniveauet, vil jeg gerne sige til hr. Poul Fischer.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Jeg forstår udmærket, hvad hr. Keld Albrechtsen siger, at hvis man har en omkostningsudvikling, der er højere end pris- og lønudviklingen, så skal der ske et eller andet. Og det er måske det, der er nødvendigt i trafiksselskaberne: at man måske på nogle områder skal effektivisere og tænke anderledes, end man gør i dag. Det har måske været lidt af en sovepude, at man har haft det taksttilskud herfra.

Jeg synes da, det er bedrøveligt at opleve, at man har et selskab som HUR, som sidder på 55 pct. af markedet – det er dog noget af en partner i det spil – og hvor det så, når vi får den analyse her, viser sig, at man har skåret tilskuddet til den kollektive trafik ned. Så kan man jo bedre forstå, at der har været en prisstigning over de sidste 4 år på mellem 23 og 24 pct., hvoraf maksimalt 10 pct. kan skyldes det tilskud, vi har fjernet.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Hr. Poul Fischer nævnte de procentuelle stigningerne og sagde, at det nu kun skulle være det almindelige prisindeks, det skulle stige med.

Har hr. Poul Fischer været opmærksom på de spørgsmål, jeg har stillet til ministeren i anledning af det her, bl.a. om, hvad priserne er steget med i DSB og DSB S-tog? Jeg vil anbefale hr. Poul Fischer lige at prøve at gå hen og kigge lidt på tallene. Jeg forventer ikke, at man kan svare på det her i dag, men det er altså sammenligneligt, og for S-togenes vedkommende er det jo fuldstændig korrekt, at det følger HUR, og de ligger omkring 50 pct., men DSB er faktisk oppe på ca. 30 pct. Ser man på sammenlignelige ydelser, så ligger stigningen for sådan noget som periodekort på 8,9 pct. for DSB og 12,4 pct. i 2004. Mig bekendt er det da heller ikke for DSB det beregnede prisindeks, der er taget ud fra her.

Kl. 17.40

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

DSB S-tog er jo med i takstsamarbejdet her, så det følger den anden prisudvikling, men DSB's priser følger i gennemsnit pris- og lønudviklingen. Jeg er med på, at hr. Poul Andersen har spurgt til nogle konkrete strækninger, og der kan man godt finde divergenser, men tager man

over hele skalaen, så skal det følge pris- og lønudviklingen. Det er det, der fremgår af den nye kontrakt, der er indgået med DSB, og den svarer til, hvad der har været gældende tidligere.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Jo, men det var bare sådan lige et lille vink om, at det jo godt kunne være, at der var andre steder, man lige skulle fokusere, at det ikke kun var i HUR, der måske var nogle ting, der ikke havde været så velfungerende, og at der eksempelvis der, hvor man kan sige, at der har været sat fokus på tingene hele tiden, i DSB, også havde været nogle prisstigninger.

Det var også det, jeg i min tale her i dag gjorde gældende: at der jo er en baggrund for de ting, og det er jo simpelt hen, at der er sket nogle ting, som man har været nødt til at kompensere for. Og sådan vil det også være i fremtiden; det kan man ikke sige ikke vil ske.

Det, der er vigtigt, er, om de penge, vi giver til, at taksterne skal holdes nede, også bliver anvendt til det, og det er de jo i store træk blevet også for HUR's vedkommende.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Der var jo ikke så meget spørgsmål i det.

Der er jo mange trafiksselskaber, og man kan ikke skære alle over én kam. Det, man falder over, er selvfølgelig de tre trafiksselskaber, hvor vi kan se, at man decideret har nedsat tilskuddet til den kollektive trafik, og der er HUR jo den store partner i det spil.

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Jeg ved ikke, om der er nogen af de tilstedeværende eller af dem, der måtte se eller lytte på det her, som har ladet sig besnære af hr. Poul Fischers fremstilling, men der er jo to – eller mindst to – meget alvorlige brister i den argumentation, som hr. Poul Fischer giver.

For det første er den model, som regeringen fremlægger i forbindelse med strukturreformen, jo en model, hvor man først sætter ind imod yderligere takststigninger i forbindelse med indfasning af reformen. Det er jo nogle år ud i fremtiden, og i den periode, som ligger indimellem – og det vil jeg godt bede hr. Poul Fischer om at bekræfte – er der ikke noget til hinder for, at taksterne kan stige yderligere. Tværtimod er der meget klare indikationer fra amterne på, at der



vil ske voldsomme takststigninger som følge af, at Dansk Folkeparti sammen med regeringen har fjernet taksttilskuddet. Så ved at vente til 2007 er man altså med til, at taksterne kan stige yderligere.

Den anden del af det er, at der udelukkende er tale om et loft. Der er jo ikke tale om, at man sætter taksterne ned igen og dermed prøver at bryde den onde cirkel, som Dansk Folkeparti har været med til at bringe den kollektive trafik i.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Hvis hr. Morten Homann tænker på perioden fra 2005 til 2007 i amter og kommuner, jamen så er det jo dem, der suverænt bestemmer taksterne i deres område; det har vi ingen indflydelse på, og det skal vi heller ikke have nogen indflydelse på. Vi må respektere, at der er forskellige politiske niveauer her i landet, hvor man har forskellige kompetencer. Vi har kompetencen på DSB-området, og vi lever op til, at stigningerne svarer til pris- og lønudviklingen. De amtslige trafiksselskaber har åbenbart valgt en anden prioriteringsmodel, som vi ikke synes er god, for vi synes ikke, det er rimeligt, at priserne dér skal stige med mere end pris- og lønudviklingen, men det er jo amternes kompetence at bestemme taksterne.

