

Første næstformand (Svend Auken):

Vi siger tak til transportministeren.

Kl. 14:26

Det næste punkt på dagsordenen er:

7) 1. behandling af beslutningsforslag nr.

B 165:

Forslag til folketingsbeslutning om prisstop i den kollektive trafik.

Af Per Clausen (EL) m.fl.

(Fremsættelse 03.04.2009).

Forhandling

Første næstformand (Svend Auken):

Forhandlingen er åbnet. Transportministeren.

Kl. 14:26

Transportministeren (Lars Barfoed):

Det er jo et lidt dystert billede, Enhedslisten får tegnet i forslaget om prisstop i den kollektive trafik. Enhedslisten påpeger – og jeg citerer fra bemærkningerne til forslaget – at de voldsomme og dramatiske prisstigninger på 4,8 pct. vil være en klima- og miljømæssig katastrofe.

Kl. 14:27

Hvis det er sådan, vil jeg da tillade mig at undre mig lidt over, at de store katastrofer ikke er indtruffet tidligere, f.eks. i 2001, hvor taksterne under den tidligere socialdemokratiske ledede regering, mens takstnedsættelsestilskuddet var gældende – det blev jo aftalt med Enhedslisten – steg med 6,8 pct. Taksterne steg med 6,8 pct. fra 2000 til 2001, mens Enhedslistens takstnedsættelsestilskud var gældende og vi havde en socialdemokratisk ledet regering, så det er da mærkeligt, at de voldsomme katastrofer af klimamæssig og miljømæssig karakter ikke indtraf på det tidspunkt, hvor takststigningerne altså var endnu større.

Enhedslistens skræmmebillede står jo i skærende kontrast til, at et bredt flertal i Folketinget – alle partier bortset fra Enhedslisten – med trafikforliget står bag en historisk stor satsning på den kollektive trafik. Der er faktisk afsat næsten 60 mia. kr. til investeringer i den kollektive trafik, og det kommer til at betyde markante forbedringer i den kollektive trafik i Danmark i de næste 10 år.

Enhedslisten foreslår et prisstop i den kollektive trafik i 2009, og ydermere skal der sikres

lavere priser og bedre kollektiv trafik allerede inden udgangen af 2009. Må jeg starte med at sige, at jeg sådan set er enig i den første del af forslaget. Takstloftet for i år, altså for 2009, er på 3,1 pct., alle trafikskaber overholder det loft, og takstændringerne trådte i kraft i januar. Derfor forventer jeg ikke yderligere takststigninger i år end dem, der allerede er trådt i kraft, så vi kan godt regne med, at der således vil være et prisstop for resten af 2009. Takstloftet for næste år, altså 2010, er på 4,8 pct., og trafikskaberne har altså mulighed for – mulighed for – at hæve taksterne med 4,8 pct. i gennemsnit. Dette loft blev udmeldt til trafikskaberne i første kvartal i år, og det ligger fast.

Det takstloft, der er, sikrer en rolig prisudvikling i den kollektive trafik i takt med den almindelige pris- og lønudvikling i samfundet. Samtidig sikrer loftet, at trafikskabernes økonomi ikke bliver udhulet med forringelser af trafikudbuddet til følge, for hvis man ikke kunne lade priserne stige i takt med pris- og lønudviklingen i samfundet, blev der altså mindre til at lave kollektiv trafik for ude i trafikskaberne, og så blev der en dårligere kollektiv trafik.

Jeg synes, det er et sundt princip, vi har med det takstloft, der er. Når omkostningerne i samfundet stiger, må vi alle sammen være med til at betale for det, og en stor del af stigningen i takstloftet kan jo henføres til lønstigninger. Stigende lønninger øger omkostningerne for trafikskaberne, men betyder jo altså også, at vi alle sammen har flere penge mellem hænderne, fordi lønningerne er steget, og derfor også har bedre råd til at betale stigende takster i den kollektive trafik. De ting hænger jo sammen.

Enhedslisten foreslår bedre kollektiv trafik inden udgangen af 2009, og det kan jeg da være enig med Enhedslisten i at vi skal tilstræbe. I trafikforliget har vi afsat 1,3 mia. kr. til busser, og de første udmøntninger til eksempelvis styrkelse af bustrafikken vil kunne ske i 2009. Vi har også fremrykket en opgradering af Sydbanen, så den forventes udført i 2009 med kortere rejsetider til følge. Men ellers må jeg gøre opmærksom på, at det jo ofte tager noget tid at forbedre den kollektive trafik. Investeringer tager tid, inden de er gennemført, når det er større anlægsopgaver, vi taler om. Nu har Enhedslisten så ikke beskrevet nærmere, hvad man mener med bedre kollektiv trafik inden udgangen af 2009, men der er altså grænser for, hvor meget man kan nå inden for et halvt år.

Kl. 14:32

Problemet med Enhedslistens forslag her er så – og det gælder jo ofte med Enhedslistens forslag – at der ikke er afsat en eneste krone til finansiering af det. Man er ligeglad med, hvor pengene skal komme fra – og lavere takster er jo ikke gratis.

Vi har lavet det sådan i Danmark, at det offentlige betaler cirka halvdelen af udgifterne til at drive den kollektive trafik. Takstloftet sikrer så, at passagererne er med til at betale, når omkostningerne i samfundet stiger, og det er et helt sundt princip, som regeringen ikke har intentioner om at lave om på. Vi har en aftale, et forlig med en række partier her i Folketinget om udmøntningen af takstloftet, udformningen af takstloftet, og det er en aftale, vi henholder os til. Vi synes, det er en helt fornuftig og afbalanceret måde, hvorpå takstudviklingen foregår i Danmark, og derfor vil jeg foreslå, at beslutningsforslaget fra Enhedslisten bliver afvist.

Kl. 14:33

Formanden:

Tak. Der er et ønske om en kort bemærkning fra hr. Per Clausen.

