

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

Afstemning

Første næstformand (Svend Auken):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 47:

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

Af Rasmus Prehn (S), Martin Lidegaard (RV) og Poul Henrik Hedeboe (SF) m.fl.
(Fremsat 21/11 2006).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Der kommer stadig nye ord i det danske sprog, men det må jo være dansk, når det hedder WildCard og det er DSB, der står bag det.

Kl. 14.50

Forslagsstillerne ønsker med B 47 at omlægge DSB's WildCard-ordning, så den i fremtiden gælder for studerende og ikke er betinget af alderen som i dag.

Forslagsstillerne vil give WildCard-rabat til alle – det skulle så hedde discount, skulle det ikke? – der kan fremvise et gyldigt studiekort. Det vil ifølge DSB's beregninger resultere i mindst 40.000 ekstra brugere, der skal omfattes af det.

Forslagsstillerne ønsker også, at man i fremtiden skal kunne opnå rabat på rejser, hvor man krydser kommunegrænser. I dag kan man først opnå rabatten, når man krydser de gamle amtsgrænser. Der vil altså ske en udvidelse – en ganske betydelig udvidelse – af antallet af rejser, hvor der kan fås rabat.

Forslagsstillerne skriver også, at forslaget skal være udgiftsneutral for staten, og det har

jeg noteret mig. Hvis omkostningerne ved en omlægning stiger, kan prisen på WildCard'et ifølge B 47 stige fra 175 kr. til mindst 210 kr. om året, afhængigt – kan man sige – af forslagens endelige omfang.

Jeg synes, at der på nogle punkter er gode intentioner i forslaget – det vil jeg gerne sige – og jeg støtter ideen om, at studerende over 26 år får mulighed for at få rabat på togrejser.

Det er dog ikke muligt, at det forslag, som er fremsat med B 47, bliver udgiftsneutralt for staten, og den foreslåede prisstigning på WildCard'et kan ikke dække de ekstra omkostninger. Bare fordi forslagsstillerne skriver, at omlægningen forventes at være provenuneutral, så er det ikke ensbetydende med, at det er sådan, virkeligheden hænger sammen.

Der er tre årsager til, at udgifterne med WildCard-ordningen vil stige med det her forslag.

Omlægningen vil ifølge DSB resultere i mindst 40.000 nye WildCard-brugere. Omlægningen vil yderligere resultere i, at antallet af rejser, hvor man kan opnå rabat, stiger. Rabatten skal ifølge forslagsstillerne ikke kun gives inden for DSB's takstkompetencer, men udvides til at gælde inden for trafikelskabernes takstkompetencer.

Forslaget nr. B 47 vil påføre DSB væsentlige administrative udgifter, som DSB skal kompenseres for.

Så vidt man kan forstå af forslaget, omfatter det unge og studerende fra mere end et tusinde forskellige uddannelsesinstitutioner med forskellige studiekort. Jeg hørte her forleden dag i Folketingets spørgetime, at det også skulle omfatte lærlinge; det var hr. Prehn, der påstod det. B 47 er altså ikke udgiftsneutral.

For at understrege det vil jeg gerne vende tilbage til beslutningsforslagets idé om, at man kan opnå WildCard-rabat på rejser over kommunegrænserne.

Jeg læser den del af forslaget således, at hvis B 47 bliver vedtaget, så kan man eksempelvis opnå WildCard-rabat på rejser med S-tog, der krydser en kommunegrænse. Det drejer sig om mange rejser, og DSB har slet ikke takstkompetencen for disse strækninger.

B 47 vil derfor ikke kun have store økonomiske konsekvenser, men det vil også betyde en geografisk skævvridning af ordningen, og det er jeg meget betænkelig ved. Man vil med det her forslag føle, at man vil kunne opnå rabat på en rejse mellem Valby og Rødovre, mens man ikke

kan få rabat på en rejse mellem eksempelvis Ribe og Esbjerg.

På baggrund af det udvalgsarbejde, der har været i gang et stykke tid, og som jeg mange gange har nævnt her i Folketingssalen, vil regeringen i stedet for foreslå en omlægning af Wild-Card-ordningen, der rent faktisk er økonomisk neutral, som er administrativt enkel, og som ikke blander forskellige takstkompetencer sammen.

Omlægningen går i sin enkelthed ud på at udvide den nuværende WildCard-ordning til også at omfatte SU-berettigede studerende over 26 år. På samme måde som i B 47 foreslår vi at finansiere udvidelsen ved at sætte prisen på kortet op. I modsætning til forslagsstillernes forslag, der vil øge prisen på kortet til 210 kr., vil regeringens forslag give en noget mindre stigning.

Jeg skal gerne sige, at jeg lægger vægt på, at det skal være omkostningsneutralt. Jeg har også sagt, at jeg synes, der er meget fornuft i forslaget, og alt i alt tror jeg, vi sammen kan finde en løsning på en eller anden måde.

Jeg vil dog gerne fremhæve en ting, som jeg synes virker mærkelig, nemlig at man f.eks.

nævner, at lærlinge også skal omfattes af denne ordning. Jeg ved ikke, om man er helt opmærksom på, at lærlinge jo altså i dag starter med en løn, der på et lavtlønsområde som detailhandelen f.eks. ligger på mellem 10.000 kr. og 11.000 kr. i startløn, og at den for bankelever ligger på omkring 12.250 kr.

Så der er altså ikke tale om folk, som – sammenlignet med mange andre mennesker – kan betragtes som nogle, der ikke har råd til at betale. De har jo så i øvrigt også fradrag for udgifter mellem hjem og arbejdsplads, når de er på arbejdsmarkedet, hvis det er over en vis afstand, og når de er på en uddannelsesinstitution, får de betalt deres rejse til og fra uddannelsesinstitutionen.

Kl. 14.55

Det siger jeg, fordi jeg har sådan en evig frygt – ja, det er virkelig en frygt, jeg har – for det her nye socialdemokratiske mantra, som hedder overbud, altså at bare man kan byde over, så tror man, at alt i verden er skønt. Det er det, jeg gerne vil advare imod, og derfor siger jeg til forslagsstillerne, specielt til den nye socialdemokratiske trafikpolitiske ordfører: Jeg vil gerne invitere over til en drøftelse i ministeriet – det gælder naturligvis alle forslagsstillere – så vi kan drøfte det her. Og kan vi drøfte os frem til det, så kan vi klare det med et aktstykke, og så kan vi

hurtigt få sat det i sving, i stedet for at vi skal bruge en lang, opslidende proces med, at regeringen skal fremsætte et lovforslag, der skal vedtages, og så er vi måske langt inde i næste samling.

