

brugerne meget har opfattet den situation, den måde, som det har været håndteret på, som et meget arrogant signal om, at det var der ikke brug for: De midler, det koster at køre i kollektiv trafik, kunne de sagtens betale. Det ønskede vi ikke at deltage i. Derfor var der også en klar afvisning af det på det pågældende tidspunkt.

Derfor opfatter vi det også lidt som at prøve at fedtspille i forhold til, at man ville forsøge at skjule, hvad der var det reelle i forhold til anvendelsen af taksttilskuddet.

Jeg har nøje lyttet til, hvad ministeren har sagt her i dag om konklusionerne, men man kan jo tage de ting ud af konklusionerne, som man synes bør fremhæves.

Derfor vil jeg i hvert fald ikke undlade at tage det ud fra konklusionerne under punkt 6, side 28, hvor der meget klart og tydeligt står, at det ikke entydigt kan konkluderes, at de lokale og regionale myndigheder, der har gennemført takststigninger, der har oversteget pris- og lønudviklingen, samtidig har anvendt det statslige tilskud til takstnedsættelser til at reducere myndighedernes eget tilskud til den kollektive trafik.

Går jeg ind og ser også på de tilbagemeldinger, der er kommet fra HUR, ligger det jo klart, at man har måttet konstatere, at liberaliseringen fuldt og helt har slået igennem her, for prisen på busser er jo steget ganske gevaldigt, efter at der ikke har været den samme konkurrence, som der har været i starten, og sådan kan man gå ind og løfte mange af de her elementer op.

Når det er sagt, vil jeg gerne afslutningsvis sige, at systemet åbenbart ikke har fungeret godt nok. Vi skal finde et system, der er bedre. Vi har lagt noget frem her i dag, men ministeren skal ikke sige, at ministeren og ministeriet ikke har været klar over, hvad der er foregået, for hvert år, i hvert fald hvert andet år, har hvert enkelt trafikselskab indrapporteret, hvilke prisstigninger der har været. Det er ikke noget, der kan komme overraskende for ministeren, det burde det ikke være, for så er det, fordi der ikke er orienteret om det i ministeriet, fordi de er indgået skriftligt. Det skal man altså være klar over, når man diskuterer de ting.

Når det er sagt, glæder vi os til de fortsatte forhandlinger, vi har om strukturreformen, herunder også omkring fokuseringen på at prøve at få håndteret nogle bedre takstmodeller for fremtiden. Vi er gået til de forhandlinger positivt, det vil vi fortsætte med at gøre, for vi mener, at vi også på det område bør finde nogle løsninger i

fremtiden. Men det handler altså om, at vi har et problem allerede med finansloven for 2005, og det er det, vi har lagt frem her i dag sammen med Enhedslisten, De Radikale og Kristendemokraterne, og vi mener, det i hvert fald kan være en løsning her og nu.

KI. 17.30

Poul Fischer (DF):

Dansk Folkeparti indgik i efteråret 2002 en politisk aftale med regeringen om en omprioritering af taksttilskuddet på 360 mio. kr. til den kollektive trafik, en aftale, som Dansk Folkeparti naturligvis står ved, og som vi siden aftalens indgåelse med jævne mellemrum har forklaret her i salen.

Taksttilskuddet på 10 pct. til den kollektive trafik blev af den tidligere regering med støtte fra SF og Enhedslisten indført som led i en større miljøpolitisk aftale. Taksttilskuddet blev ydet for at bringe flere borgere over i den kollektive trafik og dermed mindske anvendelsen af andre transportformer og mindske den samlede miljøbelastning. Taksttilskuddet omfattede den samlede kollektive trafik, altså både statens, amternes og kommunernes kollektive trafik. Fra kommuner og amter var der nogen modstand imod, at man fra statsligt hold blandede sig i deres takstkompetence.

Hvorledes gik det så? Ja, vi kunne jo konstatere, at tilskuddet ikke bragte flere over i den kollektive trafik. Dansk Folkeparti og regeringen valgte derfor at omprioritere midlerne til en genopretning af et stærkt nedslidt skinnenet, således at brugerne af den kollektive trafik på skinner på sigt kunne opleve en bedre regularitet.

Ved en efterfølgende status har skinnenettets tilstand vist sig at være væsentlig værre end ved denne aftales indgåelse, og vi er i Dansk Folkeparti derfor tilfredse med at være med i den store trafikpolitiske aftale fra november 2003, hvor Banedanmark tilføres yderligere 1 mia. kr. pr. år de næste 10 år ud over de 360 mio. kr. Vi kan dermed få stoppet nedsliddet af jernbanenettet og give brugerne en bedre oplevelse, når de anvender den kollektive trafik på skinner.

Staten har takstkompetencen på skinnenettet uden for S-togsområdet. Takstudviklingen her har tidligere og vil i fremtiden følge pris- og lønudviklingen. Der er netop indgået en ny 10-års kontrakt mellem staten og DSB, der sikrer dette. Så det er næppe dette område, forespørgerne henviser til, når der tales om store takststignin-