

ikke haft det industrieventyr, som vi har fået i dag, som virkelig har gjort, at Danmark har tjent ustyrlig mange penge og har fået en fantastisk god industri og fået nogle fantastisk gode arbejdspladser. Så lad os takke ham for det.

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

## Afstemning

### Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

### 17) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 80:

#### Forslag til folketingsbeslutning om kompensation for stigninger i billetpriser i den kollektive trafik.

Af Magnus Heunicke (S) m.fl.  
(Fremsat 1/3 2006).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Først skal jeg slå fast, at regeringen ikke kan tilslutte sig det fremsatte beslutningsforslag om en kompensation for stigningerne i billetprisen i den kollektive trafik. Jeg må henlede opmærksomheden på regeringens aftale med Amtrådsforeningen om amternes økonomi for 2006, og det må jeg også forudsætte at forslagsstillerne er bekendt med.

Med hensyn til den kollektive trafik fremgår det af aftalen, at det er lagt til grund for tildelingen af balancetilskuddet, at taksterne i den kollektive trafik følger pris- og lønudviklingen. Så enkelt er det. Det fremgår meget klart af aftalen, at eventuelle takststigninger må anses som udtryk for en lokal prioritering og ikke som en konsekvens af økonomiaftalen for 2006. Amter-

ne skal dog have deres frihedsgrad, det skal vi ikke blande os i. Jeg mener derfor ikke, at regeringen skal kompensere amterne, hvis de ud fra en lokalprioritering, jeg gentager: lokalprioritering, har valgt at lade taksterne stige mere end pris- og lønudviklingen.

Derudover undrer jeg mig over, hvordan forslagsstillerne har tænkt sig, at amternes kompensation skal opgøres midt i året. Det er populisme af første klasse, vi her er ude for. Yderligere vurderer jeg ikke forslaget som hensigtsmæssigt, da trafikskelskaberne er på vej ind i en større omlægningsfase med oprettelsen af de nye trafikskelskaber pr. 1. januar 2007 som følge af kommunalreformen, et faktum, som forslagsstillerne også må være bekendt med.

Jeg forventer, at de nye trafikskelskaber vil etablere nye takstsystemer eller langsomt vil harmonisere de nuværende, og det virker derfor ikke realistisk at lægge et stramt loft over taksterne, samtidig med at systemerne skal omlægges. I den forbindelse skal jeg gøre opmærksom på, at der er nedsat et takstudvalg, som belyser de ændringer, der sker i takstsystemerne som følge af kommunalreformen. I dette udvalg arbejdes også med en model for implementeringen af et gennemsnitligt takststigningsloft, som tager højde for de omlægninger, der foregår i trafikskelskaberne.

Beslutningsforslag B 80 derimod lægger op til, at priserne for hver enkelt billettype ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. Jeg synes, det er at stille for skrappe regler til trafikskelskaberne og dermed amterne at underkende mulighederne for lokalprioritering.

Trafikskelskaberne har brug for visse kommercielle frihedsgrader i fastsættelse af takster for at sikre deres provenu. Denne frihedsgrad kan opnås ved implementering af et gennemsnitligt takststigningsloft med mulighed for at differentiere takststigningerne over produkter og eventuelt over tid, hvilket netop er, hvad der arbejdes med i det beskrevne takstudvalg.

Desuden skal jeg bemærke, at erfaringerne fra amternes og kommunernes administration af det statslige tilskud til takstnedsættelserne i perioden 1997-2003 viser, at statslige tilskud ikke altid er en effektiv måde til at sikre en bestemt udvikling i taksterne.

Afslutningsvis vil jeg konkludere, at jeg ud fra betragtningerne om amternes økonomi samt trafikskelskabernes råderum for takstfastsættelse ikke finder det hensigtsmæssigt at vedtage beslutningsforslaget.

Kl. 17.15

(Kort bemærkning).

**Magnus Heunicke (S):**

Jeg skal lige rette en misforståelse, nemlig at B 80 ikke lægger op til, at det skal være hver enkelt billettype, der skal være et loft over. Det kan også være den gennemsnitlige takststigning inden for hvert enkelt selskab. Det er også det, som vi har vedtaget for næste år. Og det er det, vi har undersøgt, hvor vi har fundet ud af, at i år ville man rent faktisk ikke kunne leve op til det her takststop.

Så må jeg spørge ministeren, som på regeringens vegne har lavet aftalen med Amtrådsforeningen på det her område: Har regeringen undersøgt de steder, hvor taksterne rent faktisk stiger mere end pris- og lønudviklingen? Er der så nogle lokale forhold, som gør sig gældende, er der bedre busser, er der flere ruter eller andre ting? Eller hvordan har regeringen grebet den her sag an? Har man undersøgt, hvor mange steder det er, og hvorfor det er sket de steder, det er sket?

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Jeg er taknemlig for, at hr. Magnus Heunicke gør mig opmærksom på, at det ikke er den enkelte billettype. Det er dog i hvert fald en bedre forudsætning end det, som jeg læste af beslutningsforslaget.

Med hensyn til hvad vi har gjort, må jeg sige, at jeg godt tror, at hr. Magnus Heunicke kan se, at det ikke er realistisk at gøre det op nu. Altså, vi er reelt 4 måneder henne, januar, februar, marts og april, og så er vi begyndt på maj måned. Det er ganske enkelt for tidligt at gøre det. Vi taler hele tiden om gennemsnitsbetragtninger, og gennemsnitsbetragtninger på 4 ud af 12 måneder og i det enkelte trafik-selskab mener jeg ikke er realistisk.

Vi ved godt, at der nogle steder er stigninger, men vi har jo altså også sagt – og det håber jeg at hr. Magnus Heunicke er enig med mig i – at vi ikke driver planøkonomi her. Vi siger til trafik-selskaberne og til amterne: I må ikke stige mere i gennemsnit. Hvis I gør det, er det, fordi I udtrykker det som en prioritering, fordi det er en bevidst prioritering, I foretager.

Det skal de have lov til, for vi skal jo ikke fratage dem retten til at tænke og handle selv. Jeg

håber heller ikke, at det planøkonomiske synspunkt dækker Socialdemokratiets tankegang.

(Kort bemærkning).

**Magnus Heunicke (S):**

Nej, det gør det bestemt ikke. Sagen er jo den, at vi, regeringen, Socialdemokratiet og en del andre partier også, har været med til at vedtage det, som ministeren åbenbart mener er planøkonomi, nemlig at der fremover skal være et loft over takststigninger, at de ikke må stige mere end udgiftsstigningen – sådan tror jeg det er formuleret i loven – fra næste år.

Når man så har læst og fulgt med i debatten i valgkampe det sidste års tid, har man jo hørt talrige politikere fra regeringen sige, at det loft selvfølgelig skal gælde fra i år, og det er også det, ministeren siger her.

Så er det bare, jeg spørger: Kan det virkelig være rigtigt, at det skal være mig som oppositionspolitiker, der skal tage telefonen og ringe rundt til samtlige amter for at høre: Hvor meget stiger det så, venner? Hvor stor en procentdel har I i stigning? Hvad forventer I der kommer til at ske? Det er det, jeg har gjort og fået svar på. Det er da mystisk, at regeringen ikke føler trang til at følge op på den aftale, den har lavet med Amtrådsforeningen.