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Hr. Poul Fischer må i hvert fald vide, at han taler imod bedre vidende nu. Hvis han har læst den nye rapport fra Trafikministeriet om udviklingen i taksterne op til og med 2003, og hvis han har læst den tidligere rapport om udviklingen i taksterne, så vil han vide, at Folketinget spiller endog en ganske væsentlig rolle i udviklingen af taksterne i kommuner og amter. Så det, at Dansk Folkeparti har været med til at fjerne tilskuddet til taksterne, har jo været med til, at taksterne stiger voldsomt i stort set samtlige trafiksselskaber landet over.

Men hr. Poul Fischer undgik jo behændigt dermed at svare på mit spørgsmål, nemlig: Hvad er Dansk Folkepartis svar til de mennesker, som i løbet af årene fra 2005 til 2007 skal betale højere takster som følge af Dansk Folkepartis politik? Og hvorfor vil Dansk Folkeparti ikke være med til så i det mindste, når man endelig griber ind, så at gribe ind med at sænke takster-

ne i stedet for blot lægge et loft over de alt, alt for høje takster?

Kl. 17.45

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Dansk Folkeparti på folketingsniveau har jo ingen kommentarer til det. Vi kan sige til vores politiske folk i amterne og kommunerne, hvad det er, vi ønsker, og vi ønsker ikke en prisstigning i den kollektive trafik, der er højere end pris- og lønudviklingen, men hvis det politiske system på de niveauer fastsætter en anden takst, jamen så er det jo den, der er bestemt.

Når vi får den nye struktur, bliver det jo nogle politiske prioriteringer, hvad man vil bruge skattemidlerne til, og det kan da godt ske, at der fremover bliver skåret ned i den kollektive trafik i kommunerne, men det kan da også ske, at man vælger at bruge nogle af skattepengene til at yde et større tilskud, hvis ikke man kan effektivisere sig til det.

(Kort bemærkning).

**Elsebeth Gerner Nielsen (RV):**

Dansk Folkeparti og regeringen har gennemført et skattestop, og man kan sige, at fordelene ved skattestoppet er især stort for de rigeste mennesker i samfundet, og samtidig har vi så i den periode, hvor skattestoppet har virket, kunnet konstatere meget, meget store takststigninger, og takststigninger i den kollektive trafik har det med at vende den tunge ende nedad, det vil altså sige, at takststigninger går ud over de fattigste i samfundet.

Trigger det ikke hr. Poul Fischers sociale indignation, at hans parti er med til at gennemføre et skattestop, som er til fordel for de rigeste i samfundet, og det kompenseres så med takststigninger, der først og fremmest går ud over de fattigste?

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Dansk Folkeparti bakker op om skattestoppet, det er helt klart. Men det ændrer jo ikke ved, at der ved kommuneaftalerne – uden at jeg skal gå dybere ind i dem – tilflyder kommunerne og amterne flere penge år for år ud over den almindelige pris- og lønudvikling. Derfor er det jo igen en prioritering i kommunerne og de amtslige trafiksselskaber, hvorledes taksterne skal udvikle sig.

Endelig synes jeg heller ikke, at man har været specielt dygtige til at effektivisere og skære til i trafiksselskaberne. Det kunne jo godt være, at der er nogle ruter, der ikke er så meget fornuft i. Jeg skal ikke gå i dybden i de enkelte trafiksselskabers politik, men konstatere, at det er disse selskaber, der suverænt bestemmer omfanget af den kollektive trafik og taksterne.

(Kort bemærkning).

**Elsebeth Gerner Nielsen (RV):**

Jeg kan prøve at stille spørgsmålet lidt anderledes.

Som jeg har forstået Dansk Folkepartis politik, er partiet meget optaget af de socialt dårligst stillede situation her i landet. Det er faktisk, hvad skal vi sige, et indsatsområde, som også Det Radikale Venstre er meget optaget af. Af samme grund kunne man spørge: I stedet for at en kommune fik sine penge ind ved at hæve taksterne i den kollektive trafik, ville det så ikke været noget mere hensigtsmæssigt, at man hævede skatten?

Med andre ord: Hvordan hænger skattestoppet sammen med de holdninger, som Dansk Folkeparti i øvrigt siger man har, men som vi meget sjældent ser praktiseret fra Dansk Folkepartis side?

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Vi tænker sandelig da på de dårligst stillede, og det gør vi jo ved at bakke op om regeringens forslag for 2007: at stigninger i den kollektive trafik ikke må være højere end pris- og lønudvikling; det er da netop at tænke på det.

(Kort bemærkning).

**Carsten Bo Jensen (S):**

Jeg har noteret mig, at hr. Poul Fischer adskillige gange i sin ordførertale har beklaget de takststigninger, der har fundet sted, og jeg erindrer også, at Dansk Folkeparti umiddelbart efter årsskiftet 2003/2004 på alle fronter gik ud og tog kraftigt afstand fra disse voldsomme takststigninger. Når vi nu har – og det er jo en kendsgerning, som jeg også har hørt hr. Poul Fischer nævne flere gange – en situation, hvor priserne på den kollektive trafik f.eks. i hovedstadsområdet er steget voldsomt og væsentligt ud over den almindelige pris- og lønstigning, så har jeg lidt svært ved at forstå, at man ikke kan tilslutte sig det forslag til vedtagelse, der ligger, og som jo siger, at der ønskes en maksimumsgrænse for den

andel af taksterne i den kollektive trafik, som passagererne skal betale, og at der ønskes forbedringer, herunder en nedsættelse af taksterne. Hvorfor kan man ikke støtte det med den sociale profil, som man givetvis har?

