

megen diskussion om. Vi har tidligere diskuteret, hvor stor en del af denne takststigning skyldes, at regeringen sammen med Dansk Folkeparti i 2002 valgte at flytte statslige midler fra takstnedsættelser til banevedligeholdelse som led i en trafikpolitisk omprioritering.

Det interessante i den forbindelse er, at analyser viser, at taksterne i den kollektive trafik var steget ganske betydeligt allerede i 2002. Analysen viser således ganske klart, at årsagen til det høje takstniveau i den kollektive trafik er, at en række lokale og regionale myndigheder over en længere årrække har valgt at lade taksterne stige mere end pris- og lønudviklingen. Regeringen vedstår selvfølgelig fortsat, at afskaffelsen af et tilskud til nedsættelse af taksterne med 10 pct. naturligvis kan give anledning til takststigninger i samme størrelsesorden, men her har vi altså at gøre med takststigninger på op til 23,5 pct. i faste priser i et af områderne. Ansvar for den del af takststigningerne, der overstiger 10 pct., påhviler således alene de regionale og lokale myndigheder.

Kl. 17.05

Når det er sagt, vil jeg gerne redegøre for, hvad der har været årsagerne til, at amterne og kommunerne har valgt at hæve taksterne, der er selvfølgelig en forklaring. Der er lagt vægt på, at vi med analysen kommer et spadestik dybere i forståelsen af den kollektive trafikøkonomi og får afdækket, hvorfor taksterne er steget, og hvordan myndighederne har forvaltet det statslige tilskud til takstnedsættelse.

Det kan konstateres, at hovedparten af de analyserede myndigheder er blevet påført stigende omkostninger. Omkostningsstigningerne har ofte været udtryk for stigende vogntimepriser, og takststigningerne i den kollektive trafik har derfor hovedsagelig afspejlet, at det er blevet dyrere for myndighederne at indkøbe busser. Men jeg vil samtidig gerne understrege, at det er tankevækkende, at myndighederne så ensidigt har valgt at vælte de øgede omkostninger over på passagererne. Det kunne vidne om manglende politisk mod til at gennemføre de nødvendige køreplanstilpasninger.

Der er store forskelle på, hvordan de enkelte myndigheders økonomi har udviklet sig i den analyserede periode fra 1997 til 2003. Hos nogle myndigheder er situationen imidlertid særlig interessant. Der er således eksempler på, at nogle myndigheder både har sat taksterne op og reduceret deres eget tilskud til den kollektive trafik. Hos disse myndigheder – det drejer sig om

HUR, Ribe amts trafikselskab og Viborg Amts Fælleskommunale Trafikselskab – kan takststigningerne således ikke blot tilskrives øgede driftsomkostninger.

En sådan takstpolitik er næppe i overensstemmelse med de forventninger, som parterne bag taksttilskuddet i 1997 havde til kommunernes takstpolitik, og det leder mig til en af de stærke, fremadrettede konklusioner i takstanalysen. Statslige tilskud til takstnedsættelser er ikke et effektivt middel til at sikre en bestemt udvikling i taksterne i den lokale og regionale kollektive trafik, hvor amter og kommuner har takstkompetence.

Jeg vil herefter vende mig mod den anden del af forespørgslen, der vedrører de forventede takststigninger i 2005 og fremover. Det er sådan set mere interessant at se på fremtiden, for den kan man gøre noget ved – nogle kan i hvert fald.

Jeg har i den forløbne uge besvaret Folketingets Trafikudvalgs spørgsmål nr. 393 og 394, som jeg har fundet meget interessante, og som netop vedrører dette tema. Det fremgår af min besvarelse, at kun ganske få myndigheder har taget politisk stilling til takstniveauet i de kommende år, og det synes jeg man skal notere sig, også set i lyset af hr. Keld Albrechtsens indledende bemærkninger. Kun ganske få myndigheder har taget politisk stilling til takstniveauet i de kommende år.

Jeg vil imidlertid gerne give regeringens bud på, hvordan taksterne bør udvikle sig i de kommende år. Regeringen har som led i oplægget til ny kommunal struktur og opgavefordeling foreslået, at der lægges et loft over, hvor meget taksterne i den kollektive trafik må stige. Jeg er sikker på, det vil være et forslag, der i lyset af de senere års takststigninger i den kollektive trafik vil glæde passagererne i den kollektive trafik.

Nogle vil måske spørge, om loftet over takststigningerne ikke lægger en begrænsning på kommunernes muligheder for at finansiere busdriften, når øgede omkostninger ikke længere kan overvælttes på passagererne. Det er korrekt, at kommunerne ikke får lov at bruge takstinstrumentet lige så frit som i dag, men det har imidlertid været vigtigt for regeringen at sætte borgerne i centrum og skåne passagererne i den kollektive trafik for takststigninger.

Det betyder imidlertid ikke, at kommunerne ikke har prioriteringsmuligheder. Den nye struktur vil anspre kommunerne til f.eks. at effektivisere bustrafikken og måske overveje at anvende mere fleksible busløsninger i områder