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Jeg må altså gentage, at aftalen er 4 måneder henne i et forløb på 12 måneder. Jeg tror, vi nemt kan finde tallene; vi kan sagtens ringe rundt til amterne, det er ikke noget problem. Det gør vi i øvrigt gerne, det tilsagn vil jeg gerne give.

Men da det her beslutningsforslag blev fremsat, var der ikke engang gået mere end 3 måneder. Jeg forudsætter, at det er fremsat i april måned. Det er altså ikke rimeligt at ulejlige dem med det allerede nu. Jeg kunne godt forstå, at man, hvis der var gået et halvt år, så ville sige: Nu vil vi undersøge, hvordan det er gået det første halve år. De der 3-4 måneder har vi ikke tal for, men vi kan muligvis finde dem frem, og det gør vi gerne.

(Kort bemærkning).

**Rasmus Prehn (S):**

Jeg har fundet en artikel fra Politiken den 6. august, hvor transportministeren giver udtryk for, at hele intentionen er, at priserne på offentlig transport ikke må overstige pris- og lønudvik-

lingen, heller ikke i indeværende år og i det næste år. Alligevel har vi eksempler fra den undersøgelse, min kollega hr. Magnus Heunicke har lavet, som viser, at der er amter, hvor man har en større stigning.

Føler ministeren ikke, at han har lovet mere, end han kunne holde, når han den 6. august siger, at han vil sikre, at priserne ikke overstiger pris- og lønudviklingen, og det så alligevel har vist sig, at de har gjort det?

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Som jeg sagde i min indledende tale, har vi jo indgået en aftale med Amtsrådsforeningen om, at priserne ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. Den er Amtsrådsforeningen enig i, og det har i virkeligheden været ganske enkle forhandlinger, for det er en fornuftig måde at gøre det på.

Så har vi sagt til Amtsrådsforeningen, at hvis man inden for det enkelte trafikelskab prioriterer, det kan være større service, det kan være hyppigere afgange, hvad nu man ønsker at prioritere, så er det klart, at der kan komme prisstigninger. Men så må man jo også være bekendt med, hvad det er, man siger ja til, når man foretager en prioritering i et amt eller et trafikelskab.

Men der har slet ikke været tvivl om, at målet har været, at priserne ikke skal stige mere end pris- og lønudviklingen. Vi har aldrig forsøgt at skjule, at det er det egentlige mål.

Kl. 17.20

(Kort bemærkning).

**Rasmus Prehn (S):**

Men det mål er jo bl.a. ikke indfriet i Nordjyllands Amt. Der er de steget mere end pris- og lønudviklingen. Er det sådan, at ministeren kan redegøre for, hvad det er for nogle særlige forbedringer, som skyldes, at man har ladet priserne stige mere end pris- og lønudviklingen i Nordjylland?

Altså, ministeren har givet et løfte til befolkningen om, at de her priser ikke skal stige mere end pris- og lønudviklingen. I bl.a. Nordjyllands Amt er de så steget mere, hvad skyldes det?

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Jamen det har jeg jo ingen mulighed for at vide, medmindre jeg spørger Nordjyllands Amt. Men jeg skal lige spørge hr. Rasmus Prehn: Er vi enige om, at det, at priserne ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen, er det, regeringen har sagt og amterne har accepteret? Og hvis Nordjyllands Amt lader dem stige mere end pris- og lønudviklingen, er det jo ikke regeringen, der begår en fejl. Det er Nordjyllands Amt, der sætter sig uden for virkelighedens verden og uden for den aftale, som vi, amterne og regeringen, har indgået, en fair aftale, helt fair.

Hvis Nordjyllands Amt lader det løbe løbsk og lader priserne stige, er det, enten fordi de ikke har styr på det, eller fordi de har prioriteret anderledes, og det har de også lov til, for det skal ikke være regeringen, der bestemmer over, hvad amterne skal lave. Det håber jeg virkelig vi er enige om.

**Formanden:**

Tak til transport- og energiministeren. Så er det hr. Jacob Jensen som ordfører.

**Jacob Jensen (V):**

Jeg vil som ministeren henviser til den aftale om amternes økonomi for 2006, der er indgået mellem Amtsrådsforeningen og regeringen, og for fuldstændig at undgå tvivl om den aftale vil jeg gerne lige bruge 5 sekunder på at citere:

Ved fastsættelse af balancetilskuddet for 2006 er det lagt til grund, at taksterne i den kollektive trafik følger pris- og lønudviklingen. Eventuelle takststigninger vil være udtryk for en lokal prioritering og vil ikke være en konsekvens af økonomiaftalen for 2006. Citat slut.

Med andre ord er regeringen faktisk kommet Socialdemokraternes forslag i forkøbet og har allerede kompenseret amterne i den økonomiaftale for 2006, der er indgået med Amtsrådsforeningen, sådan at taksterne i gennemsnit ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. Sker det anderledes inden for et enkelt amt, så er det udtryk for en lokal prioritering, en prioritering, som vi i Venstre ikke ønsker at blande os i fra centralt hold.

Desuden er trafikelskaberne netop i den her tid i gang med en større omlægningsproces, der skal udmønte nye trafikelskaber pr. 2007, hvor takstsystemer eller en harmonisering af det nuværende forventes at indgå. Det er en proces,

som vi heller ikke vil være med til at kortslutte ved at skulle vedtage det forslag, som ligger her.

Jeg må også spørge mig selv, om det virkelig kan være Socialdemokraternes ærlige mening at kompensere amterne over to omgange, eller sagt på en anden måde: Vil man belønne de amter med en ekstra økonomisk compensation, der ikke har prioriteret den kollektive trafik, men i stedet har ladet taksterne stige til fordel for en anden lokal prioritering? Det ønsker vi ikke i Venstre. Vi ønsker derimod at sikre, at taksterne i gennemsnit ikke stiger med mere end pris- og lønudviklingen.

I Venstre mener vi, det er vigtigt, at vi stadig giver trafikskaberne visse frihedsgrader, bl.a. ud fra en kommerciel betragtning, når de skal fastsætte taksterne på de enkelte billettyper, også fordi de skal sikre deres provenu. Denne frihedsgrad kan opnås ved at implementere dette gennemsnitlige takststigningsloft. Denne frihedsgrad var også, som jeg husker debatten, et af de elementer, som Socialdemokraterne lagde særlig vægt på med hensyn til lov om trafikskaber, som blev vedtaget sidste år.

Men nu ønsker Socialdemokraterne altså pludselig at fratage trafikskaberne deres frihedsgrad til eksempelvis at kunne differentiere prisudviklingen på forskellige billettyper eller at kunne gemme rum til takststigninger fra et år og gennemføre et flerårsrum til takststigninger i de kommende år.

Jeg kan derfor konkludere, at forslaget her bygger på ukorrekte oplysninger om takststigninger i den kollektive trafik; at Socialdemokraterne med det forslag, der ligger, ønsker at belønne de amter, der ikke har prioriteret den kollektive trafik; samt at regeringen i aftalen med amterne for 2006 allerede har kompenseret i forhold til et takststop inden for pris- og lønudviklingen. På den baggrund afviser Venstre forslaget.