Så jeg håber, at jeg med disse udtalelser har været imødekommende og har sagt, at regeringen er enig i intentionerne, også intentionen om, at det skal være provenuneutralt.

Første næstformand (Svend Auken):

Vi beder ministeren om at blive stående. Så er det hr. Rasmus Prehn.

(Kort bemærkning).

Rasmus Prehn (S):

Først og fremmest takker jeg naturligvis ministeren for imødekommenheden, og jeg vil kommentere de forskellige tilbud, som ministeren er kommet med, i min egen ordførertale senere.

Men jeg har et par konkrete spørgsmål. Ministeren anfører, at DSB har regnet sig frem til, at det vil betyde 40.000 ekstra brugere, hvis man laver en omlægning, som vi har foreslået fra socialdemokratiske side i det her beslutningsforslag. Har ministeren og DSB taget højde for, at der i vores forslag jo også lægges op til, at der er nuværende brugere, som ikke fremover skal kunne bruge det, eksempelvis færdiguddannede med høj løn, som i dag har adgang til det, idet de er under 26 år? Har man regnet det antal fra? For ifølge den beregning, vi har lavet, ser det ud, som om der sådan set er en nettobrukergruppe, som er mindre end den, der er i dag.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiminister (Flemming Hansen):

Vi har jo regnet det antal fra, og DSB's oplysninger til os på den baggrund siger 40.000. Det er naturligvis et cirkatal, det kan være 38.000, det kan være 42.000, men det er det bud, vi får fra DSB.

(Kort bemærkning).

Rasmus Prehn (S):

Vi har jo været opmærksomme på fra socialdemokratiske side, at DSB netop har efterspurgt ekstra kunder, så det, at der kommer ekstra brugere, har vi også svært ved at se skulle være noget direkte problem. Det må være en fordel, at flere bruger den kollektive trafik, ikke mindst i de her klimatider.

Men med hensyn til ministerens argument om, at det vil betyde en administrationsforøgelse, en betydelig administrationsforøgelse, vil jeg gerne stille et spørgsmål: Er ministeren klar over, at hvor der i den nuværende ordning er tale om, at man en gang om året henvender sig til sin lokale station for at købe et WildCard, hvor man i dag viser et sygesikringsbevis, som skal dokumentere, at man er under 26 år, vil man fremover skulle vise et studiekort – hvilket lærlinge i øvrigt også godt kan få på deres tekniske skoler? Den eneste forskel er, at man en gang om året viser et studiekort frem for at vise et sygesikringsbevis. Hvor er det, ministeren ser at der skulle være en betydelig administrationsforøgelse?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det er jo, fordi der med den nye strukturreform er kommet nogle helt nye grænser, vi alligevel skal tage højde for. Før var det amtsgrænserne, der ligesom var grænsen for, hvornår man kunne få. Som jeg beskrev et eksempel på, kunne vi risikere, at man ville kunne få rabat på en rejse mellem Valby og Rødovre, men ikke fra Ribe til Esbjerg, og det er sådan nogle ting, som jeg synes det er mest praktisk vi sætter os sammen om og prøver at finde en løsning på.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil også gerne kvittere for ministerens invitation. Vi kommer med glæde til sådan et møde og diskuterer forslaget.

Jeg vil bare spørge, om jeg kunne lokke ministeren til, inden han indkalder til det, måske at fremsende det baggrundsmateriale – som han refererer til – om, hvordan man er kommet frem til de der forskellige økonomiske konsekvenser af forslaget.

Når jeg beder om det, er det jo, fordi vi alle sammen ved, at djævelen altid ligger i detaljen, og at lige præcis spørgsmålet om, hvilken effekt det har for passagerantallet at nedsætte taksterne, er noget af det, vi har haft lejlighed til at diskutere mange gange, og som de kloge, de lærde, jo skændes en del om.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg er ikke så stærk i, hvor djævelen ligger, men selvfølgelig vil jeg da gerne fremsende materialet til hr. Lidegaard.

Første næstformand (Svend Auken):

Ønsker hr. Lidegaard sin anden bemærkning? Nej. Så er det hr. Poul Henrik Hedeboe.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg vil også gerne takke ministeren for den meget positive udmelding.

Kl. 15.00

Ministeren havde en bemærkning om, at det ville blive meget administrativt tungt, og jeg forstår, at noget af begrundelsen var de omlægninger og de strukturtilpasninger, der er p.t. Men er det ikke sådan, at de strukturtilpasninger også vil gælde den nuværende ordning?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg beklager, jeg fik ikke helt fat i spørgsmålet.

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg mener, at hr. Hedeboe kan få lov at forklare det en gang til.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Det var et spørgsmål til ministerens bemærkning om, at det var meget omkostningstungt, og at det var på grund af de strukturomlægninger, der er på vej. Spørgsmålet er, om ikke også den nuværende ordning ville være ramt af de samme omkostninger på grund af strukturtilpasningerne.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det afhænger så af, hvilken model vi bruger. Hvis vi bruger den model, jeg foreslår, hvor vi blot udvider til også over 26 år, bare man er på SU eller under SU-ordningen, så mener jeg ikke, det vil blive så administrativt belastende, som det er i forslaget.

Første næstformand (Svend Auken):

Så siger vi tak til ministeren og går videre til ordførerrækken. Den første er hr. Jacob Jensen for Venstre.

Jacob Jensen (V):

Det er så anden gang, Socialdemokraterne fremsætter forslaget om WildCard-ordningen. Denne gang har man luget ud i flere af de tidsler, der var i forslaget, da vi behandlede det sidste år, bl.a. har man nu fået defineret den geografiske betragtning, så det af forslaget kan ses, hvornår rabatten opnås. Det var ikke tilfældet sidste gang. Derudover har man også fået fjernet den aldersgrænse over for psykisk syge, som man havde med sidste gang. Det er blevet rettet til nu.

De ændringer hilser jeg naturligvis velkommen. Vi kan jo alle sammen blive klogere. Jeg ved ikke, om det skyldes, at der nu er flere forslagsstillere med, fra De Radikale og fra SF. Det skal være usagt.

Men når det så er sagt, vil jeg sige, at vi i Venstre støtter intentionen om at justere i WildCard-ordningen. For med kommunalreformen bliver amterne som bekendt nedlagt, og dermed er det grundlag for at opretholde den nuværende ordning, altså amtsgrænserne som forudsætning for at få den rabat, ikke længere til stede.