Kl. 17.50

**Tredje næstformand (Kaj Ikast):**

Den røde lampe har lyst længe – ikke den der, men den nede på bordet.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Det er da korrekt, at vi i Dansk Folkeparti har beklaget de stigninger, der har været, og vi har da på nogle områder også følt, de var uanstændig høje. Det har jo så også vist sig i den rapport, vi fik, at HUR-områdets stigninger i princippet var for store, hvis man i HUR-området stadig væk havde bidraget med det til den kollektive trafik, som man har gjort tidligere.

Med hensyn til de maksimumsstigninger, som forslaget til vedtagelse lægger op til: Jamen er der noget, der er bedre, end at lade priser følge pris- og lønudviklingen? Det er da at køre i faste priser.

**Tredje næstformand (Kaj Ikast):**

Så er det hr. Carsten Bo Jensen, og det er det sidste spørgsmål.

(Kort bemærkning).

**Carsten Bo Jensen (S):**

Jeg synes ærlig talt uden på nogen måde at ville være uforskammet, at det lyder hyklerisk. Jeg kan ikke rigtig forstå, at man kan påberåbe sig en høj grad af politisk og social indignation, samtidig med at man bakker op om et skattestop, som alle mennesker ved koster ufattelig mange penge, og lader de socialt svageste, som andre også har været inde på, i stikken i spørgsmålet om den kollektive trafik.

Jeg synes, at man skylder de mennesker, som Dansk Folkeparti påberåber sig også at tage hånd om, en forklaring, der er væsentlig bedre, ellers lyder det hult; det lyder som hykleri fra Dansk Folkepartis side.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Det er socialt ansvarligt, at man siger ja til en takstpolitik, der fremover lægger op til, at taksterne i den kollektive trafik stiger med pris- og lønudviklingen. Det er at være ansvarlig, i ste-

det for at det har dinglet rundt med forskellige prisniveauer i de forskellige trafiksselskaber.

Det ser ud til, at der med det oplæg, der er fra regeringen, og som vi har bakket op, på sigt bliver orden i tingene. Med det forslag, der er lagt frem, kan man få ens takststruktur over det ganske land, og det må da være godt.

**Tredje næstformand (Kaj Ikast):**

Så er det hr. Morten Homann.

**Morten Homann (SF):**

Det er et faktum, som nu også efterhånden er relativt veldokumenteret fra Trafikministeriets side, at den helt overvejende del af prisstigningerne på den kollektive trafik kan forklares med løn- og prisudvikling og med, at regeringen i samarbejde med Dansk Folkeparti fjernede tilskuddet til nedsættelse af taksterne.

Det er en meget ond cirkel, man har fået sat i gang for den kollektive trafik over hele landet, men selvfølgelig med særlig vægt i hovedstadsområdet, hvor den kollektive trafik vejer tungt. Allerede nu har HUR sammen med andre trafiksselskaber varslet serviceforringelser til efteråret og nye prisstigninger fra det nye år, og det er det samme billede, som tegner sig over hele landet: høje priser og dårligere service.

Man kan jo så forvente, hvad der bliver resultatet af det. Det vil blive færre passagerer, som så årene efter godt hjulpet af den stramme styring af kommunernes og amternes økonomi vil sætte nye serviceforringelser og nye takststigninger på landkortet. Så det er i høj grad en ond cirkel, der er blevet sat i gang.

Vi har i SF noteret os, at regeringen i strukturforhandlingerne har spillet ud med et stop over prisstigningerne, et stop for de stigninger, som ligger ud over almindelige pris- og lønstigninger.

Der kan man tydeligt se forskel på den kollektive trafikpolitik, som det nuværende flertal vil føre, og hvad det flertal, som stod bag den tidligere regering, vil gøre. Tidligere satte man med SF i spidsen en stopper for prisstigningerne og prøvede at sætte taksterne for den kollektive trafik ned med 10 pct. Det nuværende flertal kan finde ud af at hæve priserne meget, meget kraftigt, og når man så har nået et tilstrækkelig højt niveau, jamen så kan man så allernådigst finde ud af at få sat en stopper, så det ikke stiger yderligere ud over pris- og lønudviklingen.

Kl. 17.55

Men det, der jo i hvert fald er kommet ud af det, er, at man venter yderligere nogle år, hvor priserne kan stige yderligere og den kollektive trafiks onde cirkel kan fortsætte. Så det er en meget sølle og svag hjælpende hånd, man giver til den kollektive trafik, efter at man med den stærke anden hånd har givet den kollektive trafik en ordentlig lussing.

Oven i diskussionen om prisstigningerne er der selvfølgelig også de serviceforringelser, der følger med, og for et område som HUR er det jo helt afgørende, at der oven i de høje priser samtidig følger en lang række forringelser af servicen: færre afgange, nedlæggelse af busruter osv., som ødelægger dagligdagen for rigtig mange mennesker.

SF vil gerne fastholde, at denne her regering er en trafikulykke, og at udkastet til strukturreform kun vil gøre ondt værre. Den kollektive trafik vil ikke blive styrket, men vil blive svækket.

Man kan så diskutere, hvilke redskaber man skal bruge for at få løst det her problem. At fastfryse taksterne på et højt niveau, er som sagt ikke nogen specielt god hjælp. Man er nødt til at gå ned og kigge på, hvordan den kollektive trafik er finansieret. I Danmark ligger niveauet på noget, der ligner 70 pct., altså: 70 pct. af udgifterne til den kollektive trafik er brugerfinansieret. Hvis man ser det i europæisk sammenhæng, er det et ganske højt niveau. Det europæiske gennemsnit ligger sådan, at omkring halvdelen er brugerfinansieret, og der er lande, som ligger langt under. I et land som f.eks. Italien ligger andelen på omkring 30 pct.

