

kollektive trafik. Med det af skatteministeren fremsatte lovforslag vil der blive skabt grundlag for anvendelse af svovlfattig diesel, hvilket i sig selv begrænser miljøbelastningen og samtidig muliggør anvendelse af efterbehandlingsudstyr, herunder partikelfiltre. Trafikministeriet vil gennem et større demonstrationsprojekt sørge for, at der bliver indhøstet erfaringer med brug af partikelfiltre og deres effekter i forhold til miljøbelastningen, driftstabilitet, økonomi mv.

Regeringen finder, at den nuværende afgiftsstruktur i den kollektive trafik ikke i tilstrækkelig grad giver incitamenter til at begrænse miljøbelastningen. Når udvalgsarbejdet vedrørende afgifter på kollektiv trafik efter den igangværende høring afsluttes, vil regeringen tage nærmere stilling til muligheden for at lægge energifgifter på kollektiv trafik. Det vil blive forudsat, at provenuet for afgifterne tilbageføres til den kollektive trafik.

#### *Den kollektive trafik skal fortsat effektiviseres*

Det direkte driftstilskud til den kollektive trafik udgør under 1 pct. af de samlede offentlige udgifter. Siden 1993 er tilskuddet til den kollektive bustrafik faldet. I samme periode er de samlede offentlige driftsudgifter steget med ca. 6 pct. Der har især været tale om et fald i tilskuddet til den kollektive trafik uden for de store byer. Uden for hovedstadsområdet, Odense og Århus er tilskuddet til den regionale bustrafik faldet med ca. 20 pct. fra 1991 til 1997. Tilsvarende er omkostningerne i den kollektive bustrafik faldet, samtidig med at passagerernes andel af de samlede omkostninger er steget. Tilskuddet til togdriften har været svagt stigende, men er faldet i 1997, hvilket bl.a. skal ses i sammenhæng med stigende passagerindtægter i 1997.

I den samme periode har persontransportarbejdet udført af den kollektive trafik i store træk været uændret samtidig med at omkostningerne er reduceret. De senere års udvikling i den kollektive trafik har således været karakteriseret ved effektivisering, idet det har været muligt at fastholde produktionen samtidig med at omkostningerne er reduceret.

På den baggrund bør det vurderes hvordan denne udvikling kan fortsætte. Det forekommer ikke sandsynligt, at den hidtidige udvikling på busområdet, hvor bustimeprisen til stadighed er faldet, vil fortsætte. Der må derfor skabes andre effektiviserings- og omprioreringsmuligheder med henblik på at effektivisere den kollektive trafik og herunder at give økonomiske mulighe-

der for en øget satsning på den kollektive trafiks stærke sider.

#### INITIATIVER

Regeringen vil i en række initiativer udmønte den strategi, som er beskrevet i det foregående. På mange områder er der allerede i de forgangne år taget væsentlige skridt, som på kort og længere sigt underbygger strategien for udvikling af den kollektive trafik. Opgaven bliver derfor først og fremmest at følge udviklingen med henblik på at sikre, at de gennemførte foranstaltninger i form af investeringer, ændring af de organisatoriske rammer, mv. bidrager til den nødvendige forbedring af kvaliteten. Vi skal have udnyttet de store investeringer, der allerede er gennemført, og de store tilskud, der allerede gives, på den mest optimale måde. De ressourcer, der anvendes, skal omsættes til bedre kollektiv trafik til gavn for kunderne.

Den nuværende arbejdsdeling med hensyn til privatbaner og sidebaner vurderes p.t. af et udvalg nedsat under Trafikministeriet. Problemstillingen er også rejst i forbindelse med Opgavekommissionens arbejde. Den nuværende arbejdsdeling betyder, at ansvaret for den regionale og lokale kollektive trafik i vid udstrækning ligger hos de myndigheder, der er tættest på borgerne - og dermed på kunderne i den kollektive trafik, medens staten har ansvaret for den landsdækkende jernbanetrafik. Det igangværende udvalgsarbejde vil pege på, om der er behov for justeringer på baneområdet.

De senere års udvikling viser, at der kan være behov for en tættere og mere formaliseret dialog mellem det statslige niveau og amter og kommuner om rammerne og målene for den kollektive trafik. Regeringen vil undersøge, hvordan en sådan dialog kan udvikles med henblik på at etablere et samarbejde, der kan bidrage positivt til udvikling af kvaliteten i den regionale og lokale kollektive trafik. En sådan dialog kan bl.a. tage afsæt i en klarere statslig sektorfunktion, som bidrager til udviklingen af den kollektive trafik mht. bl.a. teknologi, information, begrænsning af miljøbelastningen mv.

Regeringen vil, når høringen vedrørende rapporten om energifgifter på den kollektive trafik er afsluttet, foretage en vurdering af afgiftsstrukturen i den kollektive trafik med henblik på bl.a. at vurdere, om der bør indføres energifgifter i den kollektive trafik, således at