Som jeg også sagde ved behandlingen sidste år, er vi i Venstre tilhængere af, at en eventuelt statsfinansieret rabatordning i udgangspunktet skal gives efter behov og ikke nødvendigvis efter alder. Det beslutningsforslag, vi her behandler, nævner, at det forventes, at en ændring af WildCard-ordningen skal være provenuneutral. Jeg vil gerne spørge forslagsstillerne – jeg skal nok vende tilbage til det i spørgerunden, men bruger alligevel lige lidt tid på det her i min tale – om det er en forudsætning for dem, at det skal være provenuneutralt. For Venstre er det en forudsætning, at ordningen ikke skal koste skatteyderne ekstra penge. Men vi ser positivt på en omlægning af ordningen, så flere med behov kan få mulighed for at udnytte den rabatordning.

Forslaget vil ifølge DSB, som vi hørte for lidt siden, betyde en tilgang af omkring 40.000 ekstra brugere. Når man samtidig foreslår, at kommunegrænsen – mod den tidligere amtsgrænse – skal være skæringspunkt for udløsning af rabatten, må det jo betyde, at man vil få betydelig

flere rejser, der vil være omfattet af ordningen. Derfor må prisen for et WildCard også skulle sættes i vejret, hvis det forudsættes at være provenuneutralt for staten.

Men som vi allerede talte om sidste år, er vi fra Venstres side positive over for at diskutere en omlægning og gerne således, at studerende, der er SU-berettigede og over 26 år, eventuelt også kunne blive omfattet.

Vi vil dog gerne stadig væk give de studerende et incitament til at gøre det lidt hurtigere, så de kan blive lidt hurtigere færdig med deres studier: Der er brug for jer på arbejdsmarkedet. Man kan selvfølgelig være startet lidt sent på en uddannelse, og man skal jo ikke straffes for, at man i en sen alder gerne vil opkvalificere sig, men vi vil ikke være med til at give en rabat til alle studerende over 26 år, uanset om man har været i gang med et studieforløb i 1 år, 10 år eller mere. Det skal kunne betale sig at gøre en indsats også som studerende.

Derfor mener vi i Venstre, at det er et forkert signal at sende, at man vil belønne de langsomme studerende og straffe de hurtige, som forslaget her lægger op til. Vi håber derfor, at vi i udvalget kan blive enige om en udvidelse af den eksisterende ordning til også at omfatte studerende over 26 år, som vel at mærke er på SU. Det er en forudsætning for os, at det også bliver en udgiftsneutral omlægning.

På den baggrund kan vi ikke støtte forslaget, som det ligger her, men ser frem til konstruktive drøftelser i udvalget og med ministeren.

Kl. 15.05

(Kort bemærkning).

Rasmus Prehn (S):

Det glæder mig jo, at Venstres ordfører endnu en gang er positiv. For omkring et års tid siden, da vi sidste gang havde forslaget i salen, var Venstres ordfører også meget positiv. Venstres ordfører har endda været på forsiden af Urban og sige, at man ville stemme for forslaget. Nu er der så faktisk gået et år, hvor man ikke har kunnet tage sig sammen til noget som helst fra regeringens side.

Er det sådan, at Venstres ordfører vil give et håndslag på her, at hvis vi tager imod den invitation til forhandlinger, som ministeren har givet i dag, vil man skynde sig at få lavet en ordning, så studerende kan se frem til en ændring af WildCard'et hurtigst muligt?

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Jeg hørte også med glæde ministerens kommentar for et øjeblik siden om, at det her kan gøres som et aktstykke. Det skulle jo gerne gøre, at det kunne glide igennem systemet hurtigt og effektivt, såfremt vi kan finde en fælles forståelse.

Vores forudsætning for det her er, som jeg nævnte for et øjeblik siden, at det bliver en udgiftsneutral løsning – det kan jeg også forstå måske er forudsætningen fra forslagsstillernes side – og at det er til studerende eventuelt over 26 år, som vel at mærke stadig væk er SU-berettigede, sådan at man giver incitamentet til at gøre sig hurtigere færdig med sine studier, for der er brug for de studerende, når de bliver færdige, ude på arbejdsmarkedet.

Men kan vi finde en løsning i fællesskab, så er svaret ja.

(Kort bemærkning).

Rasmus Prehn (S):

Når jeg spørger lidt skeptisk ind til det med tidsplanen, er det jo, fordi vi, da vi senest havde muligheden for at debattere det her for et års tid siden, blev lovet, at der ville ligge et helt færdigt forslag fra regeringens side i juli 2006. Nu står vi her i februar 2007, og der er ikke blevet lagt et konkret forslag frem endnu, så det er derfor, vi er lidt utålmodige.

Men når det så er sagt, vil jeg da gerne spørge lidt mere ind til det med, at det kun er til SU-berettigede, for jeg kan forstå, at både ministeren og Venstres ordfører lægger an til, at det kun er dem på SU, der skal have adgang til den her rabatordning.

Mener Venstres ordfører ikke, at der er en vis rimelighed i måske at trække elever og lærlinge, som jo også er en lavindkomstgruppe, og for hvem det kunne være relevant at køre med tog, til som kunder i DSB? Kunne der ikke også være en mulighed for i de her forhandlinger at åbne op for og i hvert fald kigge på, at de også kunne omfattes af den her ordning, så DSB får endnu flere kunder?

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Jeg skal starte med at sige, at der altid er forskel på regeringen og så partierne. Det er jo magtens tredeling. Men jeg har også med glæde noteret mig, at det forslag, der nu blev fremsat her fra talerstolen for et øjeblik siden af ministeren, jo er

konkret og præcist, så det kan jeg forholde mig til.

Så vil jeg sige med hensyn til lærlinge, at hvis vi udvider den eksisterende ordning, har man jo også som lærling, hvis man er under 26 år, mulighed for at opnå rabatten. Så alle unge under 26 år har mulighed for at opnå rabatten, og det er vi sådan set meget godt tilfredse med. Jeg bemærker så også, at lærlinge trods alt allerede får en fradragsmulighed ved kørsel til og fra studiested, så det er jo ikke, fordi de lærlinge bliver ladet fuldstændig i stikken. Er du under 26 år, er du ligestillet med alle andre unge. Vi siger så bare: Er du over 26 år, og er du stadig væk under en SU-berettiget uddannelse og stadig væk under modtagelse af SU, så synes vi, det kunne være en mulighed at overveje, om man skulle udvide ordningen til også at gælde den gruppe.

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Så går vi videre i ordfører-rækken, og den næste er hr. Walter Christophersen.

