

ger i den kollektive trafik, men derimod der, hvor amter og kommuner har takstkompetencen. Den netop offentliggjorte rapport over takstudviklingen giver ikke noget entydigt billede af takstudviklingen. Dels er der tale om mange trafikelskaber, dels har omkostningsudviklingen ikke været ens.

Vi er i Dansk Folkeparti godt tilfredse med, at denne rapport er blevet udarbejdet, og vi er blevet bekræftet i, hvad vi troede.

I Dansk Folkeparti er vi enige i, at det ikke er rimeligt med takststigninger ud over den almindelige pris- og lønudvikling. Tager vi f.eks. HUR-området, som har en markedsandel på 55 pct., ser man af rapporten en omkostningsudvikling ud over prisudviklingen tillige med et reduceret tilskud til den kollektive trafik. Derfor skal priserne eksplodere, og det er ikke rimeligt.

Oplever man en omkostningsudvikling større end prisudviklingen, er der jo to muligheder: enten at skære til ved at effektivisere og tænke anderledes eller øge tilskuddet.

Derfor er vi i Dansk Folkeparti tilfredse med det oplæg, regeringen er kommet med i forbindelse med strukturreformen. Oplægget sikrer, at takstudviklingen i den kollektive trafik fra 2007 skal følge pris- og lønudviklingen. Hvad prisudviklingen vil være frem til 2007, bestemmer kommuner og amter selv. Staten har sin del på plads.

Med hensyn til forslaget til vedtagelse kan Dansk Folkeparti ikke stemme for det.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil godt spørge hr. Poul Fischer: Støtter Dansk Folkeparti den model, som ministeren har fremlagt, nemlig at man bare skal sige til kommunerne og DSB, at taksterne ikke må stige mere end pris- og lønstigningerne, og så må de i øvrigt godt forringe serviceniveauet, som de vil?

Kl. 17.35

For ellers er det jo en kommunal skattestigning, vi her snakker om. Det er jo det, Dansk Folkeparti så i virkeligheden nu går ind for. Man hævdede, man ville nedlægge amterne, fordi der var skatteopkrævning, men nu kommer man med et forslag til en takstmodel, som i realiteten medfører stigninger i kommuneskatterne eller nedlukning af buslinjer. Det er jo realiteten, vil jeg gerne sige til hr. Poul Fischer.

Det er derfor, vi foreslår en anden model, og jeg kan sige, at det i øvrigt også er meningen, at

den model skal gælde for DSB, fordi det er en god model at regulere takstudviklingen efter.

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Om den fremlagte model i forslaget til vedtagelse må jeg nok sige, at den ikke er særlig overskuelig.

Et forslag som det, der er kommet fra regeringen i forbindelse med strukturreformen, hvor takststigningerne i den kollektive trafik ikke må overstige pris- og lønudviklingen, tilslutter vi os fuldt og helt. Vi har jo sagt, at vi bakker op om regeringens forslag til reform på det kommunale område.

Der vil jo ske det, at vi nu formentlig får nogle store kommuner, som skal have en del kollektiv trafik, og så bliver der nogle trafikelskaber, som omfatter flere kommuner, og så bliver der jo tale om en økonomisk disponering af de skatter, der kommer ind, til at bruge til dette og hint og på lige fod, ligesom vi skal prioritere midlerne her i Folketinget.

Vi skal ikke herfra blande os i, hvad man laver på det niveau, men vi har været skuffede over, at der har været så store prisstigninger, så derfor vil vi gerne være med til at lægge det loft ind, således at taksterne ikke stiger med mere end pris- og lønudviklingen.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes ikke, hr. Poul Fischer kommer helt til bunds i det spørgsmål, jeg stiller, for hvis man bruger regeringens model og der fortsætter med at være de udgiftsstigninger, som vi jo desværre har set, jamen så betyder det, at kommunerne kommer til at få valget: at nedlukke buslinjer eller sætte kommuneskatten op. Og så spørger jeg bare hr. Poul Fischer: Er det rimeligt? Og er det rimeligt, at man indfører en model, der forhindrer serviceforbedringer og udbygning af den lokale kollektive trafik? For det vil jo også være resultatet af regeringens udspil. Derfor vil regeringens udgave af et takstloft have en række negative konsekvenser.

Så siger hr. Poul Fischer, at det forslag, vi kommer med, er indviklet. Nej, det er ikke spor indviklet. Det er, at man fastsætter en procentandel, som passagererne skal betale, og resten betales af trafikelskabet, og staten skal så selvfølgelig være med til at finansiere, således at det hænger sammen. Det vil give en fornuftig ud-