(Kort bemærkning).

**Magnus Heunicke (S):**

Det er vigtigt for Venstres ordfører, at de enkelte trafikskaber har stor frihed til at sætte prisen selv, og der må man jo sige, at den frihed er der virkelig gjort brug af igennem regeringens levetid. Vi har ikke i den nyere danmarkshistorie set så markante prisstigninger på busbilletter og generelt på offentlig transport, og servicen er jo mildt sagt ikke fulgt med.

Når jeg synes, at vi skal flytte fokus væk fra trafikskaberne og over på passagererne, der må betale prisen, er jeg ikke den eneste, der synes det. Venstres egen politiske ordfører, hr. Jens Rohde, sagde i Politiken den 10. august:

Vi vil vente og få et samlet overblik – meningen er altså over næste års prisudvikling på takststigninger – men det er klart, at stiger billetterpriser for hele landet mere end priser og lønninger, så bliver der skredet ind.

Skrider man ind?

(Kort bemærkning).

**Jacob Jensen (V):**

Jeg vil gerne understrege, at det, hr. Jens Rohde har udtalt sig om, har været en gennemsnitsbetragtning for hele landet, og jeg vil gerne understrege, at vi i Venstre klart er tilhængere af, at de enkelte trafikskaber ude i amterne har den frihedsgrad, som skal til, for at de kan tilrettelægge deres politik også ud fra kommercielle betragtninger.

Det kan ikke være sådan, at vi her fra centralt hold skal lægge en stram trøje over de enkelte trafikskaber, så de ikke kan bevæge sig, ikke kan udvikle de enkelte produkter. Hvis man i et amt ønsker at udvikle, give en speciel rabat til børn eller til andre, så skal vi da ikke herfra gå ind og diktere anderledes. Det er jo det, der er hele pointen med, at vi har et decentralt system, at vi har nogle lokale trafikskaber, som netop tager sig af den slags opgaver.

Vi har lagt rammen for det ved den økonomiaftale, der er indgået mellem regeringen og Amtsrådsforeningen, men det er op til de lokale trafikskaber at udfylde den ramme.

(Kort bemærkning).

**Magnus Heunicke (S):**

Jeg vil så igen understrege, at der i forslaget er nogle eksempler på billettyper, der stiger meget. Men selve forslaget siger, at man skal se takststigningsstopet for et trafikskab, så selskaberne må altså stadig væk have frihed til at sætte priserne op og sætte dem ned på de billetter, de udbyder.

Det er jo helt nyt, at hr. Jens Rohde åbenbart således skal tolkes i modstrid med den lov, som blev vedtaget for næste år, og som jo gælder pr. trafikskab, nemlig at det nu pludselig altså skal være for hele landet. Det vil sige, at folk i Nordjylland, som jeg ved oplever store stigninger, skal stå oppe i Aalborg og sige: Nå, men det er alligevel godt, at de falder lidt, eller at de ikke

stiger så meget i Ribe, for godt nok tager jeg aldrig bussen i Ribe, men det kan jeg alligevel varme mig lidt på.

Det er da en logik, som jeg tror man har svært ved at forstå de steder, hvor priserne er steget så meget. Jeg må bede ordføreren bekræfte, at det jo ikke er den måde, som den lov, vi har vedtaget, og som træder i kraft næste år, skal fungere på.

(Kort bemærkning).

**Jacob Jensen (V):**

Nu skal man jo altid passe på med at slynge om sig med prisstigninger af forskellig karakter. Jeg kan forstå, at hr. Magnus Heunicke har været ude at spørge de enkelte amter om prisstigningerne, men jeg kan så også konstatere, at i de bemærkninger, som ligger til forslaget her, indgår der jo faktuelle fejl, eksempelvis fra Vejle Amt, eksempelvis fra Århus Amt. Så man skal passe på med at stå i Folketingssalen og sige, at nu er priserne altså steget så og så meget, når man ikke selv har faktuelle oplysninger, der er helt i overensstemmelse med sandheden. Det synes jeg godt vi kan understrege.

Men så vil jeg også gerne sige ganske kort, at det også er bemærkelsesværdigt, at Socialdemokraterne nu svinger sig op til at sige, at vi skal have et takststop, der følger pris- og lønudviklingen, når man samtidig kan konstatere, at fru Helle Thorning-Schmidt, formanden for Socialdemokratiet, sidste år ved Venstres sommertræf udtalte, at en billet, der koster 17 kr. i 2005, også skal koste 17 kr. i 2006. Men det er åbenbart ikke længere Socialdemokratiets politik. Så også på det her område har man tilsyneladende skiftet holdning.

(Kort bemærkning).

**Rasmus Prehn (S):**

Nu er det jo sådan, at Socialdemokratiet er sig fuldt bevidst, at vi ikke har flertal i Folketinget og derfor ikke bare kan gennemtvinge den politik, vi gerne vil have. Vi bakker naturligvis fru Helle Thorning-Schmidts holdning om, at der skal være et takststop, op.

Men vi vil gerne indgå et kompromis med regeringen, og vi kan bare konstatere, at trafikministeren har sagt det, statsministeren har sagt det, Venstres politiske ordfører har sagt det, nemlig at priserne på billetter ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. Vi må så bare konstatere, at priserne er steget mere, så det, der er blevet sagt af transportministeren, af statsmi-

nisteren og af Venstres politiske ordfører, holder ikke. Priserne er steget mere.

Så har vi lavet et forslag til at gøre noget ved det for at sikre, at borgerne kan få en pris på billetter, som svarer til pris- og lønudviklingen. Jeg vil gerne vide, hvad det er, Venstre vil gøre, hvis det er sådan, at de ikke vil støtte det her forslag. Hvad er alternativet? Hvad for en alternativ plan har Venstre for at sikre, at de ting, som er blevet lovet både af statsministeren og af Venstres politiske ordfører, bliver indfriet i virkeligheden?

Hvis det er sådan, at der er faktuelle fejl i de informationer, vi har fremlagt, er det så sådan, at Venstre nu her, hvor man ikke har gjort noget i lang tid, vil tage initiativ til at få lavet en uvildig undersøgelse af de her ting, så det ikke skal bero på, at et folketingsmedlem skal sidde og bruge sin tid på at ringe rundt for at få de informationer? Vil Venstre stå for, at der bliver lavet en undersøgelse, så vi kan få de her ting på det rene?

(Kort bemærkning).

**Jacob Jensen (V):**

Regeringen har gjort det, at den har indgået en aftale med Amtsrådsforeningen, hvor der klokkeklart står, at hvis taksterne stiger mere på enkelte billetter end pris- og lønudviklingen, så er det ud fra en lokal prioritering. Det har intet med den økonomiaftale at gøre. Det vil sige, at hvis man ser eksempler på det rundtomkring i landet, er det netop en lokal prioritering, og den ønsker vi ikke fra centralt hold at blande os i. Vi har taget det udgangspunkt, at en aftale er for Venstre en aftale. Jeg ved godt, at der kan være andre, der har en anden opfattelse af den sag. Så jeg synes bare, man skal holde fast i det.

Kl. 17.30

Jeg vil også gerne understrege endnu en gang, at den frihed, der er til at drive et trafikskab, skal ligge lokalt. Det kan ikke være os fra centralt hold, som skal bestemme den slags ting.