Walter Christophersen (DF):

Forslagsstillerne vil med dette beslutningsforslag pålægge regeringen at ændre DSB's WildCard-ordning, så den fremover er betinget af, at modtagerne er under uddannelse – det være sig i folkeskolen, i en friskole, en ungdomsuddannelse, en kort eller mellemlang videregående uddannelse eller som studerende på elev- eller lærlingeløn – og i besiddelse af et gyldigt studie-kort, i stedet for at den som i dag er aldersbetinget. WildCard-rabatten skal træde i kraft i forbindelse med rejser på tværs af kommunegrænserne. Omlægningen forventes at være provenu-neutral.

Dansk Folkeparti gør fremdeles opmærksom på, at fordi der er studiefrihed i Danmark, bør man som studerende vise samfundssind og naturligvis forholde sig til på kortest mulig tid at færdiggøre sin uddannelse.

Dansk Folkeparti konstaterer, som vi gjorde sidst, at DSB fastsætter de nærmere vilkår for rabatordningerne, herunder WildCard. Endvidere har DSB oplyst, at baggrunden for den nuværende aldersgrænse bl.a. er, at den er enkel og billig at administrere. Derudover tjener ordningen trafikpolitiske hensyn, idet unge mennesker vænnes til at bruge den kollektive transport.

Når dette er sagt, har Dansk Folkeparti noteret sig ministerens udtalelser til Ritzau den 17. januar dette år. Ministeren er i henhold til Ritzau

således åben over for at ændre den nuværende ordning, så det ikke er en alder, men et studie-kort, der afgør, hvem der kan få billige rejser med tog.

Kl. 15.10

Dansk Folkeparti formoder, at den af regeringen nedsatte tværministerielle arbejdsgruppe, som ser på organiseringen af hele Socialministeriets betaling til DSB, herunder WildCard-ordningen, snart vil færdiggøre sit arbejde, og at et notat som konsekvensen af samme snarest vil foreligge. Dansk Folkeparti formoder, at arbejdsgruppens notat vil indeholde flere interessante modeller for den fremtidige WildCard-ordning.

Dansk Folkeparti vil, når dette notat foreligger, positivt og konstruktivt forholde sig til det. Dansk Folkeparti vil positivt overveje en udvidelse af den eksisterende WildCard-ordning til også at omfatte SU-berettigede studerende over 26 år.

Dansk Folkeparti kan på det foreliggende grundlag ikke støtte beslutningsforslaget.

(Kort bemærkning).

Rasmus Prehn (S):

Jeg kan forstå på Dansk Folkepartis ordfører, at Dansk Folkeparti er meget optaget af at lytte til, hvad DSB synes der skal gøres, lytte til, hvad arbejdsgruppen synes der skal gøres, og lytte til, hvad ministeren synes der skal gøres.

Er det virkelig sådan, vil jeg spørge hr. Walter Christophersen, at Dansk Folkeparti ikke har nogen holdning til, hvad man skal gøre for at forbedre de studerendes vilkår, hvad man skal gøre for at forbedre lærlinges vilkår, eller hvad man skal gøre for ikke mindst at sikre, at flere vælger den kollektive trafik?

Er det sådan, at det er et ansvar, man lægger over til ministeren, til en arbejdsgruppe, til DSB; at det ikke er noget, man selv har en offensiv holdning til? Det er jo sådan, man må forstå det ordførerindlæg, der har været nu.

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Jeg er ikke enig med den socialdemokratiske ordfører og forslagsstiller i den udlægning. Dansk Folkeparti ser med stor alvor på det her forslag, fordi det berører og vedkommer rigtig mange mennesker. Det er også derfor – ordføreren har jo bemærket ministerens venlige initiativ til at imødekomme forslagsstillerne – at vi bredt kan få belyst problematikken omkring det her,

eftersom jeg kan forstå på ordføreren, at det berører os alle sammen seriøst. Vi kan således få bragt det på plads.

Dansk Folkeparti har selvfølgelig også en mening om det her, det siger sig selv, og Dansk Folkeparti har nu endnu en gang efterlyst den her rapport, som vi jo må formode kommer på vores bord på et eller andet tidspunkt. Når vi har forholdt os til denne og har forholdt os til de møder, der måtte komme med ministeren, hvor vi i fællesskab skal diskutere problematikken, vil vi tage stilling derfra.

(Kort bemærkning).

Rasmus Prehn (S):

Jeg har jo noteret mig, at Dansk Folkeparti sådan set har skiftet holdning fra første gang, vi behandlede det her, til denne gang. Dansk Folkeparti lægger sig fuldstændig op ad, hvad regeringen mener på området. Så det er jo i hvert fald let at følge med i.

Et spørgsmål, jeg gerne vil stille, vedrører lærlinge. Jeg har ved tidligere lejligheder hørt Dansk Folkeparti tale om, at det også er vigtigt at gøre noget for lærlinge og elever, men det gør sig åbenbart ikke gældende med hensyn til DSB-rabat. Der vil man ikke hjælpe elever og lærlinge, eller hvordan skal det forstås?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Jeg kan jo henholde mig til Venstres ordfører på området, som lige har svaret hr. Rasmus Prehn. Der er jo nogle, der allerede er indeholdt i den ordning, der er for nuværende.

Jeg kan også henholde mig til ministerens udtalelse om, at elever og lærlinge i dag jo har et vist lønniveau – vi skriver altså år 2007 – og om, at når det gælder deres skolegang osv., så har de fået deres billet betalt, den får de jo betalt af arbejdsgiveren. Sådan er det.

Jo, jeg har bemærket, at man har taget en bred gruppe af unge mennesker med i det her lovforslag. Men jeg har også bemærket, at forslagsstillerne hævder, at det skal være udgiftsneutralt, og når vi implementerer noget for så mange mennesker, vil Dansk Folkeparti gerne have et ordentligt grundlag for at tage stilling til et sådant forslag. Vi er nemlig bange for, at det siver, for det at være politiker og omtale udgiftsneutralitet vil altid på et eller andet tidspunkt medføre, at det bliver dyrere. Det siger historien.

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Henriette Kjær.

Henriette Kjær (KF):

Jeg vil da gerne takke Socialdemokraterne for forslaget, for egentlig er det et ganske fint forslag, Socialdemokraterne er kommet med. Jeg synes også, at WildCard-ordningen som sådan egentlig er en god ordning med nogle gode principper. Og det er da altid vigtigt, at vi får set sådan en ordning efter i sømmene: Er den skruet sammen på den rigtige måde, sådan at de mennesker, der har behov for at bruge den, rent faktisk også har mulighed for det?

