

Det er også det svar, man får, når man taler med de berørte parter. Dette taksttilskud har generelt ikke flyttet passagerer over i den kollektive trafik. I tidsrummet er der godt nok mange flere, der benytter den kollektive trafik, men det er synergieffekten fra Storebælt og Øresund.

I bemærkningerne til det beslutningsforslag, vi behandler i dag, henviser man meget til det stillede spørgsmål, nr. S 3118, hvor der er spurgt om, hvor meget fjernelsen af tilskuddet vil ændre i priserne i den kollektive trafik, og svaret er jo logisk nok, at når man fjerner 10 pct. af tilskuddet, vil priserne stige 10 pct., og så kan man jo sige, at man får svar, som man råber i skoven.

Jeg havde nogle forventninger om, at man ville se på, om det tilskud, der havde været ydet siden 1997, virkelig var anvendt til takstnedsættelser, eller om det havde været en sovepude for modtagerne til ikke at effektivisere og udlicitere.

Med andre ord kan der konkluderes: Hvis tilskuddet hundrede procent har været anvendt til takstnedsættelser, har det ikke haft nogen væsentlig indflydelse på at skaffe flere kunder til den kollektive transport, og tilskuddet har dermed ikke sin berettigelse. Dansk Folkeparti er enig i, at det er væsentligt at få flere over i den kollektive transport. Der er imidlertid andre parametre, der kan påvirke dette. Der er nogle venlige, og der er nogle barske metoder. De barske metoder, for at starte med dem, er jo f.eks. at ramme konkurrenterne til den kollektive trafik: indføre bompenge ved vores byer, road pricing på vores landeveje og endelig at beskære kørselsfradraget helt eller delvis. Det er metoder, vi i Dansk Folkeparti ikke kan tilslutte os.

Til de venlige metoder hører, at man kan anvende tilskuddet til at opnå en bedre regularitet og komfort i den kollektive transport, og det er netop regulariteten, der er indgået en aftale om mellem regeringen og Dansk Folkeparti. Man ønsker over en årrække at anvende takstnedsættelsen på 350 mio. kr. til at forbedre skinnenettet, der har et stort efterslæb, da vedligeholdelsen af dette har haft en ringe prioritering under den forrige regering. Jeg er også glad for, at sidebanerne i den forbindelse er blevet prioriteret.

Alt i alt skulle det på sigt medføre, at vi skulle kunne få en kollektiv transport på skinnenettet, der dels transporterer hurtigere, dels mere præcist.

Dansk Folkeparti er således enig med forslagsstillerne i målet, nemlig flere, der vil benytte den kollektive transport, men vi er ikke enige i midlet.

Sådan er politik. Politik handler jo om at prioritere, og i den forbindelse bør vi glæde os over, at de 350 mio. kr. anvendes på dette område. Dansk Folkeparti kan derfor ikke tiltræde beslutningsforslaget.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er den første hr. Jacob Buksti og derefter hr. Keld Albrechtsen og fru Margrete Auken, og så er der også indtegnet til anden runde.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Det er jo somme tider en selvstændig udfordring til ens almindelige intellektuelle evner at finde ud af, hvad Dansk Folkeparti egentlig mener. Men jeg kan forstå, at det, som Dansk Folkeparti går ind for, er, at der skal flere i den kollektive transport, og jeg kan forstå på hr. Poul Fischer, at det fandtes der flere forskellige metoder til. Det er jeg sådan set enig i.

Men jeg vil godt spørge hr. Poul Fischer om den metode, som Dansk Folkeparti og regeringen anvender her: Man tager først 500 mio. kr. op af DSB's kasse, altså et overskud, som er kommet i kraft af, at folk kører med DSB, og det putter man ned i den store kasse, skattestop, væk med det. Så er der 360 mio. kr., som er givet til et taksttilskud, og det fjerner man. Det må betyde, at taksten stiger. Det går jeg ud fra at hr. Poul Fischer er enig i. Og så endelig letter man bilafgifterne med 265 mio. kr. til næste år.

KI. 12.05

Tror hr. Poul Fischer, at det fører til flere passagerer i den kollektive trafik? Tror hr. Poul Fischer egentlig ikke, at det, at man gør biltransporten billigere og den kollektive transport dyrere – også efter almindelig sund fornuft, ikke bare efter fine økonomiske teorier – fører til, at der er flere, der tager den individuelle trafik, og færre, der tager den kollektive trafik?

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes, hr. Poul Fischer skulle fremlægge den her sag ærligt og redeligt, som det var.

Hr. Poul Fischer sagde til Politiken på det tidspunkt, da vi diskuterede regeringens forslag om, at man skulle fjerne taksttilskuddet, at han på det her område var enig med Enhedslisten. Så henviste han til det svar, hvor ministeren bekræftede, at prisen formentlig vil stige med 10 pct. oven i de almindelige prisstigninger i 2004. Det er det, ministeren har forsøgt at bortforklare