

Det sidste punkt på dagsordenen er:

9) 1. behandling af lovforslag nr. L 26:

Forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber og lov om jernbane. (Takstkompetence og regler om kundgørelse m.v.).

Af transportministeren (Lars Barfoed).

(Fremsættelse 08.10.2008).

Kl. 13:21

Forhandling

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Forhandlingen er åbnet. Hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 13:21

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Der er bred politisk enighed om behovet for at gøre den kollektive trafik til et mere attraktivt valg, ikke mindst for pendlerne rundtomkring i landet, og her er det en meget stor fordel for passagererne i den kollektive trafik, at vi i Danmark har opbygget et enkelt system, hvor busbilletten også gælder i toget og omvendt. Målet er at gøre det enkelt og overskueligt for passagererne at bruge den kollektive transport. Med det kommende elektroniske rejsekort tager vi endnu et skridt hen imod realiseringen af dette mål.

Den danske billetordning bygger på et aftale-system mellem trafikskaberne og togoperatørerne, og den aftale er en forudsætning for det her enestående billetsamarbejde. Med dette lovforslag præciserer vi de overordnede rammer og principper for takstsamarbejdet; der tages højde for, at trafikskaberne i sagens natur har den største interesse i de korte rejser, mens togoperatørerne har den største interesse i de længere rejser, herunder med hensyn til indtægter fra billet-salget. Der er brug for en præcisering af rammerne for dette samarbejde, og det gennemfører vi nu med dette lovforslag, som vi hilser velkommen og støtter.

Kl. 13:22

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Benny Engelbrecht.

Kl. 13:23

(Ordfører)

Benny Engelbrecht (S):

Forslaget om fordeling af takstkompetence er nok en del af en politisk aftale, som Socialdemokraterne ikke er med i, men netop på dette punkt valgte vi at indgå en stemmeaftale, da området senest blev behandlet. Derfor kan det

også undre, at vi ikke er blevet inddraget i en drøftelse forud for fremsættelsen af dette lovforslag.

Der skal naturligvis være fælles aftaler om billettaksterne, de såkaldte bus- og togaftaler, mellem trafikskaberne og jernbaneoperatørerne, uanset hvilke grænser der gælder for trafik- og jernbaneselskaberne. Det er også rimeligt, at forbrugerne har gennemskuelige vilkår til sammenligning af takster, det er vi slet ikke uenige i.

Forslagets øvrige indhold synes at være tekniske og sproglige rettelser, som ikke udgør noget større problem.

Der har ligget en grundig analyse af takstsystemet til grund for forslaget med dybtgående analyser af, hvor trafik- og jernbaneselskaberne får deres takstindtægter fra, og spændingen knytter sig derfor til, hvordan selskaberne fordeles billetindtægterne, når deres økonomiske interesser stort set er modsatrettede. Busejerne får jo altså mest ud af at køre korte ruter, mens jernbanerne får mest ud af de lange rejser, og det kan jo altså give uenigheder.

Derfor forstår jeg heller ikke helt, hvorfor ministeren afslår det forslag fra Danske Regioner, som fremgår af høringssvarene, et forslag om, at der i lovforslaget skal stå, at trafikskaberne skal være enige om takstfastsættelsen der, hvor trafikskaber og jernbanevirksomhed aftaler, at trafikskabet skal omfatte ét takstområde. Det må da alt andet lige være mere betryggende for udbyderne – og deres kunder vel at mærke – at der skal være enighed om taksterne.

Der er i dag en række paradokser i billetsystemet, som jeg synes at vi også skal komme ind på i dag, paradokser, som jeg mener udmærket illustrerer vigtigheden af klare retningslinjer, når det handler om netop billetter og takster. Må jeg i den forbindelse nævne som et eksempel, at DSB's orange billetter ikke kan bruges i hele landet. Dette skyldes, at der ikke er en aftale mellem DSB og en anden operatør på området, og det problem løses så heller ikke med dette lovforslag, men bør nævnes som eksempel på, at hvis der ikke er en klar ramme for samfundets forventninger til de aftaler, der indgås af parterne, ja, så bliver løsningerne let uhensigtsmæssige.