Kl. 14:33

Per Clausen (EL):

Nu var det jo selvfølgelig muntert nok, at ministeren valgte at henvise til 2001; han kunne også have henvist til 2004, hvor prisstigningerne var på 9,4 pct. – det var vist, efter at Enhedslistens sidste fingeraftryk på politikken på det her område var fjernet.

Men jeg vil godt spørge transportministeren om ting. For det første: Hvem er det, der næste år har en lønstigning på 4,8 pct.? Er det sådan i gennemsnit blandt dem, der bruger den kollektive trafik? Og for det andet: Er det ikke rigtigt, at den udvikling, der har været af priserne i den kollektive trafik inden for de sidste 30 år, ville svare til, at benzinpriserne i dag lå på i hvert fald over 25 kr., og er transportministeren ikke enig med mig i, at det afslører, at der er sket en fantastisk ændring i konkurrenceforholdene mellem den kollektive trafik og den individuelle bilisme til skade for den kollektive trafik i løbet af de sidste 30 år?

Kl. 14:34

Formanden:

Transportministeren.

Kl. 14:34

Transportministeren (Lars Barfoed):

Jeg kan bare sige, at når man ser det over en årrække, vil udviklingen i priserne i den kollektive trafik følge pris- og lønudviklingen ud fra

den indeksering, som flertallet af partierne her har aftalt. Der kan være nogle udsving fra år til år, fordi stigningstakten jo svinger noget og sådan nogle indekstal godt kan give nogle lidt voldsomme udsving fra det ene år til andet. Men det bliver udlignet over en årrække, sådan at set over en årrække følger man helt klart pris- og lønudviklingen. Det er i hvert fald det, der er tilstræbt med den aftale, der er om indekseringen, og det er også sådan, det vil være.

Kl. 14:35

Formanden:

Hr. Per Clausen.

Kl. 14:35

Per Clausen (EL):

Men det, der står tilbage, er altså to ting. For det første, at prisudviklingen, når vi snakker den kollektive trafik og busserne, har været ekstremt meget større, end den har været inden for den individuelle biltrafik de sidste 30 år, og for det andet, at når vi ser på i år og næste år, er udviklingen i priserne i den kollektive trafik i hvert fald højere end den indkomstfremgang, som de mennesker, der bruger den kollektive trafik, kan konstatere.

Men jeg kan forstå på transportministeren, at engang i fremtiden vil det udligne sig selv. Det er altså den besked, som vi giver nu.

Kl. 14:35

Formanden:

Ministeren.

Kl. 14:35

Transportministeren (Lars Barfoed):

Nej, indekset er jo sammensat af pris- og lønstigninger, og derfor kan der godt være udsving, som jeg sagde, i indekset fra det ene år til det andet, der ikke nødvendigvis lige følger lønudviklingen, men den samlede tendens i indekset vil være, at man følger den samlede pris- og lønudvikling ud fra den måde, indekset er aftalt mellem partierne på.

Men når der kan være udsving i forhold til lønudviklingen, hænger det jo sammen med, at prisindekset også indgår. Lad os sige, at olieprisen stiger meget på et tidspunkt, så giver det sig jo også udtryk i en stigning i den indeksering og dermed muligheden for at fastlægge øgede priser i den kollektive trafik. Men det er der jo ikke noget mærkeligt i, for hvis olieprisen stiger, er det udtryk for, at vi alle sammen i det her samfund er blevet fattigere, i den forstand at vi altså skal bruge flere penge til at betale for brændstof, for olie, og så er det ikke så mærkeligt, at der sker en større stigning end den lønudvikling,

man får. Det er udtryk for, at vi alle sammen må afse mere af det rådighedsbeløb vi har, til at betale for brændsel – i det her tilfælde for olie.

Kl. 14:37

Formanden:

Tak til transportministeren. Der er ikke flere, der har bedt om korte bemærkninger. Så går vi over til ordførerrækken, og den første, der får ordet, er hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 14:37

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak. Med dette beslutningsforslag foreslår Enhedslisten et takststop for den kollektive trafik, og jeg forstår forslaget således, at det indebærer, at billetterne fremover ikke kan stige i kroner og øre. Tværtimod må de gerne falde i de kommende år.

For det første vil jeg konstatere, at Enhedslisten bruger meget store ord i teksten til det her forslag. Jeg læser ord som voldsomme takststigninger, komplet vanvittigt, dramatiske prisstigninger, asociale, katastrofale osv. Nu har man jo før hørt om, at hvis man er svag i argumentationen, griber man nogle gange til store og bombastiske ord. Det synes også at være tilfældet her.

For sandheden er jo, at der godt nok sker en takststigning på 4,8 pct. fra 2009 til 2010. Det betyder f.eks. 1 kr. for en bybusbillet her i hovedstadsområdet. Og det er så det, man kalder katastrofalt og dramatisk. Men hvad kunne man så kalde det, der skete i 2001 under SR-regeringen varmt støttet af Enhedslisten, hvor man hævede taksterne med 6,8 pct.? Hvad skulle man så kalde det? Man har jo næsten ikke større ord end dem, man har brugt om den nuværende situation, hvor der altså er klart lavere stigninger.

Det andet, jeg vil henvise til, er det geniale takstloft, som blev aftalt for et par år siden. Det er en genial løsning, fordi det skærmer passageerne mod de tidligere taksthop, der skete i et væk. De dramatiske takststigninger, der vitterlig var før i tiden, er nu afløst af et takstloft, således at priserne fremover kun stiger i takt med de almindelige pris- og lønstigninger i samfundet ganske som for andre priser rundt omkring, hvor vi skal købe noget. Det takstloft ønsker Venstre at holde fast i. Det fungerer godt.

