

ber 2002 i Folketingets Trafikudvalg givet et ganske udtømmende svar på spørgsmål X.

Takstnedsættelsesordningen blev indført i 1997 som del af det såkaldte grønærtforlig mellem den tidligere regering, SF og Enhedslisten. Formålet var at øge brugen af den kollektive trafik og derved opnå en mere miljøvenlig personbefordring.

Når regeringen nu 5 år efter først har foreslået, at takstnedsættelsesordningen afvikles og siden har kunnet sikre et flertal for forslaget ved den politiske aftale med Dansk Folkeparti den 22. oktober, skyldes det navnlig fire forhold.

For det første er ordningen grundlæggende uhensigtsmæssig i sin konstruktion. Amter og kommuner har i henhold til kollektiv trafiklovgivning kompetencen til at fastsætte taksterne i den lokale og regionale kollektive trafik.

Det giver derfor anledning til styringsproblemer og uklare kompetenceforhold, når staten med en takstnedsættelsesordning blander sig i amternes og kommunernes kompetencer til at fastsætte taksterne i den regionale og lokale kollektive trafik. Det var i øvrigt argumenter, som amter og kommuner brugte, da forslaget blev indført, da frabad de sig, at Folketinget blandede sig i det.

Med regeringens forslag sker der således en tiltrængt renyrkning af kompetenceforholdene i den lokale og regionale kollektive trafik. Det skaber klarhed og gennemsigtighed i ansvarsfordelingen i den kollektive trafik.

Kl. 11.10

For det andet har ordningen ikke haft nogen nævneværdig effekt på brugen af kollektiv trafik. Der er således et ikke ubetydeligt misforhold mellem ordningens effekter og de godt 360 mio. kr., som staten årlig bruger på ordningen. Det viser både Færdselsstyrelsens vurdering af de kortsigtede effekter og den senere passagerudvikling. Ordningen har således ikke levet op til sit formål.

For det tredje har takstnedsættelsen ikke medført den fastholdelse af det lavere takstniveau, som det ellers var forudsat. Således har amter og kommuner i en række tilfælde brugt deres takstkompetence til at lade taksterne stige mere end den almindelige pris- og lønudvikling. Dette har selvsagt heller ikke virket fremmende for ordningens succes.

For det fjerde mener regeringen, at de penge, som staten i dag anvender til kompensation for takstnedsættelsen, vil kunne anvendes med større effekt i andre dele af den kollektive trafik.

Regeringen ønsker et velfungerende jernbanesystem og lægger vægt på, at passagerer og godstrafik foregår både sikkert og effektivt, herunder at trafikken har en høj regularitet. Et sådant jernbanesystem forudsætter en moderne og pålidelig jernbaneinfrastruktur. Regeringens forslag indebærer derfor, at de midler, der hidtil har været anvendt til takstnedsættelser, indgår som en del af finansieringen af en styrket indsats til forbedring af jernbaneinfrastrukturens vedligeholdelsesstandard. Regeringens samlede forslag består derfor i en saglig velbegrundet omprioritering af midler fra takstnedsættelser til opprioritering af vedligeholdelsesindsats.

Endelig finder jeg grund til at understrege, at ordningen først afskaffes fra 2004. Det giver de trafikansvarlige myndigheder halvandet år til at tilpasse budgetter, takster og udgiftsniveau til den nye situation.

Hr. Keld Albrechtsen og fru Pernille Rosenkrantz-Theil argumenterer i bemærkningerne til forslaget til folketingsbeslutning nr. B 4 for, at regeringens forslag vil føre til meget store takststigninger i den lokale og regionale kollektive trafik.

Som jeg indledningsvis redegjorde for, er takstkompetencen i den lokale og regionale kollektive trafik tillagt amter og kommuner. Det betyder, at det er amter og kommuner, der vil skulle beslutte, om bortfaldet af statens tilskud til takstnedsættelser skal give anledning til takststigninger, effektiviseringer eller omlægning i kørselsomfanget.

En ting er imidlertid sikker. Der kan ikke argumenteres sagligt for, at afskaffelsen af takstnedsættelsen på 10 pct. medfører takststigninger på f.eks. 22 pct. Det hænger simpelt hen ikke sammen. Hvis amter og kommuner vælger at bruge afskaffelsen af takstnedsættelsesordningen som en anledning til at sætte taksterne yderligere op, er det amternes og kommunernes eget ansvar.

Hr. Keld Albrechtsen og fru Pernille Rosenkrantz-Theil anfører endvidere, at der er sociale argumenter for at opretholde takstnedsættelsesordningen. Jeg kan bekræfte, at de lavere indkomstgrupper udfører en større del af deres daglige transportarbejde med kollektiv trafik end de højere indkomstgrupper. Jeg vil imidlertid gerne understrege, at brugerne af den kollektive trafik er en meget bredt sammensat gruppe, der vælger at benytte den kollektive trafik af meget forskellige årsager. Af den årsag er takstpolitikken efter min bedste overbevisning ueg-