Desuden er det uheldigt, at en passager godt kan købe billet via DSB's hjemmeside, dsb.dk, men kunden kan altså ikke bruge den til omstigning fra et DSB-tog til f.eks. bus eller metro. Det kan man imidlertid godt, hvis den samme billet

købes på en jernbanestation. I høringssvaret fra Movia fremgår det da også, at man fra selskabets side foreslår, at »alle kort- og billettyper i hovedstadsområdet skal være gældende til alle rejser med bus, tog og metro«. Det er naturligvis uforståeligt for passagererne, hvorfor en billet ikke kan bruges på samme måde som andre, blot fordi den er købt på nettet. Det er jo både en fordel for kunden og en fordel for selskabet, som sælger billetten, at den købes på nettet.

Vi har også eksempler på, at billetter, afhængigt af købsstedet, ikke koster det samme, selv om rejserne er identiske, og ministeren må gerne i det kommende arbejde belyse, om der vil blive færre af den type paradokser med det foreliggende forslag.

Vi vil også gerne bede ministeren belyse, hvad takstafalterne vil betyde økonomisk for trafiksselskaberne. Vi Socialdemokrater er især bekymrede for busselskabernes fremtid. Det har vi gjort rede for i vores forslag fra begyndelsen af denne måned, og det vil vi naturligvis vende tilbage til. Vi er meget bekymrede for udsigten til, at den kollektive trafik dødsspiral fortsætter i en tid, hvor der mere end nogen sinde er behov for en styrkelse af den kollektive trafik, som også Venstres ordfører var inde på.

Vi vil under udvalgsarbejdet ønske at få uddybet ministerens reaktioner på høringssvarene, og vi ser i øvrigt frem til det videre arbejde i udvalget.

Rejsekortet er naturligvis også en af de ting, der er blevet nævnt i dag, og det kan vi nok ikke fremskynde yderligere, blot håbe på, at det en dag også vil være færdigt.

Vi håber, at de her anførte synspunkter kan fremmes i det kommende udvalgsarbejde, og jeg skal med disse bemærkninger meddele, at Socialdemokraterne stiller sig positivt til tankerne i det fremsatte forslag.

Kl. 13:27

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Kim Christiansen.

Kl. 13:28

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Lovforslaget er som sagt en udmøntning af den politiske aftale fra 2007 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre om fremtidens takstsystemer. Med kommunalreformen er der jo kommet nye trafiksselskaber til, der er kommet andre geografiske områder osv., og derfor er det her lovforslag bl.a. med til at sikre

en udbygning af det system, vi alle sammen kender, og som betyder, at rejsehjemmelen kan bruges i forskellige befordringsmidler – busbilletter i tog og omvendt.

Med forslaget tilstræbes det, at trafiksselskaber og jernbaneselskaber i fællesskab skal aftale taksterne og ikke som i dag have forskellige kompetenceområder. Det er dels for at sikre en harmonisering af takstniveauet og dels for at forberede den proces, der er igangsat med rejsekortet.

Jeg vil ligesom hr. Benny Engelbrecht også lige komme kort ind på høringssvarene. Det er ikke, fordi jeg skal stå og gentage de samme ting, men jeg mener, det er vigtigt, at vi i udvalgsarbejdet ser på de kritiske høringssvar, der er kommet, og får belyst, hvad der er hoved og hale i det, således at der ikke bagefter står nogen og føler sig underkompenseret, så man får forstærket den seneste tids debat om pengemangel i trafiksselskaberne med neddrogning af aktiviteterne til følge. Så det er vigtigt, at vi tager de her høringssvar alvorligt.

Så vil jeg lige til sidst sige noget om rejsekortet, som jeg tror vi alle sammen håber vil blive en realitet i nær fremtid. Der står i forslaget, at der er tilslutning til, at rejsekortet skal være frivilligt for trafiksselskaberne, og der er det helt klart DF's holdning – og det håber jeg ministeren vil tage med sig – at det da er fint nok, at det er frivilligt i en overgangsperiode, når vi får rejsekortet, men vi mener også, at det bør være tvunget for at få den fulde effekt af det, således at man ikke bare fortsætter virvaret med forskellige rejsehjemler, men bare på et lidt højere plan.

Med disse bemærkninger støtter Dansk Folkeparti naturligvis forslaget.