Så vil jeg for det tredje henvise til aftalen om grøn transport fra januar, hvor alle partier i Folketinget undtagen Enhedslisten aftalte at gennemføre massive investeringer i den kollektive transport. Faktisk er det således, at den kollektive transport får noget, der svarer til to tredjedele

af det samlede beløb på 87 mia. kr., der investeres i de kommende år. Herunder er der sat meget store puljer af til at fremme netop den kollektive trafik, bl.a. til busområdet, som styrkes med 1,3 mia. kr. i forskellige puljer, som kan være med til at fremme busdriften i Danmark. Så det er altså ikke sådan, at vi ser bort fra den kollektive trafik. Tværtimod er der en bred politisk enighed om at give den kollektive trafik et stort løft.

For det fjerde og det sidste vil jeg da godt pege på, at sådan et prisstop, som Enhedslisten foreslår, ikke er en gratis omgang. Tværtimod skal det jo finansieres, og jeg læser ikke et ord om finansieringen her i forslaget. Man kan så spørge sig selv: Skulle der tages af de penge, de mange milliarder, vi har valgt at investere i den kollektive trafik?

I forvejen kan man sige, at det offentlige betaler mere end halvdelen af omkostningerne til den kollektive trafik. Det synes vi er et udmærket niveau set fra Venstres side. Vi ved også, at det er bilisterne, som betaler gildet. De bliver lænset for noget, der efterhånden smager af 60 mia. kr. om året, og dermed har vi verdens højeste skattetryk for bilister. Derfor afviser Venstre det fuldstændig, hvis ideen er, at Enhedslisten vil plukke bilisterne yderligere og så kanalisere pengene over i det her, man kalder et takststop. Vi har altså hundredtusindvis af danskere, der hver eneste dag er totalt afhængige af deres bil, og derfor skal vi absolut ikke hæve bilafgifterne yderligere, tværtimod. Hvis det kunne gå den anden vej, var det bedre.

Derfor afviser Venstre dette forslag. Tak.

Kl. 14:41

Formanden:

Tak. Der er en kort bemærkning fra hr. Per Clausen.

Kl. 14:41

Per Clausen (EL):

Jeg kan forstå på hr. Kristian Pihl Lorentzen, at hvis Enhedslisten havde foreslået, at benzinpriserne skulle op på 27 kr. pr. liter, så ville han være stærkt imod. Det har vi heller ikke foreslået. Men jeg kan forstå, at hr. Kristian Pihl Lorentzen synes, det er o.k., at de mennesker, der bruger den kollektive trafik, har måttet leve med prisstigninger de sidste 25-30 år, der svarer til, at benzinen i dag skulle koste 27 kr. Hr. Kristian Pihl Lorentzen siger i den situation, at taksterne kun skal stige med pris- og lønstigningerne.

Synes hr. Kristian Pihl Lorentzen ikke, at noget kunne tyde på, at de mennesker, der hver

dag er afhængige af at bruge den kollektive trafik, måske er kommet til at betale rigeligt for den ydelse?

Kl. 14:42

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 14:42

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jamen jeg kan da for det første bekræfte, at Venstre absolut går imod tanken om, at benzinprisen skulle stige voldsomt som følge af afgiftstigningerne. For det andet må jeg sige, at alle danskere, også de, der er totalt afhængige af en bil, jo oplever stigninger fra år til år i priserne.

Det, Enhedslisten burde glæde sig over, er, at vi har fået et takstloft, så der nu er sat en stopper for de kæmpe stigninger, der var tidligere, bl.a. under den tidligere SR-regering støttet af Enhedslisten. Nu er der tale om moderate stigninger fra år til år, som følger pris- og lønudviklingen i samfundet. Det synes jeg faktisk er rigtig godt nyt for passagererne i den kollektive trafik, og det burde Enhedslisten også glæde sig over.

Kl. 14:43

Formanden:

Hr. Per Clausen.

Kl. 14:43

Per Clausen (EL):

Nu ved jeg ikke, om de primært unge, ældre og kvinder, som bruger den kollektive trafik, oplever en prisstigning på 4,8 pct. næste år som lav. Det er jeg ikke sikker på.

Jeg vil bare gentage mit spørgsmål til hr. Kristian Pihl Lorentzen: Hvad er forklaringen på, at hr. Kristian Pihl Lorentzen synes, det er en acceptabel samfundsudvikling, som vi bare må tage til efterretning, nemlig at prisstigningerne på den kollektive trafik har været så store de sidste 25-30 år, at det ville svare til en benzinpris på 27 kr. pr. liter, som hr. Kristian Pihl Lorentzen jo ville finde stærk forargelig, hvis det var det, vi diskuterede?

Kl. 14:43

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 14:43

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Nu er det for det første således, som jeg har sagt en gang, at der er sat en stopper for de meget store stigninger, der har været historisk set. Nu er stigningerne meget moderate fra år til år. For det andet er det jo således, at andre grupper i samfundet oplever præcis det samme. De oplever også, at det bliver dyrere at køre sin bil på

værksted, at det bliver dyrere at anskaffe sig en bil, og at benzinprisen stiger – nu er den så midlertidigt faldet, men generelt set stiger prisen jo år for år. Det er der ikke noget nyt i, og derfor må jeg vende tilbage til det, jeg startede med i min tale, nemlig at jeg synes, Enhedslisten er helt ude på overdrevet, når man taler om dramatiske, voldsomme og katastrofale stigninger, når billetprisen stiger 1 kr. her i København fra 2009-2010.

Man skal jo huske på, at for de mennesker, der tager bussen, hvad enten det er folk på overførselsindkomst, uddannelsesstøtte eller andet, gælder det, at de ydelser, disse mennesker får, også stiger i takt med den almindelige prisudvikling i samfundet. Så jeg synes, Enhedslisten virkelig er ude i en skræmmekampagne og overdramatiserer den her sag, og derfor kan vi altså ikke støtte det her forslag.

Kl. 14:44

Formanden:

Tak til hr. Kristian Pihl Lorentzen. Der er ikke flere korte bemærkninger. Den næste i ordfører-rækken er hr. Jens Christian Lund.