Så hvis man skulle finde en mindelig løsning, er det SF's opfattelse, at man skulle sigte efter 50 pct. passagerfinansiering og 50 pct. finansiering fra det offentlige. Det er et ydmygt og meget moderat bud, som lægger sig fuldstændig på gennemsnittet i europæisk sammenhæng. Det er et forslag, som jeg har meget svært ved at se at man ville kunne finde saglige argumenter imod, men jeg er helt sikker på, at regeringen og Dansk Folkeparti vil finde på argumenter af en anden karakter.

Det skal også være logisk at bruge en trængselsafgift, altså en form for roadpricing i de store byer kombineret med en vejafgift for tunge køretøjer for at få finansieret en takstnedsættelse i den kollektive trafik.

I det lys vil jeg på vegne af SF fremsætte følgende:

## Forslag til vedtagelse

»Idet Folketinget beklager de store stigninger i taksterne i den kollektive trafik, opfordrer Folketinget regeringen til:

- at nedsætte passagerfinansieringen i den kollektive trafik til 50 pct. og lade dette slå fuldt igennem i taksterne og uden serviceforringelser og
- at indføre trængselsafgifter, ikke mindst i de større byer, hvor provenuet går til forbedringer i den kollektive trafik, herunder til nedsættelse af taksterne i den kollektive trafik.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 94).

### Første næstformand (Svend Auken):

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (*Se foran*). Også dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

### Keld Albrechtsen (EL):

Jeg hører SF's forslag til vedtagelse som en slags detaljering og udbygning i forhold til det forslag, som er fremsat af Socialdemokratiet, Kristendemokraterne, De Radikale og Enhedslisten.

Jeg tror, det vil være godt at få det signal ud og sikre, at vi kan markere, at vi har en samlet opposition i det her spørgsmål, og derfor håber jeg, at hr. Morten Homann kan bekræfte, at SF er til sinds at støtte det forslag til vedtagelse, som de fire partier har fremsat.

Jeg forstår udmærket godt, at hr. Homann gerne allerede nu vil sætte en bestemt procent på den andel, som passagererne maksimalt skal betale. Jeg personligt ville da gerne have en endnu lavere procent end de 50, men det når vi frem til, når vi skal præsentere et finanslovudspil på det her område med henblik på at få en takstnedsættelse pr. 1. januar 2005. Jeg havde sådan set gerne ønsket, at de fem partier kunne have stillet det fælles i dag, men hvis hr. Homann kan give et positivt tilsagn, er det jo fint.

Kl. 18.00

(Kort bemærkning).

### Morten Homann (SF):

Jeg kan sagtens bekræfte over for hr. Keld Albrechtsen, at det forslag til vedtagelse, som SF har fremsat, ligger inden for de rammer, som er i det mere generelle og brede forslag, som bl.a. hr. Keld Albrechtsen har været med til at fremsætte. Derfor er det selvfølgelig også naturligt, at SF vil

stemme for det forslag, når det kommer til afstemning.

Det rejser selvfølgelig blot nogle spørgsmål, som SF med sit forslag til vedtagelse har ønsket at være med til at besvare, bl.a. om finansieringen af det pågældende forslag. Men jeg er helt sikker på, at hr. Keld Albrechtsen også vil indgå i nogle konstruktive drøftelser om, hvordan vi helt konkret kan skruе modellen sammen, når vi får flertal for at gennemføre takstnedsættelser.

(Kort bemærkning).

### Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil gerne sige tak for svaret, for det betyder, at de fem partier – SF, Socialdemokratiet, Kristendemokraterne, Det Radikale Venstre og Enhedslisten – er enige om et redskab og en model, som vi kan fremlægge og bygge videre på, og også bygge på efter et kommende folketingsvalg, hvis vi ikke kan gennemføre det i det nuværende Folketing. Det synes jeg er et meget tilfredsstillende signal.

Jeg kan bare oplyse, at det selvfølgelig er rigtigt, at vi har diskussioner om, hvordan disse penge skal betales, og Det Radikale Venstre og Enhedslisten har bl.a. foreslået, at man kunne lave en vejskat på den tunge trafik. Socialdemokratiet har peget på andre muligheder for finansiering, som vi også godt vil have med ind i de drøftelser, og hr. Morten Homann har præsenteret en trængselsafgift. Jeg er sikker på, at vi vil kunne sætte det sammen i forbindelse med finansloven.

(Kort bemærkning).

### Morten Homann (SF):

Det er jeg også helt sikker på.

### Første næstformand (Svend Auken):

Vi går videre i ordførerrækken.

### Elsebeth Gerner Nielsen (RV):

Kollektiv trafik er vigtig af mange grunde. Den kollektive trafik binder Danmark sammen og sikrer, at det er muligt overhovedet at bo i et tyndbefolket område, selv om man ikke har bil. Kollektiv trafik er også vigtig, fordi det ud fra en miljømæssig betragtning er meget mere hensigtsmæssigt at transportere mange mennesker sammen, i stedet for at vi hver især kører i vores egen bil.

Det, debatten handler om i dag, er, hvordan vi sikrer, at den kollektive trafik får så gode vil-

kår som overhovedet muligt. Der er to afgørende faktorer.

Den ene er, at kvaliteten i den kollektive trafik er i orden; at de tog, der kører rundt, er gode og ordentligt indrettet; at man føler sig godt tilpas, når man sætter sig ind i toget eller bussen for den sags skyld; og så handler det selvfølgelig også om, at der er nok transportmuligheder, at der er nok afgange. Der er vi i Det Radikale Venstre overbeviste om, at det trafikforlig, vi har været med til at indgå, vil være med til at sikre, at vi får den nødvendige standard i den kollektive trafiksektor.