Kl. 13:30

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Næste ordfører er fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 13:30

(Ordfører)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Forslaget giver god mening for SF, for vi har brug for en ensartethed i takstsystemet i konkrete geografiske områder, men der er en del tekniske problemer i det her forslag, som vi ønsker belyst nærmere, eftersom de danske trafiksselskaber har løst opgaven på vidt forskellig vis. De problemer er vi nødt til at løse, før vi kan være med til endeligt at støtte forslaget.

Jeg ser egentlig også forslaget som en forberedelse til rejsekortet, og der stiller jeg mig lidt undrende over for, hvorfor timingen mellem rejse-

kortet og denne diskussion ikke er bedre afpasset. Der er ingen tvivl om, at det mere og mere tyder på, at rejsekortet nærmest er sendt til hjørnespark, og det kan i hvert fald bekymre os, for det vil gøre det meget nemmere for den enkelte forbruger at rejse rundt i Danmark, hvis vi får implementeret rejsekortet.

Derudover er der jo generelt et problem med takstdiskussionen i Danmark. Vi kan jo se, at den måde, vi efterregulerer taksterne på, f.eks. med hensyn til busselskaberne og den måde, man har givet taksttilskuddet til busselskaberne, betyder, at de i virkeligheden kan efterregulere, 2 år efter de har haft problemet.

Hvis vi nu forholder os til den buskriser, vi står i lige nu, hvor busselskaberne meget klart siger, at de mangler 500 mio. kr. og i virkeligheden har et større underskud, så skal de, hvis de skal indhente det, i 2011 skal have efterreguleret, hvad der svarer til 6,5 pct. af deres udgifter. Hvis vi lægger det oven i en normal takstforøgelse på – lad os bare gætte på 3 pct., for det er deromkring vi har ligget næsten årligt – plus 6,5 pct., hvis vi er flinke, vil det sige, at man vil øge taksterne med 9,5 pct. i 2011. Det tror jeg ikke busselskaberne vil gøre, og jeg tror egentlig heller ikke, at vi har en interesse i en sådan forøgelse af priserne. Men det er jo noget af det, der sker med den måde, vi har indrettet takstsystemet på i dag.

Det handler selvfølgelig om lov om trafikalskaber, og det her er bare min lille, stille opfordring til, at trafikministeren på et eller andet tidspunkt også tager hul på, om vi skal diskutere en anden måde at lave taksttilskuddet på generelt. Altså, det skal ikke decideret være inkluderet i den her lov, men det er noget, vi er nødt til at forholde os til, fordi den nuværende model har vist sig at være meget uhensigtsmæssig, når busselskaberne står i det problem, som vi alle sammen mere eller mindre vil anerkende. Det er i hvert fald meget tydeligt for de mennesker, der kører med bus rundt omkring i landet, at der er et problem.

Så vi er positive over for det her forslag. Der er en del tekniske problemer, som vi mener skal løses, og måske bør vi også diskutere den byrdefordeling, som både hr. Kim Christiansen fra Dansk Folkeparti og hr. Benny Engelbrecht fra Socialdemokratiet kom ind på. Det kan vi støtte meget op om, og det forventer vi at vi får ordnet i udvalgsarbejdet.

Kl. 13:33

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det fru Henriette Kjær.

Kl. 13:33

(Ordfører)

Henriette Kjær (KF):

Lovforslaget her er jo en konsekvens af det takstudvalg, der blev nedsat i kølvandet på kommunalreform og oprettelsen af de nye trafikalskaber. Årsagen til, at det var nødvendigt at nedsætte et takstudvalg, var, at der er en stor forskel mellem trafikalskaberne, hvad angår takster, men også hvad angår passagertypedefinitioner og rabatter.

Med dette forslag lægges der nu op til, at trafikalskaber og jernbanevirksomheder i fællesskab skal aftale taksterne i trafikalskabets område. Samtidig præciseres det, hvem der har initiativpligten til at indgå aftaler om fastsættelse af takster. Inden for takstområderne bliver det hermed trafikalskaberne, der får initiativpligten, mens det bliver jernbanevirksomhederne, der får initiativpligten for rejser, der overskrider takstområderne.

Med forslaget her pålægger vi også trafikalskaberne at arbejde for mere ensartede takster og mere overskuelige rabatter og andre forhold, der vedrører passagererne. Det forventer vi Konservative os meget af, da der virkelig er behov for en mere sammenhængende og logisk opbygget kollektiv trafik.

