

**Per Clausen (EL):**

Mener ministeren, at det vil gavne mulighederne for at reducere transportens CO<sub>2</sub>-udslip, når priserne på den kollektive trafik i regionerne og byerne i år stiger med næsten 5 pct.?

Kl. 14:17

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**

Ministeren.

Kl. 14:17

**Transportministeren (Lars Barfoed):**

Tak for spørgsmålet. Nu vil jeg først sige, at ordet næsten selvfølgelig kan diskuteres. Det er jo et relativt begreb. Men i år kan taksterne altså ikke stige med mere end 3,1 pct. Det er først næste år, at takstloftet er på 4,8 pct., og dermed næsten 5 pct. Det er bare lige til orientering.

Kl. 14:17

Men takststigninger i sig selv kan naturligvis ikke have en gavnlig effekt på CO<sub>2</sub>-udslippet. Jeg tror heller ikke, det har nogen negativ effekt på det, hvis bare det er sådan, at man holder sig inden for et takstloft, der er et udtryk for de omkostningsstigninger, der er i samfundet.

Den mulighed for takststigninger – for det er jo kun en mulighed for takststigninger – der er meldt ud nu for 2010, fordi vi netop har et takstloft, er udtryk for, hvordan omkostningerne er steget i henhold til den aftale, der er om takstloftet. Så det er altså bare et udtryk for, at lønninger, brændselspriser og andre omkostninger er steget, og derfor skal trafikalselskaberne selvfølgelig også have mulighed for at indkalkulere de omkostningsstigninger i taksterne. Så det er ikke en takststigning ud over det, for regeringen har netop lagt vægt på, at vi har et takstloft, så man ikke kan lade priserne for den kollektive trafik stige mere, end omkostningerne stiger her i samfundet, herunder ikke mindst de lønstigninger, folk får.

Når folk får lønstigninger, er det jo også udtryk for, at så kan man også betale lidt mere for varer og serviceydelser, derunder kollektiv trafik.

Kl. 14:19

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**

Hr. Per Clausen.

Kl. 14:19

**Per Clausen (EL):**

Jeg tror, at der er mange mennesker i Danmark, der ville være glade, hvis det var sådan, at de kunne forvente i år og næste år at få lønstigninger op i nærheden af 8 pct. Det tror jeg faktisk ville skabe meget glæde og tilfredshed hos de

lønmottagere, der må opleve, at lønstigningerne i realiteten er gået i stå.

Det, som er afgørende her, er jo, om de prisstigninger, der sker på den kollektive trafik, flytter transport væk fra den kollektive trafik og over på den individuelle trafik, og selvfølgelig også, om det giver nogle store sociale problemer for de mennesker, der så ikke har mulighed for at flytte over på den individuelle trafik, fordi de ikke økonomisk har den mulighed.

Ministeren må vel erkende, at hvis det prismæssigt bliver mindre attraktivt at bruge den kollektive trafik, har det en negativ effekt på CO<sub>2</sub>-udslippet. Det kan jo godt blive mindre attraktivt at bruge den kollektive trafik på grund af prisstigninger inden for den kollektive trafik, selv om prisstigninger på den kollektive trafik bare er udtryk for, at udgifterne i forbindelse med kollektiv trafik er blevet større. Det kan man jo ikke have nogen som helst sikkerhed for ikke alligevel påvirker det valg, som folk foretager.

Jeg synes jo, at ministeren skulle erkende, at det, der sker i år, og det, der sker næste år, uomtvisteligt vil få en negativ effekt i forhold til den kollektive trafik og lige så sikkert vil påvirke CO<sub>2</sub>-udslippet fra transportsektoren i den forkerte retning. I en situation, hvor regeringen godt nok har opgivet at have et fast mål for, hvor meget CO<sub>2</sub>-reduktion man skal have inden for transportsektoren i de kommende år, har jeg da forstået det sådan, at man stadig væk mener, at også transportsektoren skal levere en CO<sub>2</sub>-reduktion set i lyset af, at der generelt set er brug for bare ifølge regeringens ambitionsniveau en reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet på 20 pct. frem til 2020. Det gavner man jo næppe ved at acceptere, at der sker relativt store prisstigninger inden for den kollektive trafik.

Kl. 14:21

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**

Ministeren.

Kl. 14:21

**Transportministeren (Lars Barfoed):**

Altså, kernepunktet i hr. Per Clausens analyse her er jo, om det forhold, at taksterne stiger, fører til, at flere vælger at køre i deres private bil i stedet for at tage den kollektive trafik. Det må jo være omdrejningspunktet i analysen, altså om der er den sammenhæng.

Den sammenhæng kan man ikke påvise – i hvert fald ikke så entydigt, som hr. Per Clausen lægger op til. Det, som man lægger vægt på, er jo i høj grad, om der er høj pålidelighed og hurti-