Kl. 14:45

(Ordfører)

Jens Christian Lund (S):

Ordfører i denne sag skulle have været hr. Magnus Heunicke, men han er desværre ikke til stede, så derfor læser jeg op, hvad hr. Magnus Heunicke har skrevet.

Hvordan kan det være, at hvis man kan være sikker på én ting under denne regering, så er det, at prisen på busbilletten bare er steget og steget og også stiger fremover? Prisen på kollektiv trafik er steget med 43 pct. siden 2001 – det er officielle tal, som Folketingets Trafikudvalg har fået af ministeren. Tager man højde for inflation, svarer det til, at prisen for en bustur er steget med 25 pct. siden regeringsskiftet. Og hvorfor nu det?

Hvordan kan det være, at Venstre, Konservative og Dansk Folkeparti har pumpet priserne så meget op? Til sammenligning steg prisen kun 5 pct. i perioden 1994-2000, mens Danmark blev regeret af et andet flertal, som mente, at det at bevare den kollektive trafik var værd at betale for.

Men tilbage til mit spørgsmål: Hvordan kan det være, at vi har haft så voldsomme stigninger i billettaksterne i den kollektive trafik siden regeringsskiftet? Er det noget, EU har bestemt? Nej, det er det ikke. Faktisk har de fleste andre

EU-lande formået at holde priserne i ro i samme periode.

Skyldes de danske prisstigninger mon så ekstraordinære udgifter, som nødvendigvis må betyde dyrere billetter? Nej.

Hænger det sammen med, at man betaler for at få markant bedre service og komfort? Alle, som benytter den kollektive trafik på daglig basis, kan skrive under på, at det bestemt ikke er tilfældet.

Men hvordan kan det så være, at prisen på en billet til bus og tog er steget så meget under VKO? Mon ikke det skyldes, at regeringen sammen med Dansk Folkeparti siden 2001 har skåret 1,8 mia. kr. på busdriften i form af bortfald af taksttilskuddet? Når man skærer 1,8 mia. kr. væk, kan det naturligvis mærkes. På busområdet kan man mærke milliardbesparelsen, ved at ruter bliver nedlagt og billettaksterne stiger.

Så vi vil sige her – uden at tage stilling til, om vi støtter eller stemmer for det – at det er fint, at Enhedslisten tager forslaget op. Og det er typisk og godt, at Enhedslisten her i Folketinget tager den slags sager op.

Jeg skal sige fra hr. Magnus Heunicke, at han i de kommende forhandlinger naturligvis vil drøfte denne sag meget alvorligt med ministeren og de andre forligspartier.

Kl. 14:48

Formanden:

Tak. Der blev stillet mange spørgsmål af hr. Jens Christian Lund, men jeg forstod, at alle spørgsmålene også blev besvaret af hr. Jens Christian Lund, så det er vel derfor, at ingen har bedt om korte bemærkninger. Så vi siger tak til hr. Jens Christian Lund. (*Jens Christian Lund* (S): Det må være godt). Ja, det er godt.

Så er det hr. Kim Christiansen som ordfører.

Kl. 14:48

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Endnu et forslag fra Enhedslisten – et godt forslag, der bringer tankerne tilbage til Sovjettiden, Østblokken, hvor alt skulle være gratis, brød til folket, og hvor man somme tider glemte, hvem der skulle betale regningen.

Katastrofen lurer lige om hjørnet, kan man læse i teksten, hvis den her stigning, som jo primært er affødt af nogle overenskomstforhandlinger, bliver gennemført.

Der står også i bemærkningerne til forslaget, at et prisstop vil give stat, regioner og KL luft til at lave en samlet plan; den luft er så i givet fald varm luft.

Man kan altså ikke gå i byen uden penge, vil jeg sige til hr. Per Clausen. Det er kun Enhedslisten, der gang på gang forsøger det ved at komme med ufinansierede forslag her i Folketingssalen. Vi er alle sammen enige om, at vi skal styrke den kollektive trafik. Derfor har forligspartierne også afsat 1,3 mia. kr. – det er dog en slags penge – til at styrke bl.a. busdriften i Danmark.

Så må jeg henlede opmærksomheden på, at busdrift jo altså er et regionalt og kommunalt anliggende, og det forhandler man en gang om året, og det gør man igen med henblik på 2010. Og der er jeg da sikker på at Enhedslisten er velkommen til at melde ind med deres løsning på fremtidens busdrift. Tak.

Kl. 14:50

Formanden:

Der er en kort bemærkning fra hr. Per Clausen.

Kl. 14:50

Per Clausen (EL):

Jeg forstod ikke helt, om hr. Kim Christiansen mente, at lavere buspriser ville føre til kommunisme, eller om kommunisme var nødvendig for at få lavere buspriser. Hvis hr. Kim Christiansen har den sidstnævnte opfattelse, kan jeg anbefale ham at rejse rundt i Europa, hvor han i storby efter storby kan konstatere, at den kollektive trafik er væsentlig billigere end i Danmark, selv om man mig bekendt ikke har indført kommunisme.

Det andet spørgsmål, jeg vil stille til hr. Kim Christiansen, er: Mener hr. Kim Christiansen, at det er en rigtig god og sund udvikling, når priserne på den kollektive trafik er steget præcis så meget, at det svarer til, at en liter benzin i dag ville koste 27 kr., hvis vi bare tager udviklingen over de sidste 25-30 år? Når jeg tager alle årene med, er det, fordi vi så får både Schlüter og Nyrup med, og så er ansvaret jo bredt fordelt. Det er slet ikke Dansk Folkepartis ansvar, for Dansk Folkeparti har ikke eksisteret i ret mange af de år. Men jeg spørger bare hr. Kim Christiansen, om han synes, at det er en rigtig god og sund udvikling.

