

Så det her er ikke et spørgsmål om, at vi nu begynder at stille krav om, at man skal have en akademisk eksamen for at være taxachauffør, og jeg tror, man skal lade være med at overdramatisere det her. For det er en stærk overfortolkning, hvis man mener, at det her betyder, at almindelige mennesker med ganske almindelige færdigheder ikke fortsat kan være taxachauffører. Selvfølgelig kan de det.

Og en enkelt bemærkning om det med at »beherske« dansk – jeg citerer blot, hvad der står i loven: »... men gør også opmærksom på, at det tager sigte på, at man skal kunne bringe sin kunde frem til korrekt adresse, og det indbefatter, at man skal kunne læse et kort, læse gadeskiltene og kunne kommunikere med den passager, man har med i sin taxa.«

Det er det målrettede hensyn, man forsøger at tilgodese med de krav, der er i loven, og ikke alle mulige andre.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Formanden:

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr.

B 1:

Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af lige betalingsvilkår for bane og bil til Københavns Lufthavn i Kastrup.

Af Søren Kolstrup (EL) og Jette Gottlieb (EL).
(Fremsat 7/10 98).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Regeringen kan ikke støtte det beslutningsforslag, der her er fremsat af Enhedslisten.

Beslutningsforslaget pålægger regeringen at sikre lige betalingsvilkår for anvendelse af Øresundsforbindelsens landanlæg for de brugere, som ikke passerer Øresund.

Ifølge forslaget bemærkninger kan det enten ske ved ophævelse af kravet om betaling for benyttelse af jernbanedelen eller ved indførelse af bompunge for benyttelse af motorvejen til lufthavnen.

Forslaget vil i begge former kræve ændringer af loven om en fast forbindelse over Øresund, og den er som bekendt baseret på en politisk aftale.

Forslagsstillerne har tilsyneladende overset, at landanlæggene delvis skal finansieres af bilafgifterne fra kyst til kyst-anlægget, idet banebetalingen på 75 mio. kr. årlig for benyttelse af landanlæggets jernbanedel ikke fuldt ud kan finansiere dem.

Herudover skal bilafgifterne foruden vej-delen delvis finansiere jernbanedelen på kyst til kyst-anlægget.

Samlet set er der således ikke tale om en urimelig forskelsbehandling til fordel for bilismen, idet det er banerne, der ikke betaler de fulde omkostninger, hvilket har været et helt bevidst valg i det dansk-svenske samarbejde.

Ifølge den dansk-svenske regeringsaftale vil det i øvrigt ikke være muligt at indføre bompunge på det danske landanlæg for de biler, der også benytter kyst til kyst-anlægget.

En betalingsordning for andre biler vil derfor kræve betalingsanlæg på frakørselsramperne og oven i købet nogle frakørselsramper, hvor man kan sortere, om bilerne kommer fra Sverige eller de kommer fra den danske side, og det vil være forbundet med særdeles store administrative vanskeligheder. Og bilerne til lufthavnen vil utvivlsomt benytte de lokale veje, som netop er blevet aflastet miljømæssigt med den nye motorvejsforbindelse.

Derfor afviser regeringen forslaget.

Poul Andersen (S):

Det er jo ikke forslagsstillerne ubekendt, at vi er med i aftalen om Øresundsforbindelsen. Vi kan derfor fuldstændig bakke den redegørelse op, som ministeren netop har fremlagt. Men når vi diskuterer økonomien i den type anlæg, skulle vi måske også have haft målebåndet fremme ved Storebæltsbroen og have kigget på den.

Det, som vi føler er en god ting her, er, at vi i høj grad får tilgodeset den kollektive trafik. Og som ministeren gjorde opmærksom på, har