Derfor synes jeg, det er en god debat, vi har haft løbende, siden Socialdemokraterne sidst fremsatte det her beslutningsforslag. Men nu er det jo sådan, at regeringen allerede var gået i gang med at se på ordningen, også sidst vi drøftede det her forslag. Jeg vil da meget gerne medgive, at det arbejde, der er pågået i regeringen, har taget lidt lang tid, og det er ærgerligt, at der ikke ligger et færdigt forslag i dag, og det kunne jo også være kommet endnu før.

Kl. 15.15

Men nu kommer der altså en rapport i denne uge med forslag fra regeringens side til, hvad man kan gøre for at skrue WildCard-ordningen sammen på en anden måde end den, vi kender. Det er vi glade for i Det Konservative Folkeparti, for det betyder jo meget for studerende med ikke ret mange penge, at man kan komme hjem og besøge sin familie. Ofte er man jo flyttet ind til en af de store byer og har behov for at beholde et netværk dér, hvor man kommer fra, og selvfølgelig også besøge sine forældre.

Så jeg synes, det er et meget relevant beslutningsforslag med mange gode argumenter, Socialdemokraterne har fremsat. Men det er jo også sådan, at vi hele tiden har sagt, og det har jeg også hørt fra Socialdemokraterne, at ordningen skal kunne hvile i sig selv. Det er vigtigt for os, at vi ikke skal ud at udvide den her ordning økonomisk, men at den netop kan hvile i sig selv. Derfor synes jeg, at det lyder som et meget godt udspil, det, vi har hørt fra transportministeren i dag, at man laver ordningen sådan, at det bliver alle SU-berettigede, der bliver omfattet af den her ordning, og at man eventuelt laver en lille stigning på prisen på selve DSB's WildCard for at kunne få flere med.

Så synes jeg faktisk, vi står med et ganske fornuftigt forslag, som jeg da håber Socialdemokra-

terne også vil kunne støtte, i form af et aktstykke, så vi ikke skal ud i en større lovgivningsproces.

Det, jeg godt kunne tænke mig at få drøftet yderligere ud over det, debatten har drejet sig om i dag, er det faktum, at det jo ikke er alle, for hvem det er en fordel at køre med DSB. F.eks. er det for de mennesker, der bor på Djursland og skal til København, noget nemmere at tage med Abildskous busser og via færgeoverfarten Ebeltoft-Odden videre til København. Og derfor kunne jeg godt tænke mig, at man prøvede at dyrke det spørgsmål, også set i lyset af at vi skal have flere af DSB's ruter sendt i udbud, om den her ordning på en eller anden måde kunne omfatte andre transportudbydere end lige DSB.

Det behøver ikke lige at være i den her omgang, men jeg synes, vi skal have belyst, hvordan man kunne lave en nem og smidig ordning, sådan at de selskaber, der har en transport, der overskrider kommunegrænserne og kører på længere strækninger, altså også bliver omfattet af det her. Så jeg vil spørge transportministeren, om det var noget, vi kunne se på. Det synes jeg ville være meget positivt.

Vi kan ikke støtte forslaget, som det ligger her fra Socialdemokraterne, men vi synes faktisk, at transportministeren har været meget imødekommende, og håber, at der kan findes et godt kompromis på den baggrund.

(Kort bemærkning).

Rasmus Prehn (S):

Nu er det meget pudsigt, at den konservative ordfører nævner netop busfirmaet Abildskou. Det er jo sådan, at netop pågældende busselskab har introduceret en lignende rabatordning for alle studerende og vel at mærke uden at få tilskud fra staten. De mener altså, at det er en rigtig god forretning, fordi det giver en masse kunder, de ellers ikke ville få. Og det er sådan set på den foranledning, at Socialdemokratiet har sagt: Lad os nu give de samme betingelser til DSB, så DSB kan blive konkurrencedygtig, muligvis ikke på strækningen fra Grenå, men på en række andre strækninger.

Jeg vil da gerne kvittere for, at den konservative ordfører er meget rosende over for det socialdemokratiske forslag. Det er jo ikke hver dag, man oplever som socialdemokrat at blive rost af en konservativ, så det er herligt. Det vil jeg virkelig gerne takke for.

Når det så er sagt, konstaterer jeg også, at den konservative ordfører med beklagelse konstate-

rer, at det, der blev lovet ved sidste behandling af det her forslag, netop at man skulle være klar allerede i juli måned, ikke er blevet overholdt; at det har taget meget længere tid. Vi er jo meget enige om, at det er dybt beklageligt, når man lover en tidsfrist, at den så ikke bliver overholdt.

Er det sådan, at den konservative ordfører kan sige her i dag, hvad den konservative ordfører har sådan som tålmodighedsfrist? Er det i april måned 2007, vi skal inviteres til forhandlinger, eller hvornår kan det være?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Så vidt jeg er orienteret, kommer rapporten faktisk i næste uge, og når vi så har fået den gennemlæst, kan vi jo netop sætte os sammen og forhåbentlig blive enige om, hvordan ordningen skal se ud.

KL 15.20

Sådan som jeg har hørt de ordførere, der har været oppe før mig, ser det ud til, at der er enighed om, at det, transportministeren malede – godt nok med den brede pensel – kan være en fornuftig ordning, så jeg glæder mig over, at som det ser ud nu, har det korte udsigter, og jeg håber da, at det kan blive om ikke her i februar, så dog i marts.

(Kort bemærkning).

Rasmus Prehn (S):

Det er ikke for at være unødigt polemisk, men hvis vi nu antager, at den overskridelse af tidsfristen, som skete i første omgang, mod al sandsynlighed gentager sig i denne omgang, så vi igen først får noget at høre om et år, vil det så være sådan, at den konservative ordfører vil trække i nødbremsen, måske i juli eller august måned, og sige: Nu skal der altså ske noget, så nu stemmer vi for Socialdemokraternes forslag, for nu kan vi ikke vente på ministeren længere? Eller vil man have samme langmodighed, som man har haft i denne omgang?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

I Det Konservative Folkeparti har vi altid stor tålmodighed, når det gælder regeringen. Det er der ingen tvivl om, så det vil vi også have i denne sag, men jeg tror nu slet ikke, det bliver aktuelt.

Så synes jeg også lige, man skal bide mærke i, at som jeg sagde i min ordførertale, synes jeg, at den ordning, vi har nu, også er god. Der kan

være nogle uhensigtsmæssigheder i, at folk, der er på SU, ikke længere er omfattet af ordningen, når de er blevet 26 år, men det er en god ordning. Men den kan godt blive endnu bedre, det er det, vi skal arbejde for, og det håber jeg kan ske inden for en overskuelig fremtid.