Kl. 14:51

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 14:51

Kim Christiansen (DF):

Jeg tror heller ikke, at kommunismen ville have nogen positiv indflydelse på busdriften. Den har ikke haft nogen positiv indflydelse på noget andet. Og med hensyn til at rejse rundt i Europa vil jeg sige, at det da er muligt, at en busbillet i Po-

len er billigere end i Danmark, men jeg synes, at det er en tåbelig sammenligning. Vi må prøve at se på, hvad en busbillet reelt koster i forhold til det produkt, man får, og i forhold til lønudviklingen i Danmark. Det synes jeg er vigtigt at forholde sig til, ikke hvad den koster i Polen eller andre europæiske lande. Jeg tror i øvrigt også, at fru Jensen eller den studerende, som skal tage bussen, er fuldstændig ligeglad med de sammenligninger af, om man kan køre billigere med bus i Polen.

Med hensyn til sammenligningen med benzinprisen er det jo ligesom at sammenligne pærer og æbler. Man kan jo lave alle mulige beregninger, der kan fremkalde et eller andet scenarie, og i det her tilfælde er det altså, at benzinprisen skulle være 27 kr. literen. Det kan man selvfølgelig have en holdning til, og man kan lave de sammenligninger, som man rent politisk kan bruge bedst, men jeg synes ikke, at det er en sammenligning, der hører hjemme i den her sammenhæng. Jeg synes, at det er meget vigtigt, at vi koncentrerer os om, at der er sat penge af – 1,3 mia. kr. – til at styrke busdriften. Det har Dansk Folkeparti været med til, og vi synes, det er konstruktivt at gribe tingene an på den måde.

Kl. 14:52

Formanden:

Hr. Per Clausen.

Kl. 14:52

Per Clausen (EL):

Nu har hr. Kim Christiansen jo ret i, at man skal vælge sine sammenligninger med omhu, og det har jeg bestemt også gjort. Men jeg synes ikke, det er mærkeligt at sammenligne priserne på kollektiv trafik i København med priserne på kollektiv trafik i andre europæiske storbyer, hvor velstanden er lige så stor, som den er i København, og så konstatere, at det er meget dyre i København – og at det da er underligt, for det synes jeg faktisk at det er.

Det andet er, at jeg heller ikke synes, at det er mærkværdigt at sammenligne udgifterne til en transportform med udgifterne til en anden transportform og sige: Jamen vi har åbenbart besluttet os for, samtidig med at vi snakker om, at vi vil styrke den kollektive trafik, at prisstigningerne på den kollektive trafik skal være meget, meget større, end de er på en anden trafikform. Det synes jeg ikke er nogen underlig sammenligning, men jeg kan konstatere, at hr. Kim Christiansen lever fint med, at priserne på den kollektive trafik i Danmark er væsentligt højere end

i andre europæiske lande, og lever fint med, at prisstigningerne på den kollektive trafik svarer til, at en liter benzin ville koste 27 kr.

Kl. 14:53

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 14:53

Kim Christiansen (DF):

Jeg kan stadig væk ikke acceptere sammenligningen, for hvis man tager den pris, det koster at køre en given strækning på en enkeltbillet, 21 kr., koster det jo altså også noget at tilbagelægge den strækning i bil. Og jeg forstår ikke rigtig sammenligningen med, at hvis det skulle have været den samme stigningstakt, ville en liter benzin have kostet 27 kr.

Hvis hr. Per Clausen så vil til at sammenligne os med andre europæiske lande, skal jeg minde om, at en bil i Danmark koster det dobbelte af, hvad den gør i andre europæiske lande. Så det skal man måske også lige tage i betragtning.

Kl. 14:53

Formanden:

Tak til hr. Kim Christiansen. Der er ikke flere, der har ønsket korte bemærkninger. Og den næste i ordførerrækken er fru Hanne Agersnap.

Kl. 14:54

(Ordfører)

Hanne Agersnap (SF):

Jeg er her i denne sag i stedet for vores ordfører, fru Pia Olsen Dyhr, som jeg har lovet at fremføre vores synspunkter.

Formålet med det her beslutningsforslag er jo, som det har været sagt, at indføre et prisstop i den kollektive trafik i 2009 og på længere sigt at sikre lavere priser og bedre kvalitet i den kollektive trafik. Det er begrundet med, at der i en årække har fundet voldsomme takststigninger sted, og at det har både sociale og miljømæssige konsekvenser.

Deri er vi fuldstændig enige. Det har sociale konsekvenser, fordi det mest er børn, unge, ældre, folk med dårlige økonomiske forhold, der er nødsaget til at bruge den kollektive transportform, når de skal transportere sig, og det har miljømæssige konsekvenser, fordi det stadig væk er miljømæssigt mere forsvarligt at bruge kollektiv transport end at transportere sig enkeltvis i bil. Et takststop er derfor fint og et skridt på vejen, og i SF har vi også integreret det i vores 2015-plan, hvor vi har 30 pct. takstnedsættelser integreret og finansieret. Så vi synes, det er fint at foreslå et takststop.

Formanden:

Der er ikke ønsker om korte bemærkninger, så tak til fru Hanne Agersnap. Så er det fru Henriette Kjær som ordfører.

Kl. 14:55

(Ordfører)

Henriette Kjær (KF):

Enhedslisten foreslår her et prisstop i den kollektive trafik. Det kan vi Konservative ikke støtte. Vi synes, at der er blevet lavet en rigtig god aftale om det takstloft, der nu er blevet indført, og det betyder, at vi har hånd i hanke med taksterne, så stigningen ikke når op til himlen, som den jo gjorde dengang, hvor Enhedslisten havde indflydelse på den socialdemokratiske ledede regering. Vi har jo allerede hørt, at der var prisstigninger på 6,8 pct.

Kl. 14:55

Vi synes nu, at vi er mere sikre ved at have et takstloft, så vi ved, inden for hvilken ramme taksterne stiger. Så har trafikskaberne jo mulighed for at hæve taksterne inden for dette beløb, og de har mulighed for at foretage forbedringer for de penge. Hvis man fastholdt dem inden for den ramme, de skal operere under i dag, ville de ikke have nogen mulighed for at prøve nye ting af, lave nye ruter eller andet.