For det andet er det vigtigt, at priserne holdes på et fornuftigt niveau. Det, vi har set i de sidste par år, er nogle meget store stigninger, som sandsynligvis kompenserer for det skattestop, regeringen har gennemført. Af samme grund er vi nødt til at beskæftige os med, hvordan vi får priserne ned igen. Efter vores opfattelse er det ikke tilstrækkeligt, at man siger, at langt ud i fremtiden skal taksterne følge løn- og prisudviklingen i samfundet. Vi er nødt til at se på, at der allerede nu er sket et vældig stort taksthop, og det skal reduceres, hvis vi skal få flere mennesker til at benytte sig af den kollektive trafik.

Der er forskellige muligheder for at bringe taksterne ned. En af mulighederne er at opgive skattestoppet. I Det Radikale Venstre er vi af den opfattelse, at det ville være langt klogere at sænke skatten på arbejde og så til gengæld operere med grønne afgifter. Ikke sådan, at de grønne afgifter skal kompensere fuldt ud for den skattnedsættelse, vi opererer med, men som vi ser det, vil en reduktion i skatten på arbejde bidrage til, at vi får flere mennesker i beskæftigelse – vi ved med sikkerhed, at sådan vil det forholde sig – og samtidig ville bare nogle små stigninger i de grønne afgifter give et incitament til, at flere mennesker benyttede sig af eksempelvis den kollektive transport.

Kl. 18.05

Vi kender det alle sammen: I det øjeblik benzinerpriserne stiger, føler man sig kaldet til lige at se, hvad togbilletten nu koster til København, i stedet for bare at tage sin bil.

For det andet er det vigtigt, at der er en grænse for, hvor meget det enkelte menneske kan komme til at betale for kollektiv transport. Derfor er vi meget tilfredse med det forslag, som en række partier nu lægger frem, nemlig at vi siger, at der er en maksimumsgrænse for, hvor meget den enkelte passager kan komme til at betale for eksempelvis en busbillet eller en togbillet.

For det tredje mener vi, at det er nødvendigt med et øget offentligt tilskud til den kollektive transport. Og som Radikale er vi nødt til at spørge os selv: Jamen hvordan skal vi skaffe de penge? Vi kommer ikke bare med et forslag og siger, at nu vil vi nedsætte udgifterne til den kollektive transport set ud fra et privat synspunkt, for vi vurderer også, hvordan vi skaffer de offentlige penge, der er nødvendige.

Vi har regnet på en model, hvor vi indfører en vejskat for de tunge køretøjer svarende til den, man har i Tyskland. Det er noget af det, vognmændene selv er kommet med som forslag, fordi det også ville forbedre deres konkurrencesituation. På den måde kan man hente 600-700 mio. kr., som man kunne bruge på kollektiv transport, og det er samtidig med, at vognmændene ville være kompenseret for den nuværende vignetordning.

Hvis vi gjorde det, ville vi samtidig få en 15 pct.s reduktion i sektorens CO<sub>2</sub>-udslip, og det er vældig meget. Målt på nationalt plan svarer det til en reduktion i Danmarks samlede CO<sub>2</sub>-udslip på 2,5 pct. Det ville også være værd at tage med. Det vil sige, at vi ville slå to fluer med et smæk. Samtidig med at vi fik nogle penge ind, som vi kunne bruge til at forbedre den kollektive trafik, ville vi også få en reduktion i vores CO<sub>2</sub>-udslip.

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Jeg vil gerne sige tak til den radikale ordfører og gruppe og bare lige have et par ting opklaret.

Det Radikale Venstre og SF er fuldstændig enige i, at vi skal have sat taksterne i den kollektive trafik ned, men vi har diskuteret lidt: Hvor meget og hvordan? Der er Det Radikale Venstre kommet med lidt forskellige udmeldinger gennem tiden. For ikke så forfærdelig mange måneder siden var Det Radikale Venstres politik, at man skulle nedsætte taksterne i den kollektive trafik til det halve, altså ikke passager- og finansieringsandelen, som vi nu taler om, og som nok er et mere realistisk bud, men simpelt hen ved at priserne skulle halveres. Kan fru Elsebeth Gerner Nielsen bekræfte, at det ikke længere er det mål, som De Radikale styrer efter? Det er det ene.

Det andet er: Hvis nu det viser sig, at en vejafgift for de tunge køretøjer, hvad der måske er meget der tyder på, ikke er tilstrækkelig til at finansiere en sådan nedsættelse af taksterne i den kollektive trafik, hvordan vil Det Radikale Ven-

stre så gennemføre det, også set i lyset af sit såkaldte intelligente skattestop?

(Kort bemærkning).

**Elsebeth Gerner Nielsen (RV):**

Da vi i sin tid kom med vores første bud på, hvad det er, vi sigter mod, havde vi endnu ikke set et forslag til strukturreform. Det foreligger nu, og vi synes, at det ville være fuldstændig naturligt at lade det her spørgsmål indgå i debatten om strukturreformen.

Hvor meget den kollektive trafik kommer til at koste i fremtiden, afhænger jo bl.a. af, hvordan vi skruer hele den offentlige sektor sammen. Det er da muligt, at der f.eks. kan gennemføres nogle rationaliseringer i kraft af den strukturreform, vi står over for.

I stedet for nu at lægge os fast på et bestemt niveau for, hvor stor en andel den enkelte passager kan komme til at betale, så er det bedre at lade det spørgsmål vente på et svar, indtil vi har resultatet af strukturforhandlingerne, og indtil vi står over for en ny finanslov.

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Det er jeg bange for at jeg ikke helt forstod. Hvis man læser både SF's forslag til vedtagelse og også det forslag til vedtagelse, som fru Elsebeth Gerner Nielsen er medforslagsstiller til, så anbefaler man netop en bestemt grænse for, hvilken andel passagererne skal betale. Det afviser fru Elsebeth Gerner Nielsen nu selv. Så jeg er ikke sikker på, at jeg er helt med.