(Kort bemærkning).

**Rasmus Prehn (S):**

Tror Venstres ordfører virkelig, det er sådan, at når man i Nordjylland stiger på bussen og oplever, at prisen er steget mere end pris- og lønudviklingen, så tænker man, at det selvfølgelig er, fordi det er en lokal prioritering? Det giver rigtig meget mening!

Tror Venstres ordfører ikke, at folk rent faktisk har tillid til, at når Venstres politiske ordfører i avisen lover, at den her regel skal overhol-

des, når statsministeren filmed lover det, og når transportministeren lover det, så er det, fordi man overholder det?

Er det sådan, at Venstres ordfører tror, at man f.eks. i Aalborg eller i Hjørring, hvor man oplever de her prisstigninger, bare tænker, at det jo er logisk nok, for det er bare en lokal prioritering? Det giver rigtig meget mening!

Tror Venstres ordfører ikke, der er mange, der rent faktisk oplever et miskmask mellem det, der er blevet lovet, og det, der så er faktum?

Tror Venstres ordfører ikke, at der er nogen, der oplever, at Venstre siger ét, men gør noget andet?

(Kort bemærkning).

**Jacob Jensen (V):**

Jeg forholder mig til det forslag, som ligger fra Socialdemokratiets side, og jeg kan konstatere, at hvis vi her i Folketinget vedtager Socialdemokraternes forslag, betyder det, at vi fra centralt hold vil gå ind og støtte de amter, som ikke har prioriteret den kollektive trafik lokalt, dvs. netop de områder, hvor man har prioriteret anderledes. Det ønsker vi ikke. Vi ønsker netop at støtte op om de amter, som ønsker at gøre noget for den kollektive trafik, og derfor har vi lagt rammen for det i en økonomiaftale for 2006, hvor der klokkeklart står, at hvis taksterne stiger ud over pris- og lønudviklingen, er det ikke på grund af økonomien i den aftale, men på grund af en lokal prioritering. Det ønsker vi at fortsætte med, og eftersom forslaget her er i modstrid med det, kan vi selvfølgelig ikke støtte det, som det foreligger nu.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**

Tak til ordføreren. Vi går til den næste ordfører, som er hr. Walter Christophersen.

**Walter Christophersen (DF):**

Dansk Folkeparti forstår ved gennemgang af bemærkningerne til beslutningsforslaget, at de socialdemokratiske forslagsstillere gør opmærksom på, at når der for året 2006 i fem amter og i HUR-området er foretaget stigninger på enkelte billettyper inden for den kollektive trafik, er det ikke i overensstemmelse med Socialdemokraternes takststop, som indgår i partiets finanslovudspil. Skulle man være i tvivl, refereres der for god ordens skyld til Socialdemokraternes hjemmeside desangående. Det er jo interessant.

Dansk Folkeparti vægter det kommunale selvstyre meget højt, hvorfor Dansk Folkeparti

ikke ønsker at kommentere disse af de fem amter samt HUR foretagne prisjusteringer for enkelte billettyper for året 2006. Amterne og HUR har prioriteret således, og det betragtes af Dansk Folkeparti som et lokalt anliggende. Det er Dansk Folkepartis opfattelse, at der med lov om trafikskelskaber, som blev vedtaget af Folketinget i forbindelse med kommunalreformen i juni måned 2005, er skabt grundlag for, at fremtidige takststigninger vil blive ensartede og holde sig inden for lovgivningens fastsatte rammer, nemlig at taksterne ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen.

Det er endvidere Dansk Folkepartis opfattelse, at der gennem trafikskelskaberne opnås stor-driftsfordele i forbindelse med køb af transporttydelser, som ganske givet vil medføre billigere kollektiv trafik for fremtiden.

Dansk Folkeparti kan ikke støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

**Magnus Heunicke (S):**

Det er en sandhed, at hvis vi Socialdemokrater havde været i regering, havde vi ikke været med til at skære ned på den offentlige trafik. Så havde vi ikke taget de 300 mio. kr. væk, som vi ellers gav i 1990'erne. Så havde vi ikke accepteret, at priserne stiger år efter år.

Det er også en sandhed, at da vi lagde vores finanslovsforslag frem, havde vi også vores takststop, som fastfrøs taksterne på kroner og øre bl.a. på offentlig trafik, og som ikke tillod dem at følge pris- og lønudviklingen. Det ville vi naturligvis så kompensere for.

KL 17.35

Men det skal ikke forhindre os i at have et navnigt håb om, at et parti som Dansk Folkeparti kunne have en interesse i at støtte et sådant forslag, hvor man siger, at det ikke engang er så vidtgående, som det er rent socialdemokratisk. Men vi rækker hånden frem og spørger: Kan I dog ikke bare være med til den her del, hvor man siger, at taksterne gerne må følge pris- og lønudviklingen?

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Det er Dansk Folkepartis opfattelse, at i forbindelse med den budgetaftale, der er indgået for 2006 mellem staten og kommunerne og amterne, er det således, at vi ikke skal gå ind i den problematik. Det er alene et lokalt anliggende, som kommunerne og amterne selv styrer. Man har foretaget en prioritering i nogle amter, her

nævnte vi fem amter og HUR, sådan er det, og det ønsker vi ikke at indgå i. Det er et lokalt anliggende, det er deres ansvar, og de står til ansvar over for de vælgere, som har valgt dem ind. Sådan er det.

(Kort bemærkning).

**Magnus Heunicke (S):**

Vi har en regering, som Dansk Folkeparti støtter, som har sagt noget i valgkampen om det her emne, og vi har også læst flere citater op fra forskellige avisartikler og andet, hvor regeringens fremtrædende ministre, ordførere, statsminister og andre meget klart har udtalt, at nu skal det være slut med de her takststigninger. Derfor lavede de aftalen, og de reklamerede meget for, at den her aftale gjorde, at nu skulle det være slut med disse stigninger i billettaksterne.

Hvad kan vi så konstatere? Vi kan konstatere, at der intet gøres for at finde ud af og følge op på, om aftalen bliver overholdt de steder, hvor der er stigninger i taksterne, på trods af det der er blevet sagt. Undersøger man, om der lokalt er grund til det? Nej, det gør man slet ikke. Man siger, at nu er det ikke vores ansvar mere og lader igen priserne stige. Har man det ikke dårligt i Dansk Folkeparti med, at man endnu en gang må se, at danskerne skal betale meget mere end pris- og lønudviklingsstigningen for at bruge den offentlige trafik?

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Jeg ønsker ikke at indgå i den polemik, Socialdemokraterne har med regeringen. Jeg vil blot konstatere, at man fra lokalt hold har forholdt sig til at opjustere enkelte billettyper, og det er helt i deres regi, og det er helt deres ansvar. Vi ønsker ikke at indgå i en debat, hvor vi ikke hører hjemme, eftersom vi vægter det kommunale selvstyre meget højt.

(Kort bemærkning).

**Rasmus Prehn (S):**

Jeg er lidt forundret over at opleve Dansk Folkepartis ordfører på talerstolen. Jeg synes, at vi flere gange har oplevet en meget engageret formand for Dansk Folkeparti, fru Pia Kjærsgaard, tordne imod det, hun kalder Christiansborgfnider og bureaukratsprog og bemærkningerne om, at jeg ikke ønsker at deltage i den her polemik, eller det er en lokal aftale, eller der er den her budgetramme osv.

