

Bemærkninger til forslaget

Regeringen gik til valg på et skattestop – et skattestop, der viste sig ikke at omfatte taksterne i den kollektive trafik. Derimod gælder skattestoppet for afgifterne på nye biler og benzin. Konsekvensen blev meget tydelig ved den seneste kombination af takststigninger og serviceforringelser, der har ramt den kollektive trafik, nemlig faldende passagertal i den kollektive trafik og flere biler på vejene.

Regeringen har igangsat undersøgelser af, hvem der har ansvaret for stigningerne: om effekten af, at regeringen har fjernet et årligt takstilskud på 360 mio. kr., om amterne har brugt pengene til andre formål, eller om forklaringen er, at udliciteringen af busdriften i første omgang gav nogle urealistisk lave priser. Resultatet af undersøgelsen kommer nok frem til, at regeringens fjernelse af takstilskuddet var en vigtig faktor, men ikke den eneste. Placeringen af skyld og ansvar er imidlertid underordnet. Det afgørende er, hvordan skaderne genoprettes, samt hvordan vi undgår, at det gentager sig. Dette arbejde har regeringen ikke igangsat.

Dette forslag er derfor opdelt i to dele i forlængelse af hinanden:

Først opfordres regeringen til at udforme et forslag til et reelt takststop uden serviceforringelser, som skal kunne administreres, også selv om de nuværende amter bliver erstattet af regioner. På andre områder har regeringen ikke haft problemer med at udstede garantier – de må også kunne udstrækkes til at omfatte noget så vitalt som den kollektive trafik.

Den anden del af forslaget drejer sig om at sænke taksterne, i første omgang til år 2000-niveauet. Det kan ske ved at genindføre et takstnedsættelsestilskud – eller ved at amterne/regionerne og trafikskaberne får reelle økonomiske muligheder for at gennemføre denne prisnedsættelse – uden serviceforringelser. Den mindst bureaukratiske og mest omkostningseffektive model skal foretrakkes.

Der er mange mulige finansieringskilder til et takststop og en takstnedsættelse: en beskedent forhøjelse af benzinprisen er én, trængselsafgifter for person- og lastbiler en anden og ændringer af transportfradragsordningen en tredje. Det sidste halve års prisrig på benzin har sænket profitterne på benzin og fået prisniveauet til at nærme sig det tyske prisniveau. Hermed er der også grundlag for danske benzinafgifter på niveau med de tyske. Hæver man prisen med 37 øre literen, vil det give ca. 1 mia. kr., og anvendes det til kollektiv trafik, vil det kunne bidrage til en genopretning. Og får Danmark en lastvognsafgift som den tyske, er det også en finansieringskilde.

Mange af disse forslag vil samtidig være med til at forbedre kundegrundlaget for den billigere og bedre kollektive trafik, der vil blive resultatet. En fornyet satsning på den kollektive trafik er nødvendig, hvis den nuværende dødsspiral med stigende takster og faldende service ikke skal medføre færre passagerer og dermed ringere indtjening, som så igen nødvendiggør prisstigninger og forringelser. Den spiral skal vendes til en god og sund udvikling til gavn for mennesker, miljø og større fremkommelighed for alle.