

menblander ting, der intet har med hinanden at gøre, og når der så er et parti i Folketinget, der beder om at få en deling, så bør man efter min opfattelse foretage delingen, hvis det ikke er velbegrunderet, at det er i samme lovforslag. Det er bare derfor. Det er efter min opfattelse sådan set lige meget, om det er ét folketingsmedlem eller det er 60 folketingsmedlemmer, der fremfører det ønske.

Ministerne kan vel ikke mene, at der er en sammenhæng mellem de to dele af lovforslaget. Der er i hvert fald ingen nødvendig sammenhæng. Der kan være nogle praktiske grunde til, at man nogle gange tager nogle ting sammen, men som udgangspunkt bør man ikke gøre det, og derfor synes jeg nu nok, at det kunne være rimeligt.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg husker måske ikke helt korrekt, men jeg mener, at hr. Keld Albrechtsen og jeg har sådan cirka lige lang parlamentarisk erfaring, om end hr. Keld Albrechtsen har været uendelig mange hundrede millioner flere timer på talerstolen, end jeg har.

Det er jo sådan i et demokratisk system, at hvis man ønsker noget vedtaget, er det en god idé at kunne tælle til 90. Det mener jeg ikke at jeg har kunnet konstatere at hr. Keld Albrechtsen har kunnet her, i og med at han er alene om den indstilling, som han har givet udtryk for her på talerstolen, hvorimod der er omkring 175 stemmer bag regeringens forslag. Det er altså nok for regeringen, kan jeg hilse og sige.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

21) Anden behandling af lovforslag nr. L 204: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart. (Betaling for offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed m.v.).

Af trafikministeren (Flemming Hansen).
(Fremsat 31/3 2004. Første behandling 23/4 2004. Betænkning 6/5 2004).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Hr. Ole Vagn Christensen, og det er som ordfører.

Ole Vagn Christensen (S):

Nej.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Det er som privatist!

Ole Vagn Christensen (S):

Ja.

Det lovforslag, vi står med her, viser den ansvarlighed, som Socialdemokratiet udviser som opposition, nemlig at det, der er sigtet her, er at nå frem til, at man ikke får lukket de små flyvepladser og de små lufthavne.

Det kan jeg kun som en af dem, der bor i et sådant område, hilse med tilfredshed, men jeg savner sådan set et ændringsforslag, og det gør jeg ikke mindst, fordi Venstres ordfører, dengang Venstre var i opposition, tordnede imod, at der var afgifter for de små lufthavne.

Derfor er jeg nødt til at efterlyse fra Venstre: Hvor er ansvarligheden henne, når man nu vil pålægge lufthavnene yderligere udgifter, når man faktisk har stået og sagt, at man vil sørge for, at de fik yderligere lempelser, når man kom til magten?

Jeg vil gerne spørge hr. Svend Heiselberg, som har været ordfører, og som også har været bannerfører i den her sag, om hr. Heiselberg ligesom godt kan se, at der mangler lidt om den kompensation til området, og der mangler i særdeleshed meget, når vi taler om, at vi skal have en balance i forholdet.

Hidtil er det Socialdemokratiet, der har sørget for, at lufthavnene har fået en afgiftsned-

telse, og selv om der nu bliver en lille forhøjelse, bliver der alligevel tale om, at vi stadig væk kan sige, at vi er nået frem til, at vi sådan set har givet et større beløb end nogen andre partier herinde. Dengang sagde hr. Svend Heiselberg: Jeg skal nok sørge for, at det her bliver bragt i orden, når vi kommer i regering. Vi venter på det svar.

Kl. 16.55

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

For nogle år siden, da det lovforslag om en sædeafgift kom op første gang, havde vi en god opposition. Det har vi ikke længere. Nu har vi så til gengæld en god regering. Sådan kan det jo skifte.

Dengang fremsatte den gode opposition det forslag, at de skulle betale sædeafgift. Der manglede en stemme, og så trængte hr. Ole Vagn Christensen pludselig til at gå på toilet, da der skulle stemmes. Som følge deraf kunne vi ikke få det gennemført. Sådan kan tingene jo gå. Man kan jo ikke gøre ved, hvis man får ondt i maven.

Jeg er nødt til at sige til hr. Ole Vagn Christensen, at det ville være blevet meget dyrere for f.eks. Thisted Lufthavn, hvis det var sådan, at jeg ikke havde sat mit fingeraftryk på det her, for der var lagt op til en betydelig større betaling.

Ellers er jeg jo enig i, at vi er enige. De skriver også derhjemme, at det eneste, man har flyruiter for, er de to folketingsmedlemmer. Jeg er selvfølgelig enig med hr. Ole Vagn Christensen i, at vi helst vil være fritaget for alle de afgifter, men jeg synes nu, at vi har udvist god ansvarlighed.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Jeg tror, at det er et lidt lokalt problem.

(Kort bemærkning).

Ole Vagn Christensen (S):

Nej, det her, hr. formand, handler om håneretten.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Javel!

Ole Vagn Christensen (S):

Det er jo det, det hele ligesom går ud på. Hr. Svend Heiselberg har hånet mig, og det gjorde han også nu her fra talerstolen, for, at jeg ikke ville vælte en socialdemokratisk regering på det tidspunkt ved at gå med oppositionen. Det er da klart, at sådan handler et ansvarligt regeringsbærende partis medlemmer ikke. Det vil jeg fortælle hr. Svend Heiselberg.

Nu er hr. Svend Heiselberg jo en del af majoriteten i det her Folketing, og derfor havde hr. Svend Heiselberg muligheden for at kunne løse den opgave, som han har hånet os andre for at vi ikke kunne løse.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Fru Gudrun Laub som ordfører.

Gudrun Laub (V):

De mere private diskussioner om, hvad man har sagt før i tiden, også før jeg blev medlem af dette høje Ting, skal jeg såmænd ikke blande mig i.

Jeg vil gerne præcisere her, at det er et lovforslag, som kommer som følge af Rigsrevisionens beretning, og under udvalgsbehandlingen har alle været enige om, at det var et godt og nødvendigt lovforslag.

Jeg har ikke andre kommentarer til andet i lovforslaget end til de her helt lokale forhold. Det, jeg har hørt fra de lokale, er, at man også her er tilfreds med lovforslaget, fordi man nu har fået den mellemliggende beretning, som gjorde det nødvendigt at få ændret reglerne.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Afstemming

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

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 Ikast):

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 pris-hop, 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