Jeg troede egentlig, Dansk Folkeparti handlede om at kere sig om helt almindelige mennesker. Det her forslag er et meget konkret forslag, der handler om at hjælpe bedstefaren, som skal stige på bussen for at køre hjem og passe sine børnebørn; om den enlige mor, der henter sine børn og tager bussen hjem; om skolebarnet, som er nødt til at bruge bussen, fordi der er langt til skole; om konkrete mennesker, som vi gerne vil hjælpe. Så hører vi gudhjælpemig fra talerstolen, at Dansk Folkeparti taler om, at det er polemik, og at det ikke er deres ansvar. Det er nogle andres ansvar osv.

Er Dansk Folkeparti virkelig blevet en så etableret del af magten, at man ikke kan forholde sig til virkelige problemer, til almindelige menneskers problemer? Hvor er fru Pia Kjærsgaard henne i det her? Hvor er hendes engagement almindelige små mennesker? Det handler det her forslag om. Hvad vil Dansk Folkeparti gøre for at redde nogen her?

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Jeg har blot den enkelte kommentar, at det er et mellemværende mellem de beboere, der er i de områder, som er omtalt i forslaget. Jeg er helt sikker på, at de vælgere nok skal forholde sig til det her og gøre de pågældende politikere ansvarlige for den disposition, de har foretaget. Det er jeg helt sikker på at Dansk Folkepartis valgte kommunalbestyrelsesmedlemmer og/eller amtsbestyrelsesmedlemmer skal følge op på i bedste Dansk Folkeparti-stil.

(Kort bemærkning).

**Rasmus Prehn (S):**

Det understreger min pointe, at vi får sådan et skrankepavesvar fra Dansk Folkeparti. Vi spørger ind til helt almindelige menneskers skæbne i forhold til at have råd til at tage med bussen, og så får vi et svar, som egentlig er ren ansvarsflygtigelse. Det er nogle andres ansvar. Det er ikke et ansvar, Dansk Folkeparti vil tage på sig her i salen. Er det ikke en lidt ny stil for Dansk Folkeparti?

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Jeg kan alene forholde mig til, at jeg betragter det som et lokalpolitisk ansvar, og sådan er det.

**Fjerde næstformand** (Niels Helveg Petersen): Tak til ordføreren. Jeg skal give ordet til den næste ordfører, fru Henriette Kjær.

Kl. 17.40

**Henriette Kjær** (KF):

I Det Konservative Folkeparti kan vi ikke støtte dette forslag. Vi mener simpelt hen, at det er fremsat under forkerte forudsætninger, da det nærmest er imod den aftale, regeringen har lavet med Amtsrådsforeningen. Amterne har selv accepteret, at taksterne skal følge løn- og prisudviklingen, og hvis amterne ikke gør det, er det et udtryk for en lokal prioritering, som de selv må stå ved. Det kan være, at man har udvidet servicen eller foretaget nye investeringer, eller hvad ved jeg, altså en bevidst prioritering, som man gerne ville satse på, og det må man selv klare.

Det korte af det lange er, at vi fra statens side ikke skal betale amterne penge for nogle dispositioner, de selv har foretaget, og derfor minder det her forslag mig om overbudspolitik.

Fremadrettet er jeg til gengæld meget tilfreds med, at vi i loven om trafikskelskaber har besluttet, at priserne ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen, sådan at der kommer et loft over, hvor meget taksterne må stige. Men det er fremadrettet og har ikke noget at gøre med den udvikling, der har været i 2005 eller for den sags skyld i 2006.

(Kort bemærkning).

**Magnus Heunicke** (S):

Den konservative ordfører siger, det kan være, at amterne har udvidet servicen, det kan være, der er investeret, eller hvad ved jeg. Hvad ved ordførerne fra regeringen egentlig om den her sag? Åbenbart ikke noget overhovedet. For man har lavet en aftale med amterne om, at nu må taksterne ikke stige mere. Man har lukket døren og er gået ud derfra, og så må man ellers håbe på, at de holder aftalen.

Det gør de bare ikke, har vi fundet ud af, fordi jeg har foranstaltet en undersøgelse og har ringet rundt til de amter og fundet ud af, hvordan deres prisudvikling har været. For det første var det vel helt naturligt, at det var regeringens ansvar, når man laver sådan en aftale, at følge op på den for at se, om den overhovedet bliver overholdt. For det andet er der så på de steder, hvor den ikke bliver overholdt, reelle investeringer eller serviceopjusteringer eller andet, som ville retfærdiggøre en sådan stigning i taksterne? Hvorfor har regeringen ikke gjort det?

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær** (KF):

Nu er jeg ikke en del af regeringen, jeg er en del af Det Konservative Folkeparti, og jeg kan ikke svare på, hvorfor der ikke er blevet lavet en undersøgelse. Jeg kan kun sige, at det ikke er en del af aftalen, at amterne skal kompenseres. Det er jo det, forslaget går ud på. Forslaget går ikke ud på, at den enkelte person oppe i Nordjylland skal have nogle penge tilbage, fordi han har betalt for meget til busbilletten. Man vil jo fra Socialdemokraternes side give amterne nogle penge, og det kan jeg slet ikke se ideen i.

(Kort bemærkning).

**Magnus Heunicke** (S):

Ideen er den meget simple, at så skal billetprisen sættes ned igen, og det er sådan set det, der er formålet, nemlig at vi for en gangs skyld og for første gang i denne regerings levetid, den regering, som De Konservative trods alt stadig væk er medlem af, vil kunne sige til danskerne med helt sanddru stemme: Nu stiger disse takster ikke mere end pris- og lønudviklingen. Nu har vi sat en stopper for det.

Men det vil regeringen åbenbart ikke være med til.

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær** (KF):

Det Konservative Folkeparti, der er en del af det trafikforlig, der er blevet lavet som følge af kommunalreformen, har sagt ja til, at der skal være et takstloft. Det skal naturligvis følges, og jeg har da en klar forventning om, at man årligt tjekker priserne inden for den samlede ramme. For jeg mener, at der godt må være den der variation forskellige steder, bare man samlet holder sig inden for pris- og lønudviklingen. Det står vi ved, men det er fremadrettet.

(Kort bemærkning).

**Rasmus Prehn** (S):

De Konservatives ordfører giver udtryk for, at hun har en klar forventning om, at der bliver fulgt op, og at det bliver tjekket, om det er sådan, at priserne stiger mere end pris- og lønudviklingen. Men mig bekendt er der ikke blevet foretaget noget tjek. Hvad er den konservative ordførers reaktion på det?

Man har altså lavet en aftale, men man har ikke samlet op på den, og man har ikke undersøgt det. Min kollega hr. Magnus Heunicke har



selv måttet ringe rundt for at få undersøgt det her.

Hvad er den konservative ordførers reaktion på, at man ikke samler op på de her ting, og at man siger noget, men ikke samler op på det?