Kl. 18.10

Men mit spørgsmål gik i virkeligheden på noget helt andet, nemlig: Når man har meldt ud, at man ønsker at halvere taksterne i den kollektive trafik, gælder den målsætning om at halvere taksterne så kun med den nuværende kommunale struktur?

Den radikale holdning om at halvere taksterne gælder altså ikke, hvis man ændrer den kommunale struktur til at være noget andet – så er det lige pludselig en anden målsætning, man har. Jeg synes bare, det er lidt svært at finde ud af, hvor man har Det Radikale Venstre: Hvordan skal taksterne nedbringes, og hvilket niveau skal de nedbringes til?

Dernæst var der mit andet spørgsmål: Hvis en afgift på de tunge køretøjer nu ikke er tilstrækkelig til at nedbringe taksterne, som Det Radikale Venstre peger på, vil man så enten nedbringe taksterne noget mindre, så priserne bliver

højere, eller vil man file på sit såkaldt intelligente skattestop?

(Kort bemærkning).

**Elsebeth Gerner Nielsen (RV):**

Jeg vil gerne gøre hr. Morten Homann opmærksom på, at der ikke står noget om, hvad maksimumsgrænsen er i det forslag til vedtagelse, som en række partier har lagt frem. Der står, at der skal indføres en maksimumsgrænse for den andel af taksterne i den kollektive trafik, som passagererne skal betale. Jeg siger så, at hvor den maksimumsgrænse skal ligge, det er noget, vi må tage stilling til i forbindelse med næste års finanslov. På det tidspunkt kender vi også resultatet af strukturforhandlingerne.

Så spørger hr. Morten Homann, hvad vi vil gøre, hvis de 600-700 mio. kr., vi får ind i øget vejskat, ikke rækker. Jamen indtil videre er det vores bedste bud, og det vil sige, at de skal række.

Vi er i øvrigt åbne over for en anderledes incitamentsstruktur end den, vi har for øjeblikket. Vi mener, at skatten på arbejde skal ned. Til gengæld er vi helt åbne over for grønne afgifter, hvilket kunne betyde, at vi fik flyttet passagerer fra den private transportform over til den kollektive. I det øjeblik man har flere passagerer, kan man også bringe priserne ned.

Så der er forskellige muligheder i forhold til at få løst det her problem. Det er også vigtigt at prøve at se på, hvordan man får en incitamentsstruktur, der gør, at så mange som muligt vil benytte sig af den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg vil gerne stille fru Elsebeth Gerner Nielsen et spørgsmål. Man har så mange overvejelser over, hvad man skal gøre for dem, der skal fragtes rundt i landet, men der er mange, der er afhængige af biler. Jeg vil da gerne spørge, om man har overvejelser om – nu hvor benzinen ligger på omkring 9 kr. – at give tilskud i en eller anden form til bilisterne, så man kan få sat de udgifter ned.

(Kort bemærkning).

**Elsebeth Gerner Nielsen (RV):**

Man kan sige, at det gør man i forvejen, i og med at der er et transportfradrag, og Det Radikale Venstre har ikke til hensigt at ændre på transportfradraget.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jo, det kan jeg forstå, men det er ikke, fordi det er så lang tid siden, at De Radikale netop havde det som et ønske, at man skulle fjerne det transportfradrag. Men jeg forstår, at det har man så ikke længere.

Men alligevel bliver det vel ikke dækket helt ind på grund af de høje benzinpriser, der nu er på 9 kr. Så det ville være rimeligt, når man nu skal til at se på det hele, at man også så på benzinpriserne, for der er jo mange mennesker, der er stærkt afhængige af deres bil, og som ikke kan udnytte den kollektive trafik til at komme frem og tilbage til deres arbejdsplads.

(Kort bemærkning).

**Elsebeth Gerner Nielsen (RV):**

Nu kommer det selvfølgelig an på, hvor langt man skal køre, men jeg har selv siddet og regnet på det transportfradrag, der er nu, og selv med de benzinpriser, der er nu, kan man i en række tilfælde være heldig at få dækket sine udgifter ind. Men det er da klart nok, at der ikke er så stor fordel ved transportfradraget, som der har været. Til gengæld er der nogle, som har tjent nogle penge i den periode, hvor der var krig på benzinpriserne. Så man må håbe på, at der er nogle, der har sparet op.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Grunden til, at jeg beder om at måtte stille et spørgsmål, er, at jeg tror, der er noget, hr. Svend Heiselberg ikke er opmærksom på, som han bør have at vide. Som jeg har forstået det, har Det Radikale Venstre foreslået, at vi lægger 1 kr.s afgift på benzinen. Og det er jo den såkaldte incitamentsstruktur, der vil gøre, at der så vil komme flere over i den kollektive trafik, for så er det de 9 kr., det koster nu, og så 1 kr. ovenpå, og det bliver en rund 10'er for en liter benzin. Det er da noget, der hjælper. Jeg nævner det bare, for jeg tror, at hr. Heiselberg går i den vildfarelse, at det er en radikal bekymring, at benzinprisen skulle blive for høj.

Kl. 18.15

(Kort bemærkning).

**Elsebeth Gerner Nielsen (RV):**

Jeg må sige, at der selvfølgelig også er en grænse for, hvor høj vi synes, at benzinpriserne kan være. Det vil sige, at vores skattemodel selvfølgelig er fleksibel på den måde, at vi til enhver tid er

nødt til at se på, hvor højt priserne ligger. Men jeg vil gerne understrege, at priserne på benzin har været meget langt nede i rigtig lang tid, og det har ikke været til gunst for den kollektive trafik.