Vi støtter derfor forslaget og regner med, at vi kommer tilbage til hele diskussionen om rejsekort og mere ensartede takster i fremtiden. Tak.

Kl. 13:34

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr.

Johs. Poulsen.

Kl. 13:34

(Ordfører)

Johs. Poulsen (RV):

Det Radikale Venstre arbejder for, at vi får en kollektiv trafik i Danmark, som helt overordnet er endnu bedre end i dag, som er endnu mere konkurrencedygtig end i dag, og som er endnu mere kundevenlig end i dag. Og der er mange steder, hvor der er plads til forbedringer, og vi bestemte kan gøre det bedre.

Det her er så en slags skridt på den vej; altså, det er en af de trædesten, der skal til for at opnå en større kundevenlighed, og derfor er vi positivt indstillet over for at få det her ført ud i livet. Vi er af samme opfattelse, som flere ordførere har været inde på, nemlig at der kan være grund

til at få belyst nogle af de bemærkninger, vi har fået til lovforslaget, nærmere i udvalgsarbejdet. Jeg synes bestemt heller ikke, man kan afvise, at der eventuelt kunne bygges yderligere elementer ind, som faktisk kan øge kundevenligheden betragteligt. Det bør udvalget se nærmere på i udvalgsbehandlingen, og er der lejlighed til, at vi i fællesskab kan finde elementer at bygge på af den karakter, skal vi naturligvis gøre det. Men sigtet er, at vi her får i hvert fald en trædesten til, at man kan sikre en endnu større kundevenlighed i fremtiden for den kollektive trafik, og det er et vigtigt formål.

Kl. 13:36

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Per Clausen.

Kl. 13:36

(Ordfører)

Per Clausen (EL):

Det her forslag drejer sig om at præcisere takstkompetencen mellem trafik- og jernbaneselskaberne. Det synes vi er fornuftigt, selv om vi i Enhedslisten godt kan undre os lidt over, at forslaget kommer på et tidspunkt, hvor arbejdet med det elektroniske rejsekort endnu ikke er tilendebragt, og hvor det er lidt uklart, hvornår det kommer. Men det kan selvfølgelig være, at man kommer med det her forslag, fordi man siger, at det ikke er muligt at vente på det elektroniske rejsekort, som vi jo ellers også synes kunne være en meget stor gevinst for passagererne.

Men uanset det er det jo fornuftigt nok, at man præciserer, hvordan omkostningerne til lokale ruter, der passerer flere kommuner, skal fordeles, for der har været eksempler på, at kommuner, der ligger midt på ruten og ikke leverer mange rejsende, har ønsket at indstille tilskuddet til ruten, hvilket har sat de andre kommuner i en særdeles vanskelig situation. Derfor hilser vi det velkomment, at der nu opstilles en ny fordelingsnøgle, som sigter på at fordele udgifterne bedre på de relevante kommuner.

Vi synes på den anden side, at når vi kigger på den model, som man har valgt, er den meget kompliceret med pendlerbrøker osv., som måske faktisk godt kan gøre det uigennemskueligt og unødigt bureaukratisk at få det her til at fungere. Men det er klart, at i og med at man har fjernet amterne som det sted, som de her ting kunne blive organiseret igennem, og har lagt det ud i de enkelte kommuner, har man vel skabt en struktur, som i sig selv fører til, at det er vanskeligt at undgå bureaukrati, hvis man skal tilstræbe en eller anden form for retfærdighed. Vi vil

dog godt prøve at se på, om vi ikke kan finde en løsning, som er knap så kompliceret som den, der er fremlagt.

Der er også en anden problemstilling. I og med at den kollektive trafik også betjener mange andre rejsende end pendlere, er det efter vores opfattelse uheldigt, at fordelingsnøglen baseres sig på pendlernes kommunale tilhørsforhold. Vi mener, at der er en række andre forhold, der bør inddrages, f.eks. hvordan fordelingsnøglen forholder sig til, at en del busruter i sommerhalvåret betjener flere turister end lokale pendlere. Men det, der vel er årsagen til, at man satser på pendlertrafikken, er vel, at man har erkendt, at fritidstrafikken er for vanskelig at håndtere, og derfor opgiver man det.