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær (KF):**

Det, man foreslår i Socialdemokraternes forslag, har ikke noget med den nye lov om trafikskaber at gøre og de ting, vi besluttede der, og derfor er der heller ikke nogen aftale om, at der skal følges op på det, der ligger forud for den nye lov, og den nye lov er altså ikke trådt i kraft endnu. Man er ved at danne trafikskaberne lige nu.

(Kort bemærkning).

**Rasmus Prehn (S):**

Der er blevet sendt et klart politisk signal, bl.a. fra den konservative ordførers partifælle transportministeren om, at priserne på billetter ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen, og vi har måttet konstatere, at der er steder, hvor priserne er steget mere. Vi har fremsat et forslag. Det kan godt være, at der er nogle ting i det, som kan diskuteres og være anderledes, men vi kan forstå, at den konservative ordfører ikke vil støtte det.

Kl. 17.45

Jeg kunne godt tænke mig at høre: Hvilke andre forslag forestiller den konservative ordfører sig, der skal til for at sikre, at folk ikke oplever, at det signal, der tydeligt er blevet sendt af transportministeren, nemlig at priserne ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen, bliver overholdt, sådan at vi fremover kan stole på, at det, ministeren siger, er rigtigt?

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær (KF):**

Jeg må igen sige, at vi ikke her og nu har lavet nogen stor, bred politisk aftale om det forslag, der ligger fra Socialdemokratiet. Der har man selv undersøgt nogle ting og synes så åbenbart på den baggrund, at amterne skal have nogle penge tilbage. Så vidt jeg kan læse forslaget, står der såmænd ikke engang, at amterne skal bruge dem til takstnedsættelser. Der står bare, at amterne skal kompenseres for de penge, de har brugt ekstra på kollektiv transport ud over pris- og lønudviklingen. Så det er fuldstændig ubrugeligt, og det har ikke noget at gøre med det fremadrettede, hvor vi herinde bredt politisk har

vedtaget et lovforslag, der betyder, at de samlede priser på den kollektive transport ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr.

Martin Lidegaard.

**Martin Lidegaard (RV):**

Fra radikal side har vi ganske stor forståelse for intentionerne bag beslutningsforslaget, for det er ikke nogen hemmelighed, at siden den her regering trådte til, er det gået voldsomt til med stigningerne i taksterne i den kollektive trafik, og det er ikke godt.

Det er ikke godt for de 40 pct. af befolkningen, de 40 pct. af de danske husstande, der ikke har nogen bil, og som oplever markante stigninger i deres transportomkostninger. Det er typisk de familier, der har de laveste indkomster, så det har også en meget stærk social bagside.

Det er heller ikke fair, hvis man har et skattestop, at man har nogle ventiler rundt omkring, der gør, at man godt kan hæve taksterne, selv om man ikke vil hæve skatterne. Og endelig er det ikke godt, når man tager i betragtning, hvordan det ser ud med olieforstyrrelserne og oliepriserne i verden.

Vi har brug for at udbygge den kollektive trafik, og vi har brug for at forbedre den, men så længe vi er inde i en negativ spiral med priser, der bare bliver højere og højere, og med færre folk, der vil tage tog og bus, bliver det svært at forbedre den kollektive trafik.

Når vi alligevel ikke umiddelbart kan give vores tilslutning, er det, fordi Det Radikale Venstre på sit eget finanslovforslag har afsat 200 mio. kr. til at nedsætte taksterne i den kollektive trafik. Her kunne man så spørge, om man ikke skulle bruge nogle af dem på det her.

Mit problem er måske nok, at de stigninger, der har været i år i de enkelte amter, afspejler en virkelighed, som går mange år tilbage. Nogle af de amter, der har ladet priserne stige i år, har ikke ladet dem stige lige så meget de forrige år. Det gælder f.eks. Århus. Jeg synes, det betyder, at hvis vi nu belønner de andre amter ved at kompensere dem alene for de stigninger, de har haft i år, så fordelere man dem lidt i forhold til de amter, der har ladet priserne stige tidligere år af samme grunde, og derfor kan man let komme ud i en lidt unfair behandling af nogle af amterne.

Derfor ville vi – det er det, vores forslag går ud på – hellere sige: Vi skal have taksterne ned, men lad os over en længere periode se på, hvordan udviklingen har været i de enkelte amter, og lad os så komme med et bud på, hvordan vi især kan målrette det til pendlerne, til dem, som virkelig ikke kan undvære den kollektive trafik, og lave nogle ganske betydelige prisreduktioner der. Vi har regnet os frem til, at de kunne være på f.eks. 25 pct., sådan at vi også får en effekt ved at få flere passagerer og et spring fra biler til kollektiv trafik.

Vi vil hellere gøre det på den måde, og derfor vil vi nok spørge en del ind til, hvordan de her procentsatser så ud før 2005 og om, hvorvidt det er nogenlunde fair. Så vi har den betænkelighed over for det konkrete beslutningsforslag, selv om vi har forståelse for intentionen i det.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**  
Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Poul Henrik Hedeboe.

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**  
I SF er vi faktisk meget optaget af taksterne på den kollektive trafik, og det er ikke vores politik, at taksterne er steget så meget, som de er i denne regerings tid. I vores finanslovsforslag opererer vi i første omgang med nogle tilskud på 300 mio. kr. for at opnå takstnedsættelser på omkring 25 pct. Og det er der, vi meget gerne ville lande.

Kl. 17.50

Vi er ikke med i det forlig, som ligger til grund for aftalen, og vi er skeptiske over for situationen med det startgrundlag, vi skal opnå, før vi begynder at låse situationen fast.

Vi har haft nogle store prisstigninger, og så låser vi situationen fast og siger, at nu er det pris- og lønudviklingen herfra, der ligger til grund. Men det er på et højt niveau. Og hvis det høje niveau også skrider, før aftalen rigtig kommer i gang, er det en uheldig situation. Så vi er i den situation, at vi griber ethvert halmstrå, som kan hjælpe med at sætte priserne lidt ned. Det er derfor, at vi vil være positive over for intentionerne i det her forslag.

Alt, hvad der inden for rimelighedens grænser kan lette taksterne på den kollektive trafik, er vi meget positive over for. Vi er positive over for intentionerne, og vi skal nok være med til at finde en form, så de kan føres ud i livet.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**  
Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Rune Lund.

**Rune Lund (EL):**

Jeg skal meddele, at Enhedslisten kan støtte det her forslag. Man kan selvfølgelig altid diskutere, hvor lang en periode og hvor mange år man skal kigge på, og hvor langt man skal kigge tilbage. Det kan være 5 år, og det kunne også være 30 år. Man kunne sige, at hvis man kun kiggede 5 år tilbage, så ville det være uretfærdigt over for alle de kommuner, som måske havde hævet taksterne helt tilbage fra starten af 1970'erne. Det er lidt et svar til hr. Martin Lidegaard.

Vi synes sådan set, det er positivt, at man i det hele taget går ind og kigger på, hvad man kan gøre for at kompensere for stigningerne i billetpriserne i den kollektive trafik.

Det er sådan, at der har været utrolig mange takststigninger begyndende fra 2004, og vi godt ved, hvem vi kan takke for det. Det kan vi takke regeringen for, og det kan vi takke Dansk Folkeparti for. De fjernede et taksttilskud på 300 mio. kr. med virkning fra 2004. Og siden da har vi set dramatiske stigninger i priserne på den kollektive trafik.