Så det, man må sørge for at anlægge her, er et helhedsperspektiv. På den ene side gælder det om at få skatten på arbejde ned, sådan at vi kan få flere mennesker i arbejde, og på den anden side er det vigtigt, at vi ikke laver en afgiftsstruktur, som f.eks. gør det fuldstændig umuligt at bo ude på landet.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så går vi videre med fru Tove Videbæk som ordfører. Hun var her lige for et øjeblik siden. Fru Tove Videbæk har ordet.

**Tove Videbæk (KD):**

I perioden 1999-2003 er taksterne i hovedstadsområdet steget med 30 pct., og de er også steget mærkbart andre steder i landet. Det skyldes bl.a., at regeringen og Dansk Folkeparti har fjernet det årlige tilskud til kollektiv trafik på 360 mio. kr.

Kristendemokraterne var meget imod, at dette tilskud skulle fjernes, for i sidste ende er det jo borgerne, der bliver ramt på pengepungen, og det vil naturligvis igen være de svageste, der bliver ramt hårdest. Mange mindrebemidlede vil være nødt til at blive hjemme, og for høje priser på kollektiv trafik rammer simpelt hen skævt socialt og vender den tunge ende nedad. Samtidig kan vi frygte, at andre brugere vil flygte fra den kollektive trafik og i stedet tage bilen. Den bedrestillede del af befolkningen vil måske oven i købet føle sig fristet til at købe en ekstra bil.

Og når der kommer faldende passagertal, er konsekvensen ofte, at priserne bliver skruet yderligere op. Det er en ond cirkel at komme ind i.

Derfor er vi faktisk enige i, at det vil være en god idé at indføre en maksimumsgrænse for den andel af taksterne i den kollektive trafik, som passagererne skal betale. Det er det samme, man gør f.eks. i børnehaver og andre steder, hvor man siger, at borgerne eller brugerne maksimalt må betale et vist beløb eller en vis procentdel af udgiften. Det ville være rimeligt både af hensyn til den enkelte borgers økonomi og af hensyn til miljøet.

Kristendemokraterne mener, at den kollektive trafik skal være billig og attraktiv. En velfungerende kollektiv transport kan jo føre til en re-

duktion af privatbilismen i tætbefolkede områder. Langt de fleste kan nok blive enige om, at hvis privatbilismen skal begrænses, kræver det simpelt hen, at den offentlige trafik er både billig og attraktiv, så den udgør et reelt alternativ.

Transporten mellem bolig og arbejde udgør cirka en tredjedel af al trafik, og for en stor del af befolkningens vedkommende foregår den i en bil, hvor der kun sidder føreren selv. Derfor er det oplagt, at man, hvis man vil ændre på bilisternes vaner, må tilbyde nogle vilkår, så de ikke skal bruge flere timer på en transport, der i bil måske ville tage en halv time. Derfor er det efter Kristendemokraternes opfattelse nødvendigt, at den offentlige trafik bliver forbedret, og at der lægges låg på takststigninger.

I tyndtbefolkede områder er situationen naturligvis anderledes. Her er det ikke bæredygtigt at have busser og S-tog, der går hvert tiende minut eller lignende, men i nogle byer er der faktisk kun busser, der går hver tirsdag og torsdag eftermiddag eller sådan noget lignende. Derfor er man her afhængig af privatbiler i familierne. Men i de tætbefolkede områder og mellem byer og amter og landsdele skal der naturligvis være et godt, sikkert og billigt offentligt kollektivt trafiksystem.

Kristendemokraterne er med i et forlig, som gav og giver den kollektive trafik et markant løft, som indebærer udvidelse af togtrafikken, hyppigere og mere regelmæssig togdrift samt kortere rejsetider, mærkbare forbedringer i jernbanenettets kvalitet i hele landet, overhalingsstationer for godstog, udbygning af S-togs-net, forbedring af handicapilgængeligheden i den kollektive trafik, herunder også etablering af elevatorer på stationerne, samt en række andre forbedringer, som giver både øget kapacitet, regularitet, sikkerhed og tilgængelighed og en masse andet godt. Det er alt sammen noget, som vi hos Kristendemokraterne er rigtig godt tilfredse med.

Så vi siger: flere af den slags initiativer – og så skal vi lige have rettet det lille problem med priserne.

Kl. 18.20

**Første næstformand (Svend Auken):**

Hr. Keld Albrechtsen som ordfører for forespørgsørgerne.

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg havde egentlig ventet, at ministeren ville besvare de spørgsmål, der er stillet. Det er i og for

sig en god skik. En af grundene til, at man har et parlament, er, at man diskuterer tingene og svarer på spørgsmålene, ikke mindst ministrene, som har ansvaret. Jeg håber ikke, at det er en ny og generel linje i regeringen, at man har aftalt, at nu vil man altså ikke svare på spørgsmålene længere. Det synes jeg vi har oplevet hele dagen igennem fra ministrenes side, så derfor håber jeg, at i hvert fald ministeren vil komme op og svare på et af de spørgsmål, som den her debat har kredset om, nemlig: Hvad sker der i 2005 og 2006?

Nu har vi fra oppositionens side fremsat et forslag, som giver garanti til buspassagererne for, at der kommer en prisnedsættelse, hvis vi kan skaffe flertal i Folketinget, inden finansloven skal vedtages, og at der kommer en ny model med et maksimum for, hvor stor andel hver enkelt buspassager skal betale af de samlede udgifter, så der også i fremtiden er styr på priserne.

Det betyder jo, hvis oppositionens forslag kan blive vedtaget, at der kommer tryghed omkring den kollektive trafik allerede fra 2005, og at det således også bliver muligt f.eks. at disponere i husholdningerne, således at man måske beslutter, at man ikke vil købe bil nummer to, men hellere bruge den kollektive trafik. Så kan vi få tingene ind i en god gænge.