Jeg mener, at det forslag, Enhedslisten her har fremsat, er uansvarligt, for hvis ikke vi skal give trafikskaberne mulighed for at få de her penge ind ved takststigninger, skal vi jo tage pengene i statens kasse, og det betyder, at vi skal tage pengene fra et andet område, hvor det helt sikkert også vil kunne mærkes. Så det her er udtryk for Enhedslistens sædvanlige uansvarlige politik, og det kan vi ikke støtte.

Kl. 14:57

Formanden:

Tak til fru Henriette Kjær. Der er ikke ønsker om korte bemærkninger, og næste ordfører er hr. Johs. Poulsen.

Kl. 14:57

(Ordfører)

Johs. Poulsen (RV):

Vi synes egentlig, at Enhedslistens sympatiske forslag har fået en lidt hård medfart i debatten, forstået på den måde, at jeg såmænd egentlig tror, at der, hvis der var økonomisk baggrund for det og man havde mulighed for det, ville være rigtig mange i det her Folketing, som gerne ville sikre mere konkurrencedygtige priser for den kollektive trafik – i al fald for dele af den kollektive trafik.

Jeg tror ikke, at man sådan fuldstændig generelt kan sige, at takster skal op og ned med den samme procentmæssige stigning overalt. Der vil være nogle steder, hvor det vil være fordelagtigt at få et prisstop. Jeg vil endda sige fra Det Radikale Venstres side, at vi tror, der er områder, hvor man med prisnedsættelser ville kunne skabe en endnu mere positiv udvikling i den kollektive trafik, fordi den ville blive mere konkurrencedygtig. Faktisk er det også sådan, at der er steder i landet, som kører med gratis bybusdrift, hvor man enten har haft forsøg med det eller har indført det mere eller mindre permanent. Det er ganske vist ikke nogle steder, der tales meget om i det her Folketing; det er mindre steder i Jylland og sådan nogle steder, man opererer med den slags forsøg, men det sker, og det viser sig faktisk, at det godt kan give ganske positive erfaringer, for der er jo ingen tvivl om, at det at administrere billetsystemer og alt muligt andet har nogle omkostninger i sig, som ikke altid står mål med de indtægter, man kan få, selv om det opleves af brugerne som relativt høje takster.

Så sagt på den lidt korte måde: Vi har i Det Radikale Venstre en vis sympati for forslaget om et prisstop, og det hænger altså sammen med, at vi mener, at man i nogle sammenhænge med fordel kunne operere med lavere priser i den kollektive trafik. Det synes vi faktisk det kunne være spændende at eksperimentere noget mere med – måske startende på udvalgte områder.

Nu er det jo også en kendt sag, at Det Radikale Venstre er et pragmatisk parti, som gerne vil lave ting om i den her verden til gavn for de mennesker, som lever nu, og det er jo med det som baggrund, at vi for et par år siden indgik en aftale med Dansk Folkeparti og med regeringspartierne om det her prisloft, der nu har været omtalt nogle gange, og som jo har det i sig, at taksterne nu ikke længere kan stige mere end det, der sådan er den samfundsmæssige omkostningsudvikling inden for pris- og lønområdet.

Vi synes faktisk, det har været fornuftigt at lave den aftale, for det er jo rigtigt, som flere ordførere har sagt, at det betyder, at der ikke længere er de voldsomme prishop, vi så for nogle år tilbage både under den ene og den anden type regering. Så man kan sige, at for brugerne af den kollektive trafik har man i hvert fald med prisloftet indført et system, som betyder, at der er en stabilisering, således at takststigningerne i det store og hele holder trit med den indkomst-udvikling, som folk i almindelighed har. De be-

taler altså stort set den samme andel både i år og næste år, hvis de har det samme forbrug af kollektiv trafik. Det synes vi er et skridt i den rigtige retning, men jeg vil da gerne gøre opmærksom på over for Folketingets partier, at i den aftale, som vi indgik med regeringspartierne og Dansk Folkeparti, står der også en passus, hvor det nævnes – og jeg citerer:

Det står parterne frit for senere at indføre lavere takster i hele eller dele af den kollektive trafik, hvis der viser sig økonomisk råderum eller politisk flertal herfor.

Det er vi parat til at diskutere til enhver tid. Vi har også i forbindelse med finanslovdebatterne påpeget en finansiering til at indføre lavere takster i udvalgte dele af den kollektive trafik. Det mål vil vi fortsat forfølge, og skulle det vise sig, at man i regeringspartierne eller i Dansk Folkeparti fik lyst til at diskutere det emne endnu mere intensivt, så er vi helt klart parat til det med afsæt i den aftaletekst, vi har lavet. Men vi står ved aftalen, og vi synes, det trods alt har været et fremskridt for forbrugerne af kollektiv trafik. Det ændrer ikke på, at vi gerne vil endnu videre, for vi vil gerne gøre den kollektive trafik så konkurrencedygtig som overhovedet muligt.

Kl. 15:01

Formanden:

Tak til hr. Johs. Poulsen. Den næste er så hr. Per Clausen som ordfører for forslagsstillerne.

Kl. 15:01

(Ordfører for forslagstillerne)

Per Clausen (EL):

Det er jo altid fascinerende at blive beskyldt for at være uansvarlig af en politiker, som uden at blinke har været villig til at indføre et skattestop for arbejdsfri indkomster, når jeg kommer og foreslår takststop på bustaksterne. Det synes jeg et eller andet sted er fascinerende, for det siger jo, at de forskellige politiske partier stadig væk varetager forskellige interesser og gør det rimelig tydeligt og rimelig klart.