Fru Henriette Kjær sagde, at der var tale om overbudspolitik. Det synes jeg overhovedet ikke der er tale om. Der er tværtimod tale om, at regeringen sammen med Dansk Folkeparti fører en underbudspolitik.

Regeringen har med kommunalreformen varslet et prisstop i den kollektive trafik, og derfor skulle der ikke komme nye prisstigninger. Men problemet er, at niveauet i forvejen er urimeligt højt, og at regeringen har fjernet det ovennævnte taksttilskud, så trafikelskaberne har skåret ned på servicen eller sat prisen yderligere op. Regeringens prisloft betyder også, at der ikke er økonomi til at forbedre tilbuddet i den kollektive trafik, medmindre kommunerne vil betale mere. Det er vanskeligt for kommunerne på grund af skattestop og kommunaftaler, og derfor er det svært at finde flere penge til den kollektive trafik.

Derfor vil den kollektive trafik med den linje, som regeringen og Dansk Folkeparti sætter, langsomt, men sikkert, blive yderligere forringet, medmindre det bliver både svært og dyrt at køre i egen bil, så folk er tvunget til at bruge kollektiv transport. Men det er at bruge pisk for at få folk til at benytte den kollektive transport. Jeg er sådan set som udgangspunkt mere indstillet

på at bruge en gulerod, og en sådan gulerod kan være at sætte prisen ned på den kollektive trafik.

I Enhedslisten ønsker vi priserne på den kollektive trafik sat ned. I vores seneste finanslovudspil har vi afsat 1 mia. kr. til at holde billetpriserne nede. Vi har sat midler af til bedre bemanding i tog og busser, og desuden har vi foreslået en betalingsring omkring København, som både kan virke dæmpende på privatbilismen, give bedre fremkommelighed og også give indtægter, som skal bruges til at forbedre det kollektive trafiktilbud.

Ideelt set mener vi faktisk, at kollektiv trafik burde være gratis, men i første omgang arbejder vi for at få prisen for en voksenbillet til at holde sig under 10 kr., og det er det, som den ene milliard i vores finanslovsforslag skal bruges til.

Vi har også foreslået, at man genindførte taksttilskuddet, og vi har et 5 år gammelt forslag til forbedring af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, som desværre ikke er blevet indhentet af virkeligheden. Det er et forslag, som stadig væk er meget aktuelt.

Samlet set vil jeg igen sige, at vi er for det her forslag.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):** Tak til ordføreren. Jeg skal nu give ordet til ordføreren for forslagsstillerne, hr. Magnus Heunicke.

Kl. 17.55

**Magnus Heunicke (S):**

Når man har hørt de sidste talere fra De Radikale, SF og Enhedslisten, kan man godt synes, at det her forslag er noget fedtet i det. For vi hørte, at De Radikale havde 200 mio. kr. på deres finanslovsforslag, SF havde 300 mio. kr., Enhedslisten havde 1 mia. kr. til den offentlige trafik – tillykke med det til Enhedslisten – og det er selvfølgelig fint og godt også at bruge lejligheden til at nævne det her.

Først skal jeg måske lige præcisere, at grunden til, vi fremsætter dette meget, man kan kalde det fedtede, men man kan også sige beskedne forslag, er for at sige: Lad os nu hjælpe regeringen med at holde, hvad den har lovet vælgerne. Dernæst er det for at hjælpe den med at sørge for, at man for første gang i regeringens levetid kan sige, at billetpriserne ikke vil stige, som de desværre har gjort i år.

Det er derfor, vi har valgt den lidt skræbende model. Det er klart, at hvis vi havde haft flertallet, havde vi haft nogle helt andre forslag, der

var meget bedre for dem, der bruger bus, tog og anden offentlig transport.

Med hensyn til selve aftalen, der er indgået mellem regeringen og Amtsrådsforeningen, kan jeg forstå, at den bliver tolket sådan af regeringspartierne og Dansk Folkeparti, at når man har lavet en aftale med Amtsrådsforeningen, er der ingen opfølgning overhovedet. Det er slet ikke noget, som regeringen skal tage sig af. Så man må bare gå ud fra, at den formentlig bliver overholdt.

Jeg vil sige, at det ikke er et billede, vi kan genkende, når det f.eks. drejer sig om skattestoppet. Der er man anderledes hård fra regeringens side, og der husker man i hvert fald at følge op. Men her, hvor det drejer sig om at sætte ind over for takststigningerne til busser, har man altså ikke syntes, at det var relevant at følge det op og undersøge det.

Så sagde den konservative ordfører, at dette forslag bare vil give penge til amterne. Og der vil jeg henlede opmærksomheden på, at der her i forslaget står, at vi skal kompensere de amter, der har fundet det nødvendigt at sætte prisen på visse billettyper op, således at passagererne i den kollektive trafik slipper for prisstigninger, der ligger over pris- og lønudviklingen. Deri ligger selvfølgelig, at den compensation skal gå til at sætte billettaksterne ned igen, sådan at de maksimalt må stige i takt med pris- og lønudviklingen.

Der er nogle, der har spurgt, om det ikke er i strid med det socialdemokratiske takststop. Det er jo sandheden, at hvis vi havde haft flertallet, så havde vi indført et takststop. Så havde vi sagt, at nu er det nok med den stigning. Vi havde ikke kun været tilfredse med at sige, at den ikke må stige mere end i takt med pris- og lønudviklingen. Vi ville faktisk sige, at den skal fastfryses på kroner og øre indtil videre. Det var vores takststop, fordi man har set de markante kæmpestigninger igennem de sidste 4-5 år ude i de enkelte trafikskaber.

Det er derfor, vi siger, at vi må gå på kompromis. Vi fremsætter det her forslag i håb om, at regeringen trods alt vil stå ved det, den selv har sagt.

Den sidste ting, jeg skal sige her, er, at den lov, som træder i kraft pr. nytår, og som egentlig var inspirationskilden til dette forslag, netop lægger et loft over takststigningerne i busselskaberne, og det loft skal så følge, det står i loven, udgiftsudviklingen og ikke pris- og lønudviklingen, som vi har til debat i dag. Den skal altså følge

udgiftsstigningen, og det er en anden ting, jeg lige skal henlede opmærksomheden på.

Den konservative tolkning af det forslag var åbenbart, at det ikke skulle tolkes, således som regeringen ellers tolker det, så vidt jeg forstår det, nemlig at det loft skulle være bundet op på det enkelte trafikelskab. Man kunne sige som ministeren, at man skulle se over flere år, for nogle gange skal man sætte det op ikke med 66 øre, men med 1 kr. Så må man se på det på den måde, og det er helt fint.

Men jeg vil gerne lige have ministeren til at tilkendegive, at den måde er rigtig, som jeg tolker det på, og at den måde er forkert, som De Konservatives ordfører tolker det på, nemlig at med den lov om trafikelskaber, som træder i kraft pr. nytår, er det et loft, som gælder for det enkelte selskab, og ikke et gennemsnitsloft over hele Danmark. For så har vi netop endnu en situation, hvor vi i nogle selskaber kan se, at det stiger voldsomt. Så kan vi stå derovre og betale dyre billetpriser og sige, men det falder heldigvis i Ribe, så det er sådan set godt nok. Og det er det naturligvis ikke.