Vi synes, at det er vigtigt at få udvidet det billetsamarbejde, der i dag eksisterer mellem tog- og busdriften, til også at omfatte færgefarten. I første omgang de kommunalt drevne færges, men efterhånden udvidet til også at omfatte alle indenlandske færgefarter. Det vil betyde en smiddiggørelse af transporten til og fra øerne. Det vil også give mulighed for at få en billigere transport, og det vil så give bedre mulighed for, at øerne kan udvikle sig både i forhold til de fastboende og i forhold til turismen.

Vi synes også, det er vigtigt at sikre, at de rejsende kan benytte alle rejsehjemler i alle trafik- og jernbaneselskaber. Vi skal altså ikke have en gentagelse af, at et selskab opsiges en billetaftale, således som det skete, da Arriva opsagde orangesamarbejdet med DSB.

Når der stræbes efter ensartede og gennemsigtige takststrukturer, er det uheldigt, at der f.eks. findes næsten lige så mange former for rabatkort til pensionister og efterlønnere, som der er trafikalselskaber. Der er meget store forskelle på rabatterne. Det er selvfølgelig nogle beslutninger, som man har truffet lokalt, men vi synes i Enhedslisten, at man burde bestrebe sig på at udbrede en fælles praksis med udgangspunkt i den bedste praksis på området.

Holdes der fast i lovforslagets overordnede sigte, nemlig at skabe større ensartethed og gennemsigtighed i takststrukturen, vil Enhedslistens støtte forslaget. Og så håber vi på, at de knaster, der er blevet peget på under debatten i dag, kan blive løst i det fortsatte udvalgsarbejde.

Kl. 13:39

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Anders Samuelson.

Kl. 13:40

(Ordfører)

Anders Samuelson (LA):

At fremme muligheden for et godt og sikkert billetsamarbejde til gavn for brugerne er et ædelt formål, som vi helt oplagt kan støtte fra Liberal Alliances side.

Kl. 13:40

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det transportministeren.

Kl. 13:40

Transportministeren (Lars Barfoed):

Jeg vil her som i den tidligere sag sige tak for en i hvert fald overvejende velvillig og positiv behandling af forslaget. Jeg synes, at der var positive bemærkninger fra alle partiers side og bred opbakning til tankerne i det her forslag. Så det er jeg glad for.

Det er jo sådan, at vi har et enestående billetsamarbejde i Danmark mellem trafikskaber og jernbanevirksomheder. Det er et samarbejde, der betyder, at man kan foretage i hvert fald langt hovedparten af rejserne i den kollektive trafik på én billet, og at togbilletten gælder i bus- og omvendt. Der er faktisk ikke mange steder i verden, hvor der er den samme grad af samarbejde netop på det her område som i Danmark.

Lovforslaget her understøtter og styrker aftalesystemet, som allerede er der i forvejen, mellem trafikskaber og jernbanevirksomheder, og det er jo altså forudsætningen for billetsamarbejdet. Der bliver opstillet nogle overordnede rammer for, hvordan vi fordele takstkompetencen, men så er det i øvrigt i høj grad overladt til trafikskaberne og jernbanevirksomhederne at få udfyldt rammerne. Det skal selvfølgelig ske under hensyn både til parternes provenudannelse og til passagererne.

Et af Transportministeriet nedsat takstudvalg har bl.a. kortlagt trafikskaberens indtægtsdannelse i forhold til rejse længde og sammenlignet med jernbanevirksomhederne. Og der har det vist sig, at trafikskaberne får 90 pct. af deres billetindtægter fra rejser, der er kortere end 38 km. Derimod får eksempelvis DSB kun 21 pct. af deres samlede indtægter fra rejser, der er kortere end 35 km. Trafikskaberne har derfor den største økonomiske interesse i de korte rejser, og omvendt har jernbanevirksomhederne interesse i de lange rejser. Det bliver der så taget bestik af i lovforslagets bestemmelser om fordelingen af takstkompetence.

Trafikskaberne og jernbanevirksomhederne bliver pålagt at indgå aftaler om inddeling af trafikskabet i et eller flere mindre takstområder, og det bærende princip ved inddelingen af takstområder er, at rejser længere end 35-40 km. typisk passerer takstområdegrænser. Trafikskaberne har så initiativpligten til at indgå aftaler om fastsættelse af takster for rejser inden for takstområderne, mens jernbanevirksomhederne får den tilsvarende initiativpligt for rejser, der overskrider takstområderne.