Første næstformand (Svend Auken):

Så siger vi tak til ordføreren og går videre i rækken. Det er hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Som det fremgår, er det jo en genfremsættelse af et beslutningsforslag fra sidste år. Dengang stod Socialdemokraterne alene med det, men efterfølgende har de lokket SF og os med til at støtte det, og jeg synes, der kan være grund til at starte med at kvittere for det store arbejde, Socialdemokratiet har gjort i denne sag, og som nu ser ud til at kunne bære frugt.

Når vi fra radikal side har valgt at støtte forslaget denne gang, skyldes det først og fremmest, at vi helt grundlæggende hylder det princip, at de, der har brug for at få støtte, også skal have støtte, uanset om vi snakker efterløn eller skattelettelser, eller vi snakker rabatorninger i den kollektive trafik. Helt basalt er det sådan set det, som forslaget går ud på at sikre.

Det er muligt, at der kan laves nogle forbedringer i retning af det, transportministeren var inde på, og at det kan skrues sammen på en lidt anden måde end den, som fremgår af forslaget; det vil vi diskutere helt åbent. Men det er vigtigt for mig at sige, at vores formål selvfølgelig også er at gøre den kollektive trafik mere tiltrækkende, og derfor synes jeg, det er vigtigt at få tal på, hvor meget man vil tjene ved, at der kommer flere passagerer, hvis ordningen udvides til at dække andre målgrupper, for så får man altså nogle indtægter, man ellers ikke ville have fået.

Jeg synes også, at det, som den konservative ordfører var inde på, er vigtigt. Det skal overvejes, om ordningen skal udvides til at omfatte andre transportformer inden for den kollektive trafik end lige DSB, og hvordan det kan gøres på en omkostningseffektiv og god måde. Dermed signalerer jeg altså, at hvis vi vil forbedre ordningen, så det batter noget for både de studerende og for den kollektive trafik, skal det for vores vedkommende ikke komme an på, om det kommer til at koste nogle millioner ekstra. Jeg er helt med på, at vi skal sigte imod, at det bliver omkostningsneutralt, men hvis vi samtidig kan få nedsat taksterne lidt for nogle grupper, vil vi

græde meget tørre tårer over det. Under alle omstændigheder er det jo ikke store penge, vi snakker om, så vi ser frem til forhandlingerne og glæder os.

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Poul Henrik Hedeboe som ordfører.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

I SF vil vi også godt takke Socialdemokraterne for at have lavet et rigtig fint forarbejde til denne sag, og vi er glade for at være medforlagsstiller til forslaget.

Når vi nu snakker om at ændre ordningen, kunne det være, at vi skulle kalde den uddannelsesrejsekort i stedet for WildCard. Jeg er enig med ministeren i, at det egentlig er et sjovt fremmedord, så det kunne da være, vi skulle lave den lille sanering ved samme lejlighed.

Forslaget går jo ud på at give ordningen en mere social balance ved at lænke ungdomsuddannelsesrabatten til et studium i stedet for til en aldersgrænse, og det synes vi i SF er en rigtig god idé.

Kl. 15.25

Venstres ordfører snakkede noget om, at det er meget vigtigt, at en ændring bliver udgiftsneutral. Jeg vil sige, at for SF er det vigtigt, at der er social balance i den, men ikke vigtigt, at den bliver udgiftsneutral. Men vi har forstået det sådan, at der er en bred enighed i Tinget om, at der kan arbejdes videre med forslaget, og det er vi selvfølgelig med på i SF, men med den melding, at udgiftsneutralitet bestemt ikke er vores hovedmål. Det er den sociale balance og relevansen over for uddannelser, der er det vigtige for os.

Det er også blevet nævnt, at elever og lærlinge måske er anderledes stillet økonomisk, og det er da klart, at det er en ting, der skal kigges på. Det kan godt være, at deres rabat skal være mindre, men det skal vi have nogle tal på. Det er også meget klart, at sådan som det kollektive trafikmønster kommer til at se ud, tegner det til, at DSB bliver mindre dækkende, og derfor vil det være meget relevant at få ordningen bredt ud til de operatører, der er på området. Dermed har jeg ikke sagt, at SF absolut er enige i, at DSB skal reduceres, men virkeligheden er, at det ser ud til, at det vil ske, og så vil det være godt også at få ordningen udbredt til andre operatører.

Som det er nu, kan unge under 26 år, som scorer en rigtig høj løn, også få kortet, og det er ikke

særlig hensigtsmæssigt. Til gengæld kan det ske, at nogle, som er blevet kastet af uddannelsessystemet på et tidligt tidspunkt, til alles glæde – til samfundets, deres egen og deres omgivers glæde – starter på en uddannelse, når de er nogle og tredive år. De vil nu få mulighed for at få kortet, og hvis man kigger nærmere efter, vil det garanteret være dem, der har allermest brug for det.

Vi hilser forslaget meget velkommen, og vi hilser også velkommen, at der er en så positiv stemning over for det, så vi går med glæde ind i de kommende forhandlinger.

Første næstformand (Svend Auken):

Vi beder ordføreren om at blive stående lidt. Hr. Jacob Jensen for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Jeg bemærkede, at det ikke nødvendigvis er et krav fra SF's side, at det skal være udgiftsneutral. Er det noget, man er enig om i de tre partier, som er forslagsstillerne til forslaget? Jeg kunne godt tænke mig at få at vide, om det også gælder for De Radikale og Socialdemokratiet. Jeg går ud fra, at man har talt sammen, før man fremsatte forslaget, så kan man sige i enighed, at udgiftsneutralitet ikke er et krav fra forslagsstillerne?

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Selvfølgelig har vi talt sammen. Men det, jeg sagde, var for SF's regning, og Socialdemokraterne og De Radikale må tale for deres egen. Jeg bemærkede, at De Radikale, som jo har været på talerstolen, sagde, at det ikke er et vigtigt punkt for dem, og at man godt kan leve med det, hvis det ikke bliver tilfældet, og for SF er det bestemt ikke et hovedpunkt. Men jeg taler kun for SF om lige præcis den detalje.

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Jeg tror, der står i beslutningsforslaget, at det i hvert fald forventes, at det skal være udgiftsneutral, så jeg går ud fra, at det også er gældende for SF, når man er medforlagsstiller. Men så kunne jeg godt tænke mig at vide, hvor mange ekstra millioner SF vil være villig til at putte i kassen i form af ekstra bevillinger, hvis det er sådan, at SF ikke mener, som der ellers står beskrevet

vet i beslutningsforslaget, at det skal være udgiftsneutralt.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Når vi siger »forventer« i forslaget, er det jo, fordi det er sådan, at når man kigger på den gruppe, der kan få rabat på nuværende tidspunkt, vil der falde en del ud, og der vil komme nogle andre til, som er over 25 år, men er under uddannelse. Derfor synes jeg, det er rimeligt at have en forventning om, at forslaget kan være udgiftsneutralt.

