

for Socialdemokratiet. Vi synes, det er den rigtige måde at gøre det på, men i forhandlingerne vil vi gerne kigge på, om det bliver så meget dyrere at gøre det på den måde. Jeg tror det ikke. Jeg tror, at det som udgangspunkt vil give DSB en masse flere og meget glade kunder, hvilket jeg synes må være et mål i sig selv.

Så er der blevet argumentet med, at det kommer til at betyde større administrationsomkostninger, men det har jeg altså meget svært ved at se. Når man skal købe et WildCard i dag, møder man op en gang om året på sin DSB-station og medbringer sit sygesikringsbevis, som skal dokumentere, at man er under 26 år. I fremtiden skal man møde op på enten nøjagtig den samme DSB-station eller på en anden efter eget valg, og man skal i stedet medbringe sit studiekort. At det skulle betyde en administrationsomkostning for DSB, har jeg altså usædvanlig svært ved at forestille mig, og jeg synes, det virker som et meget dårligt argument.

Med hensyn til de ekstra brugere vil jeg også gerne kigge på det en ekstra gang, men om ikke andet vil jeg sige, at det, at det skulle være et problem for DSB, hvis der kommer ekstra brugere, har jeg altså også rimelig svært ved at se. Hvis det var mig, der ejede et trafikskelskab, ville jeg da kun være glad, hvis der rent faktisk kom flere i stedet for færre kunder i butikken, så jeg vil gerne bede DSB bekræfte, at de virkelig mener, at det vil være et problem, hvis der kommer flere kunder. Det lyder besynderligt.

Så vil jeg gerne nævne, at med hensyn til prisen på WildCard'et har vi sagt, at vi gerne vil være med til at gøre det en lille smule dyrere en gang om året, hvis det kan dække de omkostninger ind, der er i forbindelse med ændringen. Vi har sagt, at man skal kunne få rabat for op til 210 kr. om året, men hvis at regeringen vil indføre noget lignende for en billigere penge, er vi selvfølgelig villige til at forhandle om det. Jeg tror altså ikke, det er afgørende for, om man køber et WildCard, om det koster 190 kr., 210 kr. eller 230 kr. Det er småpenge i den sammenhæng, når man tænker på, hvor stor en rabat man får, hver eneste gang man køber en billet, så det kan vi sagtens finde ud af.

Det er også det, der gør, at jeg er rimelig sikker på at kunne sige, at forslaget er provenuneutralt. Det er vores forventning, og jeg tror ikke, der er nogen grund til at male fanden på væggen og forestille sig, at forslaget bliver meget, meget dyrt. Nej, det bliver en rigtig god forret-

ning for DSB, det er noget, der kan løbe rundt, men lad os kigge på tallene.

Kl. 15.40

Alt i alt tror jeg, at det her forslag, om end det bliver i en lidt anden form, når vi får forhandlet om det, vil ende med at betyde flere kunder. Det vil betyde mere miljørigtig transport, det vil også betyde større indtægter til DSB, og det synes jeg at Abildskou, som jo har indført det uden statsligt tilskud, er et rigtig godt eksempel på.

Afslutningsvis vil jeg gerne takke for alle de positive bemærkninger, der er kommet her, og jeg ser som sagt meget frem til at blive indkaldt til forhandlinger inden udgangen af april 2007, ellers fremsætter vi forslaget igen. Det var sådan set mine bemærkninger i den her omgang.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

## Afstemning

### Første næstformand (Svend Auken):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

### 9) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 72:

#### Forslag til folketingsbeslutning om etablering af et letbanesystem i Århus.

Af Morten Homann (SF) m.fl.  
(Fremsat 9/1 2007).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Indledningsvis skal jeg slå fast, at regeringen ikke kan tilslutte sig det fremsatte forslag om etablering af et letbanesystem i Århus med en statslig medfinansiering på mindst 500 mio. kr. Jeg må også sige, at jeg synes, det er en temmelig