Hvad betyder lovforslaget så for passagererne i den kollektive trafik? Det skulle gerne betyde mere overskuelige og forståelige takster. Taksterne i den kollektive trafik skulle gerne blive mere overskuelige og forståelige til fordel både for passagererne, trafikskaberne og jernbanevirksomhederne.

Lovforslaget giver et forbedret grundlag for at aftale fælles takster for rejse med bus og tog, ligesom lovforslaget angiver, at en harmonisering af taksterne er noget, man skal tilstræbe. Processen med harmonisering af takster er i fuld gang rundt omkring i landet, og næste skridt kommer så med det, som flere jo var inde på, nemlig indførelsen af rejsekortet.

Jeg tror, at alle lægger vægt på, at også denne takstomlægning sker så lempeligt som muligt, men selvfølgelig kan det ikke undgås, at der sker takstændringer både opad og nedad. Takstloftet sikrer så, at de samlede takstændringer fortsat holder sig inden for et niveau, der svarer til pris- og lønudviklingen.

Lovforslaget giver derfor også mulighed for, at de aftalte takstområder først bliver anvendt, når eksempelvis rejsekortet bliver introduceret, og foruden bestemmelserne om fordelingen af takstkompetence indeholder forslaget en række tekniske ændringer af mindre karakter af lov om jernbane og en sproglig præcisering af finansieringsmodellen på Sjælland.

Jeg ser meget frem til den videre behandling af forslaget i udvalgsarbejdet, og jeg vil naturligvis også være parat til at svare på spørgsmål i den forbindelse, og jeg noterede mig, at flere af ordførerne jo har været inde på, at der i høringsprocessen er kommet en del bemærkninger, som vi skal se på under udvalgsarbejdet. Der vil jeg naturligvis bidrage til, at vi så hurtigt og så effektivt som muligt får afklaret de spørgsmål, der rejser sig af nogle af de høringssvar, der er kommet.

Jeg er enig i – hr. Per Clausen sagde det, og flere andre sagde det – at rejsekortet bliver en gevinst. Vi må håbe, at vi så hurtigt som muligt får det introduceret.

Jeg er også enig med dem, som gav udtryk for, at vi skal se på at få endnu mere harmonisering på hele billet- og rabatområdet. Jeg hører også til dem, der finder, at det var u hensigtsmæssigt, at man ikke kunne finde ud af at håndtere de orange billetter på tværs af DSB og Arriva. Jeg mener, at det er vigtigt, at takster, rabatter, og hvad der knytter sig til det, kommer til at fremtræde så enkelt for passagererne som overhovedet muligt. Derfor tror jeg da også, at noget af det, vi også politisk kommer til at beskæftige os med i årene fremover, er at sikre os, at aktørerne selv i overensstemmelse med ånden i det her lovforslag bidrager til at sikre enkelhed i billetsystemerne og rabatsystemerne, så det bliver så enkelt for passagererne som muligt. Og hvis de ikke gør det selv, skal vi måske hjælpe dem med det. Det er også et element, tror jeg, der har betydning, når vi skal have flere mennesker til at bruge den kollektive trafik.

Ud over at man kan diskutere – og det var nogle jo inde på – taksternes højde, er selve det, at det er enkelt og ukompliceret at løse billet, også noget, som bidrager til, at flere vælger at bruge den kollektive trafik. Så der er ingen tvivl om, at vi skal se på det, og vi skal glæde os til, at rejsekortet forhåbentlig kommer til at fungere inden længe på en effektiv måde og vil dække så store dele af landet og så mange af trafikskaberne som muligt, for det vil naturligvis også bi-

drage meget markant til at skabe mere enkelhed på det her område.

Men jeg ser som sagt frem til et godt og konstruktivt udvalgsarbejde om de spørgsmål, der er rejst her, og de spørgsmål, der måtte blive rejst under udvalgsarbejdet.

Kl. 13:47

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til transportministeren.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Kl. 13:47

Meddelelser fra formanden

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 31. oktober 2008, kl. 10.00.

Jeg henviser til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet er hævet. (Kl. 13:47).