For det her forslag kan vel med rette kritiseres for at være utilstrækkeligt, alt for meget præget af pragmatisme, forstået på den måde at komme stikkende, som Enhedslisten gør her, med et takststop, et prisstop, efter at man har haft år efter år med voldsomme prisstigninger på den kollektive trafik, er i virkeligheden ganske utilstrækkeligt og måske i virkeligheden en fornærmelse mod brugerne af den kollektive trafik. Men set på baggrund af den debat, der har været i dag i Folketinget, kan man jo konstatere, at selv om det er pragmatisk i forhold til

virkeligheden og de virkelige udfordringer, så er det åbenbart lidt for voldsomt i forhold til folketingsflertallet. For ellers har det jo været sådan – heldigvis da – at de partier, der sådan lidt på skift har haft regeringsmagten i Danmark, jo har kunnet fortælle, hvordan de hver især har haft regeringsmagten på tidspunkter, hvor priserne i den kollektive trafik er steget langt mere end de almindelige priser, langt mere end lønningerne, og som jeg jo også har påvist, langt mere end de udgifter, der er ved at bruge den private individuelle trafik. Og netop i den situation kunne der vel godt være partier, der sagde, at måske er det der med at begrænse prisstigningerne til at følge pris- og lønudviklingen ikke tilstrækkeligt. Det kunne godt være, at vi skulle prøve med et stop, indtil vi finder en mere holdbar og langsigtet løsning.

Jeg helt enig med hr. Johs. Poulsen fra Det Radikale Venstre i, at diskussionen om, hvordan vi skruer en takststruktur sammen i forhold til den kollektive trafik, ikke er så enkel, at man bare kan slynge et beløb ud eller for den sags skyld sige, som Enhedslisten jo altså har en tilbøjelighed til at sige, at det burde være gratis, fordi der er mange hensyn, der skal tages. Så jeg er helt enig i, at vi har brug for en langsigtet løsning, som er langt mere holdbar end et prisstop. Prisstoppet er en nødløsning, og selvfølgelig kan man sige, som adskillige ordførere og ministeren har været inde på her i dag: Jamen 4,8 pct., de mennesker har klaret 10 pct. for nogle få år siden, 7 pct. nogle år før, de har klaret lidt af hvert, så hvorfor skulle 4,8 pct. være noget som helst problem næste år? Det synspunkt kan man selvfølgelig godt indtage.

Enhedslistens udgangspunkt er, at det er absurd og besynderligt, at vi i et Folketing, hvor der er et klart flertal for – indimellem næsten enighed om – at gøre det attraktivt at bruge den kollektive trafik, også af hensyn til dem, for hvem det er nødvendigt at bruge biler. Altså hvis folk går over i den kollektive trafik, vælger at tage tog, vælger at tage bus i Københavnsområdet f.eks., eller cykle i større udstrækning, end de gør i dag, så ville det også være en lettelse for de mennesker, der kører i bil, fordi de ville blive fri for hele tiden at skulle holde i kø. Der er lavet omfattende regnestykker på, hvad det koster samfundet. Det er godt nok omfattende regnestykker, der som regel skal bruges som argument for, at man skal have flere motorveje, men regnskabet gælder vel lige så godt i forhold til den samfundsmæssige gevinst, der ville være,

hvis folk valgte nogle transportformer, som ikke fyldte så meget.

Der synes vi jo, at nogle sammenligninger er vældig gode, rigtige, relevante og interessante, og det er selvfølgelig de sammenligninger, som vi selv vælger – det medgiver jeg. Men jeg synes faktisk, at det, at man i en række andre europæiske storbyer har forstået, at kombinationen af begrænsning af biltrafikken og det, at man sikrer, at man har et – både hvad angår kvalitet og frekvens for afgang og pris – konkurrencedygtigt kollektivt alternativ, faktisk er en del af det, som er med til at skabe nogle byer, som fungerer, og som lever, og at man af den grund nu opererer med priser på den kollektive trafik, som er langt lavere, end den er i København og andre større byer i Danmark.

Det synes vi faktisk er en relevant sammenligning, og indimellem tales der jo både om benchmarking og alt muligt her i Folketinget, og det er godt, at Dansk Folkeparti synes, at erfaringer, der hentes uden for Danmark, som regel er skadelige, men der er andre partier her i Folketinget, som indimellem synes, at det at sammenligne sig med andre europæiske lande eller andre lande i verden er en god idé. Der må vi bare sige, at som det har udviklet sig i Danmark i dag, er den kollektive trafik et af de områder, hvor vi med god grund kan hente masser af inspiration i andre lande, også når det handler om prisudviklingen. Selvfølgelig kan det få enhver bilist til at få nervøse trækninger, når Enhedslisten snakker om benzinpriser på 27 kr. pr. liter – og selv om jeg hele tiden bliver ved med at sige, at det har vi ikke foreslået, for det har vi ikke, så er det alligevel værd at give det ligesom en tanke, at de mennesker, der i alle de år har været afhængige af den kollektive trafik, har altså måttet opleve nogle prisstigninger, som svarer til, at benzinen kostede 27 kr. pr. liter.

Kl. 15:06

Jeg afslører jo næppe nogen hemmelighed, når jeg siger, at enhver undersøgelse af, hvilke mennesker det er, der bruger den kollektive trafik, jo altid når frem til, at det er nogle af de økonomisk dårligst stillede i vores samfund. Det er de unge, og det er lige meget, de bliver rige engang, i hvert fald nogle af dem – hvis de kommer fra de rigtige familier – men det er også de ældre, og de bliver nok aldrig rigere, end de er, og så er det jo en stor gruppe mennesker med relativt lave indkomster, som heller ikke nødvendigvis bliver voldsomt meget rigere, som altså har måttet acceptere en prisudvikling, om hvil-

ken jeg er fuldstændig sikker på, at hvis den havde ramt ministeren, så havde reaktionen været skarp og kraftig.

Det er den situation, hvor Enhedslisten har brugt stærke ord i beslutningsforslaget, og jeg medgiver gerne, at de stærke ord kunne vi også have brugt tidligere. Jeg tror, at tidligere transportministre ville kunne sige til den nuværende transportminister, at det også skete i deres tid, og det skete faktisk også, da vi havde skiftende socialdemokratiske transportministre, som jo ikke alle var præget af den store kærlighed til den kollektive trafik. Det er jo alt sammen kommet til de fleste sådan hen ad vejen.

