

ikke haft det industrieventyr, som vi har fået i dag, som virkelig har gjort, at Danmark har tjent ustyrlig mange penge og har fået en fantastisk god industri og fået nogle fantastiske gode arbejdspladser. Så lad os takke ham for det.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Det Energipolitiske Udvalg. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

17) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 80:

Forslag til folketingsbeslutning om kompensation for stigninger i billetpriser i den kollektive trafik.

Af Magnus Heunicke (S) m.fl.
(Fremsat 1/3 2006).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Først skal jeg slå fast, at regeringen ikke kan tilslutte sig det fremsatte beslutningsforslag om en kompensation for stigningerne i billetprisen i den kollektive trafik. Jeg må henlede opmærksomheden på regeringens aftale med Amtrådsforeningen om amternes økonomi for 2006, og det må jeg også forudsætte at forslagsstillerne er bekendt med.

Med hensyn til den kollektive trafik fremgår det af aftalen, at det er lagt til grund for tildelingen af balancetilskuddet, at taksterne i den kollektive trafik følger pris- og lønudviklingen. Så enkelt er det. Det fremgår meget klart af aftalen, at eventuelle takststigninger må anses som udtryk for en lokal prioritering og ikke som en konsekvens af økonomiaftalen for 2006. Amter-

ne skal dog have deres frihedsgrad, det skal vi ikke blande os i. Jeg mener derfor ikke, at regeringen skal kompensere amterne, hvis de ud fra en lokalprioritering, jeg gentager: lokalprioritering, har valgt at lade taksterne stige mere end pris- og lønudviklingen.

Derudover undrer jeg mig over, hvordan forslagsstillerne har tænkt sig, at amternes kompensation skal opgøres midt i året. Det er populisme af første klasse, vi her er ude for. Yderligere vurderer jeg ikke forslaget som hensigtsmæssigt, da trafikskelskaberne er på vej ind i en større omlægningsfase med oprettelsen af de nye trafikskelskaber pr. 1. januar 2007 som følge af kommunalreformen, et faktum, som forslagsstillerne også må være bekendt med.

Jeg forventer, at de nye trafikskelskaber vil etablere nye takstsystemer eller langsomt vil harmonisere de nuværende, og det virker derfor ikke realistisk at lægge et stramt loft over taksterne, samtidig med at systemerne skal omlægges. I den forbindelse skal jeg gøre opmærksom på, at der er nedsat et takstudvalg, som belyser de ændringer, der sker i takstsystemerne som følge af kommunalreformen. I dette udvalg arbejdes også med en model for implementeringen af et gennemsnitligt takststigningsloft, som tager højde for de omlægninger, der foregår i trafikskelskaberne.

Beslutningsforslag B 80 derimod lægger op til, at priserne for hver enkelt billettype ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. Jeg synes, det er at stille for skrappe regler til trafikskelskaberne og dermed amterne at underkende mulighederne for lokalprioritering.

Trafikskelskaberne har brug for visse kommercielle frihedsgrader i fastsættelse af takster for at sikre deres provenu. Denne frihedsgrad kan opnås ved implementering af et gennemsnitligt takststigningsloft med mulighed for at differentiere takststigningerne over produkter og eventuelt over tid, hvilket netop er, hvad der arbejdes med i det beskrevne takstudvalg.

Desuden skal jeg bemærke, at erfaringerne fra amternes og kommunernes administration af det statslige tilskud til takstnedsættelserne i perioden 1997-2003 viser, at statslige tilskud ikke altid er en effektiv måde til at sikre en bestemt udvikling i taksterne.

Afslutningsvis vil jeg konkludere, at jeg ud fra betragtningerne om amternes økonomi samt trafikskelskabernes råderum for takstfastsættelse ikke finder det hensigtsmæssigt at vedtage beslutningsforslaget.