

Bemærkninger til forslaget

Det er bydende nødvendigt, at den kollektive trafik styrkes i de kommende år. Der er udsigt til en vækst i den private bilkørsel på 20 pct. alene frem til 1998 med alle de problemer, det medfører af miljømæssig og trafikale art. Det er også en klar målsætning i regeringens trafikpolitiske redegørelse, at den kollektive trafik skal styrkes. I den tilhørende trafikplan hedder det bl.a., at der bør åbnes mulighed for statsstøtte på en række områder.

Det er SF enig i, jf. vores ændringsforslag til finansloven for 1995. Men som et første skridt er det oplagt at sikre, at investeringer, der er driftsøkonomisk rentable, bliver gennemført. Sådan er det ikke i dag. Bl.a. har HT fremlagt en rapport med driftsøkonomisk rentable investeringer, som ikke kan gennemføres med det nuværende regelsæt.

Problemet er, at der i dag som hovedregel ikke er mulighed for at lånefinansiere investeringer i den kollektive trafik. Finansieringen skal tages ud af de løbende indtægter (herunder skatteindtægter hos amtskommuner og stat). Det betyder ofte, at selv driftsøkonomisk rentable investeringer ikke kan gennemføres. Derfor foreslås, at der indføres låneadgang i de tilfælde, hvor et projekt kan opvise driftsøkonomisk rentabilitet. Af hensyn til den finanspolitiske styring kan der fastsættes en ramme for, hvor store lån der i alt kan optages årligt.

Vurderingen af, hvornår et projekt er driftsøkon-

misk rentabelt, afhænger selvfølgelig af den rentefod, der anvendes. Et stort flertal i Folketinget synes at være temmelig sikker på, at den fremtidige rente vil ligge på realt 4 pct. Det er derfor naturligt, når forslaget skal vedtages i netop Folketinget, at bruge denne rentesats.

Nu er der nok nogle af de relevante beslutningstagere, der har en mindre fast tro på en realrente på 4 pct. Det ville være synd at afskrække dem fra at gennemføre rentable investeringer, og derfor foreslås det, at der ydes en statsgaranti for deres låneoptagelse.

Forslaget forudsætter, at der udarbejdes passende retningslinjer for afgrænsning af enkeltprojekter. Konkret kan forslaget tænkes gennemført ved ændringer af den kommunale lånebekendtgørelse og bemærkningerne vedrørende DSB og eventuelt privatbanerne på finansloven.

Forslaget opfylder trafikredøgørelsens målsætning om at styrke den kollektive trafik til gavn for miljø og trafikafvikling. Det vil medvirke til at øge den geografiske mobilitet på arbejdsmarkedet. Så længe realrenteforudsætningen opfyldes, er der ingen udgiftsmæssige konsekvenser for staten – bortset fra at den øgede aktivitet vil betyde færre udgifter til dagpenge m.v. og samtidig større skatteindtægter. Det er svært at se nogen grund til at stemme mod dette forslag.