

forøget omkostningerne ved at bruge den kollektive trafik så kraftigt?

Finansministeren (Thor Pedersen):

Jeg vil starte med at sige, at jeg er overordentlig taknemlig for den strategi, man har lagt med, at der er tre medspørgere. Jeg har så et forfængeligt ønske og håb om, at hvis spørgerne hver især bare har forstået en tredjedel af virkeligheden, og de så sætter sig sammen, så kan det være, at de tilsammen har forstået næsten hele virkeligheden. Det kan være, at der næste gang skal være seks medspørgere, hvis altså man ikke når en tredjedel af virkeligheden. Men jeg håber, at det kan lade sig gøre.

Nu kommer så det næste spørgsmål igen om, hvordan det hænger sammen med skattestop og betaling i den kollektive trafik. Igen må jeg sige, at der overhovedet ingen sammenhæng er. Jeg kan blot læse op af den sidste aftale for 2005 med, som fremgår af den trykte aftale, Amtsrådsforeningen. Der står her i den aftale, som vi så er enige om:

Ved fastsættelsen af balancetilskuddet for 2005 – altså det, vi betaler til amterne, for at de kan holde den service, de har i år, plus endnu mere – er det lagt til grund, at taksterne i den kollektive trafik følger pris- og lønudviklingen, altså den ganske almindelige fremskrivning, for at det i faste priser er det samme.

Så står der: Eventuelle takststigninger vil være udtryk for en lokal prioritering og vil ikke være en konsekvens af økonomiaftalen for 2005. Der er der altså finansieret uændrede takster.

Og så igen: Hvad er det så, man betaler for i den kollektive trafik? Ja, det er selvfølgelig en andel af udgiften. Sådan vil det være, for det, man bestemmer lokalt, er også, hvor mange busser der skal køre, hvornår de skal køre, om der skal være passagerer med i bussen, eller der ikke skal være passagerer med i bussen. Det er jo det, man må tage op.

Jeg vil blot sige, at hvis man så tager brugerbetaling for landet under ét, så har vi i dag en gennemsnitlig dækning i brugerbetalingen på 57 pct. Det er næsten samme niveau som i 2001. Da var den 0,56, hvor den i dag er 0,57. Men går vi tilbage til 1996, var den 0,63. Så den del, som brugerne betaler, er altså faldet.

Men det er klart, at når de selv kan bestemme i amterne, hvor mange busser der kører, og hvor de kører og hvornår, så afspejler det selvfølgelig den udgift, man i alt har til transport, men selv det er altså ikke bestemt af regeringen. Men det,

vi har aftalt med dem, er, at uanset at de selv bestemmer, så mener de, det er muligt, at man kan have en stigning, der alene dækker den omkostningsudvikling, der gælder for almindelige danskere, altså den reallønsfremgang, der måtte ligge.

Kl. 13.45

Klaus Hækkerup (S):

Lad mig først sige, at jeg finder ministerens indledende bemærkninger ganske upassende. Jeg finder det også upassende, at ministeren henviser til den aftale, der er indgået med amterne for næste år, når jeg i min begrundelse henviste til den stigning, der har været de sidste 3 år.

Det er sådan, at ministeren diskuterer æbler kontra pærer, og det synes også at præge den gennemgående argumentation fra ministerens side.

Vi kan se, at der i gennemsnit er påført hver enkelt familie inden for den kollektive transport plus andre områder en øget brugerbetaling, der, når vi gør det op, i alt beløber sig til 5.700 kr. Det er dog en sjat penge, der berører hver enkelt familie. Og så kan ministeren holde alle de gode foredrag, han vil, om skattestoppet og om det kommunale selvstyre.

Skattestoppet bevirker jo, at kommunerne og amterne er låst fast i, hvad de må bruge. Det bevirker oven i købet, at regeringen går ud og straffer dem og tager pengene, hvis de overskrider det, og alligevel eller måske derfor betyder skattestoppet, at kommunerne har været nødt til at sætte priserne op på den kollektive trafik.

Det er dog egentlig en mærkelig form for skattestop, at man siger, at skatten ikke må stige, men værsgo til kommuner og amter, det er tilladt at sætte prisen op på den kollektive trafik. Spørgsmålet er: Hvilke konsekvenser har det egentlig?

Finansministeren (Thor Pedersen):

Jeg vil medgive, at hvis man sætter en bus ind, og der stort set ikke er passagerer, så er det rimelig dyrt pr. passager. Men det ligger vel i begrebet, at man i gennemsnit dækker kollektiv trafik således, at der er en lokaltrafik og en regionaltrafik, som er dækkende for det behov, der er, både centralt og regionalt og ude i det yderste led.

Man spørger til brugerbetaling, og så er jeg nødt til at tage tallene, for de findes jo – og hvad er der sket? Det, som brugerbetaling udgør i 2004, er 0,57, altså 57 pct. Når vi går til 2003, var