(Kort bemærkning).

Rasmus Prehn (S):

Vi hørte den konservative ordfører nævne eksemplet med Abildskou Busrejser. Det er jo sådan, at det er et privat busselskab, der helt af egen lomme har introduceret netop dette system, fordi de mener, det er en god forretning. Kunne SF's ordfører forestille sig, at DSB også kunne have den tilgang, at de faktisk kunne få mange flere kunder og derfor ville se det som en rigtig god forretning, og at det derfor er fuldstændig hypotetisk overhovedet at tale om, at det er noget, der kommer til at koste flere penge, fordi det netop vil være en knaldgod forretning for DSB?

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg tror ikke, ordførerens svar på det spørgsmål vil være overraskende, men værsgo til ordføreren.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg tror, formanden fuldstændig har ramt ordførerens mening. Man kan jo vise de eksempler, der faktisk er i det virkelige liv, til andre operatører og sige: Se her. Jeg er helt enig med spørgeren.

Kl. 15.30

Første næstformand (Svend Auken):

Så siger vi tak til ordføreren, og så er det ordføreren for Enhedslisten, hr. Jørgen Arbo-Bæhr.

Jørgen Arbo-Bæhr (EL):

Nej, det er ikke vores forslag, og jeg er i øvrigt heller ikke vores normale ordfører, men eftersom han ikke kan være til stede, er jeg blevet bedt om at læse følgende op:

Enhedslisten finder, det er en rigtig god idé at udvide ordningen, så den omfatter alle, der er under uddannelse, uanset om det drejer sig om studerende eller lærlinge, og at alderen ikke skal være afgørende. Vi påskønner de gode intentioner, der ligger bag forslaget, og påskønner den ihærdighed, som både Danske Studerendes Fællesråd og hr. Rasmus Prehn har lagt for dagen, og som nu har resulteret i, at transportministeren omsider lytter til de studerendes krav og dermed åbner op for, at også studerende over 26 år kan få del i rabatter på bus- og togrejser. Der er derfor grund til at glæde sig på de studerendes vegne.

Men som forslaget ligger her, er det ikke særlig gennemtænkt. Det har en stor social slagside, og det største problem ved det er, at det lægger op til, at WildCard-ordningen fremover ikke skal omfatte lavindkomstgrupper, f.eks. folk på kontanthjælp, dagpenge og lignende.

Hvis man vil gå bort fra et alderskriterium og over til at tildele WildCard alt efter indtægt, skal man sørge for at medtage dem, der er på overførselsindkomst, og ikke kun studerende. Selv om man ikke har et arbejde eller er under uddannelse, kan man nemlig sagtens have behov for at komme omkring med busser og tog, eksempelvis når man skal søge arbejde. Måske er nogle af dem, der tilhører lavindkomstgrupperne, i virkeligheden dem, som har allermost brug for et WildCard.

Forslaget rammer helt konkret unge under 26 år, der ikke er i gang med en uddannelse og har en lav indtægt. Eksempelvis rammes en ung udeboende kontanthjælpsmodtager, der skal leve for et så lavt beløb som 4.724 kr. om måneden – før skat vel at mærke – uden andre indtægtsmuligheder. Forslaget fra Socialdemokraterne, De Radikale og SF går altså ud på, at disse lavindkomstgrupper skal finansiere de studerendes WildCard, og det er ikke særlig sympatisk. Det synes de studerende tydeligvis heller ikke, når de i en pressemeddelelse af 5. februar 2007 skriver, at det vil være beklageligt, hvis forslaget kommer til at gå ud over nogle af de svageste grupper i vores samfund.

Når det helt grundlæggende er blevet tydeliggjort, at SF's, Socialdemokraternes og De Radikales forslag er usolidarisk over for mindrebedmedlede grupper, er der også nogle andre problemer, jeg vil berøre. Det foreslås, at ordningen kun skal gælde for rejser inden for regionen, og heller ikke det forekommer fornuftigt, i og med at nogle af de nye kommuner i Jylland er ganske

store i udstrækning. Her vil rejser med kollektiv trafik nemt kunne tynde godt i et beskedent SU-budget, og derfor foreslår vi, at WildCard-ordningen gives, uanset hvortil rejsen går, så man altså også kan rejse inden for sin egen kommune.

Forslaget tager heller ikke højde for, at et stigende antal unge passerer en landegrænse, når de skal til og fra uddannelsesstedet. Det drejer sig primært om studerende i Øresundsregionen, der læser i f.eks. Malmø. De skal betale 700 kr. om måneden i transportudgifter, selv om afstanden ikke er ret meget længere end til Roskilde. I Syddanmark tager unge til universitetet i Flensborg, som Syddansk Universitetscenter samarbejder med om uddannelsesforløb, og også de skal efter vores mening kunne nyde godt af WildCard-ordningen.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Rasmus Prehn.

Rasmus Prehn (S):

Først og fremmest vil jeg gerne på Socialdemokraternes vegne takke for den debat, der har været her i eftermiddag om vores beslutningsforslag om at ændre WildCard'et. Jeg synes selvfølgelig, det er en fornøjelse, når det er sådan, at når man har lagt et arbejde i at fremsætte et sådant forslag og vedholdende er blevet ved med at spørge ind til området, resulterer det i, at der generelt er en positiv tilbagemelding, også en mere positiv tilbagemelding i dag end for et års tid siden, da vi havde første runde om beslutningsforslaget, og hvor jeg oplevede, at der var en noget større skepsis fra regeringspartierne side over for vores beslutningsforslag om at gøre WildCard'et mere retfærdigt.

Kl. 15.35

Jeg noterer mig også med meget stor tilfredshed, at det er sådan, at transportministeren faktisk er interesseret i at indkalde os til forhandling. Det er vi meget positive over for, og vi vil gerne medvirke meget konstruktivt til at få ændret WildCard-ordningen i en mere retfærdig retning. Vi ser det også som et udtryk for, at det er lykkedes os at få ministeren til at indse, hvor nødvendigt det er, og at det store arbejde, som også Danske Studerendes Fællesråd og mange andre har lagt i at samle underskrifter, møde op i deputation i Trafikudvalget osv., har nyttet noget. Det har betydet noget, at man har mobiliseret og har gjort opmærksom på, at man synes,

der er noget, som er uretfærdigt og kan gøres på en klogere og en bedre måde, og vi er rigtig glade for, at transportministeren vil se os til forhandling.