Men ministeren er jo gang på gang blevet stillet spørgsmålet: Risikerer vi nu endnu et pris-hop i 2005 og 2006 og ved introduktionen af en strukturreform, for de garantier, ministeren giver om begrænsning af prisstigninger, ligger jo langt ude i tiden, nemlig helt ude i 2007?

Det spørgsmål synes jeg ministeren skulle besvare, for det er jo det, vi umiddelbart står over for. Der er jo ikke ret lang tid til, at vi skal til at forhandle om en finanslov for 2005, og vi vil hjertens gerne fra Enhedslistens side indgå en delaftale i forbindelse med finansloven, hvor vi får en løsning af takstproblemet ind fra 2005.

Det bekymrer os, at hr. Poul Fischer i dag kan oplyse til Folketinget, at hvad angår takster i 2005 og 2006 – nu håber jeg, at jeg korrekt refererer, hvad hr. Poul Fischer sagde, ellers må han jo gøre indsigelse, men jeg mener, at hr. Poul Fischer beskrev situationen sådan – så måtte amterne og kommunerne selv finde ud af det, hvis taksterne skulle stige, eller hvis busser skulle nedlægges. Det mener jeg var meldingen fra hr. Poul Fischer. Han sagde så, at han da helst så, at de lod være med at sætte taksterne op, og at de opførte sig pænt, men han kunne ikke gøre no-



get ved det, hvis takststigningerne galopperede og busserne blev nedlagt.

Det vil jeg da gerne sende videre til ministeren. Er det også hans opfattelse, at i 2005 kan taksterne stige, som de vil, og at busserne kan blive nedlagt, som man vil rundtomkring? Jeg synes, det ville være en højest utilfredsstillende situation for den kollektive trafik, hvis det er dér, vi står.

Så det spørgsmål ville jeg så mindeligt bede ministeren komme op og besvare.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Det er jo nogle tomme løfter, hr. Albrechtsen giver udtryk for, når hr. Albrechtsen nævnede finansloven. For det forholder sig rent faktisk sådan, at hr. Albrechtsen overhovedet ikke vil stemme for finansloven. Derfor er vi jo villige, så at sige, for vi vil gennemføre det i forbindelse med finansloven. Hr. Albrechtsen stemmer ikke for finansloven, og derfor kan hr. Albrechtsen heller ikke gå hen og skaffe de penge.

Kl. 18.25

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jamen her tror jeg, der er noget, som hr. Heiselberg måske har overset. Det er, at der sagtens kan indgås delaftaler i forbindelse med en finanslov. Enhedslisten gjorde det i talrige situationer med den tidligere regering, også uden at stemme for finansloven, men der gik vi ind og stemte for finansiering af bestemte ting og deltog derfor også i medansvaret for udformningen af de pågældende ting.

Vi vil gerne sammen med de andre partier, der har fremsat forslag til vedtagelse i den her debat, komme til hr. Svend Heiselberg og til ministeren og foreslå en finansiering, så der kan indgås en aftale. Den aftale kan så indgå i en finanslov, som Enhedslisten næppe, hvis den her regering stadig væk sidder til den tid, kan tænkes at ville stemme for. Det kan jeg sige med ret stor sikkerhed, men det er altså et andet spørgsmål.

Så jeg håber, at hr. Svend Heiselberg forstår mekanikken i det, og at han også kan se den fremstrakte hånd, som jeg har rakt frem til ham.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Men jeg giver ikke meget for sådan en fremstrakt hånd, når man ikke vil være med til at

skaffe pengene. Det er sådan noget tom snak, og det er noget, man vil pådutte vælgerne, at nu er man parat til at skaffe en masse penge, og nu skal man sætte nogle takster ned. Men hvis man skal finde finansiering, så er det altså andre partier, der skal gøre det, for hr. Albrechtsen vil jo ikke gå med til det.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Nu har vi det ikke sådan i Enhedslisten, at hvis vi mangler nogle penge til at gennemføre et eller andet, så tager vi dem bare op af statskassen. Det er jo den metode, som finansministeren har indført. Han har indført den ordning, at hvis der er et eller andet, regeringen vil forære befolkningen, og som der faktisk ikke er råd til, så tager man bare pengene af statskassen, og så bruger man fremtidige generationers formue. Det gør vi ikke fra Enhedslistens side. Så uansvarlig som hr. Heiselbergs regering er vi ikke, det vil jeg medgive hr. Heiselberg.

Men til gengæld vil jeg gerne forpligte mig til at komme til hr. Heiselberg med forslag til, hvordan vi kan finansiere et takstindgreb fra den 1. januar, der kan sikre brugerne i den kollektive trafik. Og så er der krone-beta-ling for det, der skal ydes, og ikke den uansvarlige form for finansiering, som hr. Heiselbergs regering bruger, hvor pengene bare fosser ud af statskassen. Det skal vi ikke have. Hvis det er det, hr. Heiselberg tænker på, så vil Enhedslisten ikke rodes ind i det.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Hr. Keld Albrechtsen vil gerne fremlægge det, som om Dansk Folkeparti er fløjtende ligeglad med takstudviklingen og nedskæringerne i kommuner og amter, og det er jo noget frygteligt vrøvl. Det er jo ikke det, jeg har sagt. Men vi respekterer, at kompetencen i kollektiv trafik og takstpolitik ligger i kommuner og amter, og at det er deres ansvar ud fra det at fastsætte omfanget og de takster, der skal være.

Men set i bakspejlet er anledningen med den nye strukturreform jo god til at indføre det forslag, som regeringen har lagt på bordet, og som Dansk Folkeparti bakker op, nemlig at vi får fastsat det maksimum, at priserne i den samlede kollektive trafik i Danmark kun må stige med pris- og lønudviklingen fremover. Det er en skillelinje, som ligger ved 2007. Jeg håber da så sandelig, at kommuner og amter i takstfastsættel-

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 gennemskelig, 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-