

at ende som et skjult lån til helt andre formål, samtidig med, at HUR gældsættes og er under afvikling.

Svar (11/10 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg skal som udgangspunkt henvise til, at det af aftalen om Københavns og Frederiksberg kommuners forhold i 2005 fremgår, at:

I lyset af de særlige strukturproblemer for den kollektive trafik i hovedstadsområdet med blandt andet faldende passagertal, kan HUR i 2005 og 2006 ekstraordinært søge om dispensation til optagelse af lån på op til 120 mio. kr. i begynde år. Lånemuligheden giver blandt andet mulighed for en mere gradvis tilpasning til ændringerne i trafikmønsteret. Der er enighed om, at det dermed vil være muligt at undgå takststigninger udover den almindelige pris- og lønudvikling i HUR.

Med økonomaftalen for 2005 har regeringen således sikret HUR de fornødne midler til at undgå takststigninger udover den almindelige pris- og lønudvikling i HUR og muliggør en mere gradvis tilpasning til ændringerne i trafikmønsteret.

Den konkrete beslutning om driftsbudgettet, herunder hvor mange midler der afsættes til drift af den kollektive trafik, træffes af Udviklingsrådet og er således udtryk for en lokal politisk beslutning truffet af repræsentanter fra amterne i hovedstadsområdet samt København og Frederiksberg kommuner.

Jeg kan derudover oplyse, at jeg i forbindelse med besvarelsen af spørgsmålet har været i kontakt med HUR, der har oplyst følgende:

»HUR's budget og dertil forbundne aktiviteter i 2005 bl.a. vil være baseret på det driftslån på i alt 240 mio. kr. for årene 2005 og 2006, som HUR har fået låneadgang til gennem regeringens aftale med Københavns og Frederiksberg kommuner. HUR's budget til den kollektive trafik er udarbejdet i lyset heraf.

Den 14. september 2004 har HUR foretaget 2. behandling af budgetforslaget for 2005.

Ved 2. behandlingen blev taksterne for 2005 fastlagt. Taksterne for 2005 giver et merprovenu til HUR på mellem 2,3 og 2,4 pct. Den tilsvarende takststigning er på 2,7-2,8 pct. Der er beregnet et passagerbortfald for den samlede trafik i regionen på højst 1 mio. rejser. Med beslutningen holdes prisen på kontantbilletten i ro, til

gængæld stiger øvrige produkter gennemsnitligt med ca. 3 pct.

Med hensyn til det ekstraordinære tilskud fra enhederne i 2004 på 50 mio. kr. blev det på 2. behandlingen af budgetforslaget for 2005 besluttet at tilskuddet skal bortfalde i 2005 og 2006. «

HUR oplyser endvidere, at det ekstraordinære tilskud på 50 mio. kr. blev givet i 2004 for at tilgodese de faste kunder ved at begrænse takststigningerne på periodekort. Ved tiltrædelsen af budgetforslaget for 2004 blev det fastsat, at næste års budgetarbejde skulle tage udgangspunkt i budget for 2004 med henblik på nærmere afklaring for 2005 og fremefter. Ifølge HUR var der således tale om et ekstraordinært tilskud i 2004, som ikke automatisk ville blive fremført i de efterfølgende år.

Spm. nr. S 5516

Til miljøministeren (14/9 04) af:

Poul Henrik Hedeboe (SF):

»Er ministeren enig med de anbefalinger til den fremtidige miljøregulering af den internationale flytrafik, som John Whitelegg og Howard Cambridge fremlægger i rapporten »Aviation and sustainability« Stockholm Environment Institute Juli 2004?«

Begrundelse

Der henvises til rapporten »Aviation and sustainability« fra Stockholm Environment Institute <http://www.sei.se> og til Information den 14. september 2004.

[http://194.22.240.110/sei/seipubs.nsf/Lookup/2EC931C065F603DF41256EFC00410462/\\$file/SEI-Aviation-Report.pdf](http://194.22.240.110/sei/seipubs.nsf/Lookup/2EC931C065F603DF41256EFC00410462/$file/SEI-Aviation-Report.pdf)

Svar (28/10 04)

Miljøministeren (Connie Hedegaard):

Rapporten indeholder mange interessante betragtninger om luftfartens drivhusgasemissioner, luftforurening og støj.

Jeg noterer særligt det forhold, at væksten i luftfartssektoren forventes at stige betragteligt i de kommende 20 år.