Vi har bare den erfaring fra sidste gang, der var en debat om forslaget, at det ikke altid er sådan, at de tidsfrister, der bliver lovet fra regeringspartierne side, ligefrem bliver overholdt. Der går i hvert fald ofte meget længere tid, end man er blevet stillet i udsigt, og derfor vil vi gerne allerede nu varsle, at hvis det er sådan, at vi ikke er blevet indkaldt til forhandling inden udgangen af april 2007, ser vi os selvfølgelig nødsaget til at få beslutningsforslaget til afstemning. Vi kan forstå på transportministeren, at vi allerede vil blive indkaldt i løbet af et par uger, så det kan ikke blive noget praktisk problem, men vi er bare nødt til at nævne den sikkerhedsventil. Hvis vi ikke bliver indkaldt til forhandlinger, er vi nødt til at bringe forslaget til afstemning for at kunne få debatten her i salen.

Der er blevet rejst en række konkrete problemstillinger ved forslaget, sådan som vi har fremsat det, og dem vil jeg selvfølgelig gerne kommentere. Først og fremmest bliver det gjort til et problem, at Socialdemokratiet, De Radikale og SF ønsker, at ordningen også skal omfatte elever og lærlinge, som er over 26 år.

Det er sådan, at vi synes, at folk skal have en ekstra chance her i Danmark, også selv om de ikke er gået i gang med et uddannelsesforløb i en ung alder. Vi synes faktisk, det er vigtigt, at man også kan komme i lære eller blive elev på en uddannelse, efter at man er blevet voksen, og derfor er der altså en vis rimelighed i, at det, at man går i gang med et lærlingeforløb eller en elevplads som voksen, også bliver honoreret i form af den samme rabatordning, som studerende har. At gøre forskel på folk, der er under et studieforløb på et universitet, og folk, der f.eks. tager en faglig uddannelse, synes vi fra socialdemokratisk side er helt urimeligt. Lærlinge skal have samme vilkår som studerende, det er helt indlysende for os.

I forslaget har vi også nævnt noget om kommunegrænser. Vi hørte hr. Jørgen Arbo-Bæhr fra Enhedslisten nævne, at det er et problem, at nogle kommuner er meget store, og at ordningen derfor også skal gælde, selv om man ikke krydser kommunegrænser. Det har vi netop taget højde for, det er inkluderet i vores forslag, men det får vi kritik for af regeringen, som mener, at det vil blive alt for dyrt. Til det vil jeg gerne sige, at det er altså ikke noget kardinalpunkt

for Socialdemokratiet. Vi synes, det er den rigtige måde at gøre det på, men i forhandlingerne vil vi gerne kigge på, om det bliver så meget dyrere at gøre det på den måde. Jeg tror det ikke. Jeg tror, at det som udgangspunkt vil give DSB en masse flere og meget glade kunder, hvilket jeg synes må være et mål i sig selv.

Så er der blevet argumentet med, at det kommer til at betyde større administrationsomkostninger, men det har jeg altså meget svært ved at se. Når man skal købe et WildCard i dag, møder man op en gang om året på sin DSB-station og medbringer sit sygesikringsbevis, som skal dokumentere, at man er under 26 år. I fremtiden skal man møde op på enten nøjagtig den samme DSB-station eller på en anden efter eget valg, og man skal i stedet medbringe sit studiekort. At det skulle betyde en administrationsomkostning for DSB, har jeg altså usædvanlig svært ved at forestille mig, og jeg synes, det virker som et meget dårligt argument.

Med hensyn til de ekstra brugere vil jeg også gerne kigge på det en ekstra gang, men om ikke andet vil jeg sige, at det, at det skulle være et problem for DSB, hvis der kommer ekstra brugere, har jeg altså også rimelig svært ved at se. Hvis det var mig, der ejede et trafikelskab, ville jeg da kun være glad, hvis der rent faktisk kom flere i stedet for færre kunder i butikken, så jeg vil gerne bede DSB bekræfte, at de virkelig mener, at det vil være et problem, hvis der kommer flere kunder. Det lyder besynderligt.

Så vil jeg gerne nævne, at med hensyn til prisen på WildCard'et har vi sagt, at vi gerne vil være med til at gøre det en lille smule dyrere en gang om året, hvis det kan dække de omkostninger ind, der er i forbindelse med ændringen. Vi har sagt, at man skal kunne få rabat for op til 210 kr. om året, men hvis at regeringen vil indføre noget lignende for en billigere penge, er vi selvfølgelig villige til at forhandle om det. Jeg tror altså ikke, det er afgørende for, om man køber et WildCard, om det koster 190 kr., 210 kr. eller 230 kr. Det er småpenge i den sammenhæng, når man tænker på, hvor stor en rabat man får, hver eneste gang man køber en billet, så det kan vi sagtens finde ud af.

Det er også det, der gør, at jeg er rimelig sikker på at kunne sige, at forslaget er provenuneutralt. Det er vores forventning, og jeg tror ikke, der er nogen grund til at male fanden på væggen og forestille sig, at forslaget bliver meget, meget dyrt. Nej, det bliver en rigtig god forret-

ning for DSB, det er noget, der kan løbe rundt, men lad os kigge på tallene.

Kl. 15.40

Alt i alt tror jeg, at det her forslag, om end det bliver i en lidt anden form, når vi får forhandlet om det, vil ende med at betyde flere kunder. Det vil betyde mere miljørigtig transport, det vil også betyde større indtægter til DSB, og det synes jeg at Abildskou, som jo har indført det uden statsligt tilskud, er et rigtig godt eksempel på.

Afslutningsvis vil jeg gerne takke for alle de positive bemærkninger, der er kommet her, og jeg ser som sagt meget frem til at blive indkaldt til forhandlinger inden udgangen af april 2007, ellers fremsætter vi forslaget igen. Det var sådan set mine bemærkninger i den her omgang.

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

Afstemning

Første næstformand (Svend Auken):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 72:

Forslag til folketingsbeslutning om etablering af et letbanesystem i Århus.

Af Morten Homann (SF) m.fl.
(Fremsat 9/1 2007).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Indledningsvis skal jeg slå fast, at regeringen ikke kan tilslutte sig det fremsatte forslag om etablering af et letbanesystem i Århus med en statslig medfinansiering på mindst 500 mio. kr. Jeg må også sige, at jeg synes, det er en temmelig