Så jeg vil gerne have bekræftet, at det altså skal forstås sådan, at det, som træder i kraft, er på det enkelte selskabs billetpriser og selvfølgelig over flere år, det er jeg med på. Det var den sidste ting, jeg havde at sige om det.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):** Jeg beder ordføreren blive på talerstolen. Hr. Jacob Jensen har bedt om ordet for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Jacob Jensen (V):**

Nu har vi hørt Socialdemokratiets ordfører svinge retorikken hårdt over de enorme stigninger, der tilsyneladende har været ifølge Socialdemokratiets ordfører. Man skal altid være varsom, når man udtaler sig så skråsikkert om stigninger og andet, specielt når det, man selv lægger frem, ikke er faktisk korrekt – eksemplet i Vejle, eksemplet i Århus – og det er i hvert fald slet ikke den opfattelse, som Trafikstyrelsen har haft, når de har efterprøvet de oplysninger, som ligger i bemærkningerne til forslaget.

Kl. 18.00

Derfor vil jeg gerne spørge, om ordføreren ikke vil medgive, at det her forslag dækker en meget kort periode, hvor man har undersøgt de ændringer, der eventuelt måtte være i taksterne rundtomkring i de lokale trafikelskaber. Det er

en meget kort periode i forhold til at svinge retorikken så højt op, når man samtidig tænker på, at det altså er en 12-måneders-periode vil skal aftale ud fra. Det er populisme af værste skuffe, vil jeg gerne sige.

(Kort bemærkning).

**Magnus Heunicke (S):**

Der skal ikke herske nogen tvivl om, at hvis Venstre er interesseret i, at vi laver et forslag, der fjerner samtlige takststigninger, der har været i regeringens tid – og det er mange, og det drejer sig om mange penge – så skal det forslag ligge der i morgen. Det vil vi hellere end gerne. Vi nærer desværre ingen illusioner om Venstres interesse, og derfor er det, vi siger: Så lad os tage den seneste og håbe, at regeringen om ikke andet vil stå ved det, den selv har sagt, det, Venstres politiske ordfører selv har sagt.

Med hensyn til oplysningerne har jeg kun kunnet gøre det, at jeg to gange har fået mine medarbejdere til at lave en rundringning til samtlige amter for at efterprøve dem. Det skete første gang ved juletid og anden gang over nytår, lige før forslaget blev fremsat, og det er altså disse tal, som det baserer sig på. Men det er håbløst at finde ud af, hvad tallet er, når regeringen ikke selv vil efterprøve, om den aftale bliver overholdt.

(Kort bemærkning).

**Jacob Jensen (V):**

Med det forslag, som Socialdemokratiet fremsætter her, hvor man vil efterprøve, om den aftale, som man er så glad for, overholdes – og det skal den, for en aftale er en aftale – vil man gå ud til de trafikelskaber, de amter, hvor taksterne er steget ud over pris- og lønudviklingen, og kompensere økonomisk.

Vil ordføreren ikke medgive, at det faktisk gør, at incitamentet til at sænke priserne på den kollektive trafik ude i trafikelskaberne, ude i amterne, faktisk går fløjten med det forslag, som blev fremsat her, hvor man tværtimod, hvis man nedprioriterer den kollektive trafik, den vej rundt får en kompensation af Socialdemokratiet? Det er jo det, der ligger i det her forslag.

(Kort bemærkning).

**Magnus Heunicke (S):**

Det er fantastisk at høre Venstres ordfører tale om, at man skulle motivere trafikelskaberne rundtomkring til at sætte taksterne ned. Vis mig et eksempel under VK-regeringen på, at man

har sat taksterne ned for den offentlige trafik. Vis mig et eksempel på, at det er det, man har gjort, for det er tværtimod den stik modsatte virkelighed, folk i hele landet, der bruger busser, har oplevet. Det er kun gået én vej, og det er op.

Derfor vil jeg sige, det er en noget speciel logik, en noget speciel psykologi, der ligger bag, at man herindefra skulle motivere selskaberne til at finde nogle penge, de ikke har, for dem har regeringen nemlig fjernet, og så skulle de pludselig have lyst og mulighed og penge til at sætte taksterne ned. Jeg kan slet ikke se, hvordan det skulle kunne lade sig gøre.

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Jeg vil gerne spørge ordføreren, om han ikke kan bekræfte, at hvis man implementerede dette beslutningsforslag, så ville det være et indgreb i det amtskommunale selvstyre.

(Kort bemærkning).

**Magnus Heunicke (S):**

Er det et indgreb i det amtskommunale selvstyre? Vi har jo at gøre med en regering, som med Dansk Folkepartis opbakning greb ind, da der f.eks. var et brud på aftalen om skattestop. Vi havde dér nøjagtig et indgreb, så det mener jeg er et indgreb i det amtslige selvstyre og i det kommunale selvstyre. Det, vi har her, er en aftale, der bare skal overholdes. Jeg vil gerne se den amtspolitiker, som er vred over for en gangs skyld at få lov til give og få lov til at bruge nogle penge på at sætte taksterne ned frem for at sætte dem op.

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

## Afstemning

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**

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:

## 18) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 115:

### Forslag til folketingsbeslutning om ændring af DSB's WildCard-ordning.

Af Rasmus Prehn (S) m.fl.

(Fremsat 5/4 2006).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Jeg skal indledningsvis oplyse, at regeringen ikke kan tilslutte sig det fremsatte forslag om at ændre DSB's WildCard-ordning fra en aldersrabat til en studierelateret rabat.

Kl. 18.05

Som jeg tidligere har nævnt i forbindelse med besvarelse af et mundtligt § 20-spørgsmål om det samme, er der nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe, som, og det er meget vigtigt, ser på organiseringen af hele Socialministeriets betaling til DSB, herunder også WildCard-ordningen.

Det er regeringens klare opfattelse, at beslutningerne skal træffes på baggrund af det bedst tænkelige og gennemarbejdede grundlag, og det går jeg ud fra vi er enige om, især når jeg kan meddele, at Socialministeriet allerede i juli måned regner med at komme med sit forslag på baggrund af det udvalgsarbejde, vi er så tæt på. Det giver derfor ingen mening at foreslå ændringer nu, når vi får lavet en rigtig grundig undersøgelse. Derfor mener jeg fortsat, at vi står os bedst ved at vente med drøftelserne om en ændring af WildCard-ordningen, til arbejdsgruppen fremkommer med sine betragtninger, og det er altså om ca. 2 måneder.

Beslutningsforslaget nævner, at en omlægning af ordningen vil være provenuneutral, men at en øget tilgang til ordningen formentlig vil kræve en rabatreduktion. Var det mon ikke bedre igen at afvente arbejdsgruppens beregninger, så vi præcis ved, hvilken rabatreduktion der i givet fald vil blive tale om? Det kunne jo være, at det ændrede fundamentalt på ordningens attraktivitet.

Jeg siger det igen, for når vi er så tæt på, kan man sådan set godt have sympati for forslaget. Men det må også være rimeligt at sige, at nu har vi en arbejdsgruppe, og derfor venter vi og ser,