Men det underlige er bare, at det ingen konsekvenser får, når vi snakker om taksterne. Vi accepterer, at taksterne fortsætter med at stige, på trods af at det ville være oplagt at sige, at vi nu tager en pause, får det her område gennemanalyseret og finder ud af, hvordan vi kombinerer kvalitetsforbedringer med et takstsystem, som gør, at folk, de steder hvor vi synes det er relevant, vælger den kollektive trafik. Og så får de alligevel gratis transportovre hos Johs. Poulsen og i andre mindre – hvis man tør bruge det udtryk – jyske byer, fordi der jo dér er så få, der bruger det, at det slet ikke kan betale sig at kræve pengene op. Og så er man jo blandt jyder dog ikke så principfaste i retning af, at det skal koste penge at køre med kollektiv trafik, så man ligefrem vil betale til, at folk skal betale, det vil man dog ikke ligefrem give et ekstra tilskud til. Så på den måde er det jo blevet gratis at køre bus i mange jyske byer, og det er jo en vældig god ting.

Jeg vil sige, at det jo var glædeligt at høre, at Socialdemokraterne synes godt om vores forslag. Jeg ville blive endnu gladere, hvis Socialdemokraterne ville støtte vores forslag. Jeg håber i hvert fald på, at vi kan være enige om, at når vi nu igen får en socialdemokratisk ledet regering, så skal vi ikke i den situation, at der kan stå borgerlige ordførere herinde og pege på takstudviklingen inden for den kollektive trafik og sige: Det var jo bedre under den borgerlige regering. I så tilfælde kan jeg i hvert fald love den socialdemokratiske ordfører og Socialdemokraterne, at man så vil få et besværligt liv her i Folketinget.

For vores klare udgangspunkt er, at der skal sættes en stopper for prisstigninger i den kollektive trafik, og i virkeligheden at de jo skal bringes ned. Vi har stillet forslaget om, at det højst må koste 10 kr. i de store byer, og det forslag mener vi da stadig. Det har vi også anvist finansiering

til, selv om jeg er sikker på, at der hos Venstre, De Konservative og Dansk Folkeparti ikke er den store begejstring for vores finansiering, men også det skal vi jo sikkert aftale med nogle andre. Jeg håber derfor, at vi kan finde en løsning på det hen ad vejen.

Vi er selvfølgelig glade for, at SF også i denne sag er det parti, der ligger tættest på os. Det er glædeligt, hver gang vi kan blive bekræftet i det, og det sker dog trods alt med jævne mellemrum. Selv om det ofte mest er udtryk for, at de andre partier virkelig er på vildveje, så er det da i det her tilfælde i hvert fald udtryk for en meget positiv ting.

Selv Det Radikale Venstre havde jo venlige bemærkninger til vores forslag, og jeg håber da på, at hr. Johs. Poulsen har skruet sit forlig så listigt sammen, at vi kan være sikre på, at Det Radikale Venstre efter et valg kan blive en del af det flertal, der sørger for, at vi får bragt taksterne på den kollektive trafik ned. Og hvis det er udgangen på den her historie, at vi kun skal vente til efter et valg med at få nogle forbedringer, så er det her jo bare den lange liste af ting, der skal laves om i det her land efter VK-regeringen.

Kl. 15:10

Formanden:

Tak. Der er ønske om kort bemærkning fra hr. Kim Christiansen.

Kl. 15:10

Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Jeg vil afholde mig fra at kommentere hr. Per Clausens lidt perfide bemærkning om, hvordan Dansk Folkeparti ser på indflydelse fra udlandet.

Jeg vil blot spørge, om hr. Per Clausen har sammenholdt billettaksterne i de europæiske lande med købekraften i de enkelte lande. Det samme gælder stigningen i priserne, der, alt efter hvordan man regner den ud, har været på nogle og fyrrer procent. Man kan jo vælge at lægge alle stigningerne år for år sammen og så ikke forholde sig til virkeligheden. Men har hr. Per Clausen sammenlignet tallene med også den generelle lønudvikling, både i det danske samfund og i udlandet? Ellers vil jeg da foreslå, at hr. Per Clausen får de tal på bordet under udvalgsbehandlingen.

Kl. 15:11

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 15:11

Per Clausen (EL):

Det ville være dejligt, og derfor vil jeg selvfølgelig også, selv om det er lidt trist at bruge ministeriets tid på det, bede ministeriet om at fremlægge nogle tal, der kan dokumentere, at de tal, jeg selv har, i hvert fald er nogenlunde rigtige. Der kan jo altid være en lille nuance.

Men jeg kan sige til hr. Kim Christiansen, at bemærkningen om Dansk Folkeparti ikke var perfid, det var bare en vigtig påpegning af, at hr. Kim Christiansen også på det her område fastholder Dansk Folkepartis nationale sindelag.

Ellers vil jeg bare sige, at det, der er pointen her, er, at hvis vi ser på prisudviklingen i den kollektive trafik i andre europæiske lande, så vil vi se, at der er adskillige lande, hvor priserne er faldet, og i de lande har man altså også haft lønstigninger.

Kl. 15:11

Formanden:

Tak til hr. Per Clausen.

Der er ikke flere, der har bedt om ordet, og hermed er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget, hvis ingen har noget imod det, og det er ikke tilfældet. Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

8) 1. behandling af lovforslag nr. L 191:

Forslag til lov om indfødsrets meddelelse.

Af integrationsministeren (Birthe Rønn Hornbech).

(Fremsættelse 02.04.2009).

Kl. 15:12

Forhandling

Formanden:

Forhandlingen er åbnet. Den første ordfører er hr. Karsten Lauritzen, så vidt jeg kan se, og ikke fru Gitte Lillelund Bech, som der står på mit papir. Men, altså, hr. Karsten Lauritzen får i hvert fald ordet.