

ge, hyppige og sikre forbindelser i den kollektive trafik. Det får folk til at tage den kollektive trafik. Det er ikke så afgørende, om taksterne stiger lidt mere eller mindre.

Der er det jo netop sådan, at regeringen har lavet et takstloft, så priserne ikke kan stige mere, end omkostningerne stiger. Der skal man så også som et led i den her analyse være opmærksom på, at når brændselspriserne stiger, bliver det jo også dyrere at køre i bil. Det må man tage højde for, og derfor er det jo sådan, at hvis endelige omkostningerne spiller en rolle, så er stigningen i omkostningsniveauet nok nogenlunde det samme, fordi brændstofprisen jo er en del af grundlaget for det tilladte takstloft.

Kl. 14:22

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Per Clausen.

Kl. 14:22

Per Clausen (EL):

Jeg er da enig med ministeren i, at hvis det var sådan, at de her prisstigninger var betaling for forbedret kvalitet og højere regularitet, altså færre forsinkelser, så kunne man overveje, om det ikke havde nogen negativ konsekvens. Men når vi ser tilbage på de diskussioner, vi har haft om trafikalselskabernes vilkår, den kollektive trafik i de store byer og i regionerne det sidste års tid, så har det jo entydigt været sådan, at de meldinger, der er kommet, har gået på forringelser.

Det er jo rigtigt nok, at forringelserne for en dels vedkommende i forbindelse med budgetlægningen for i år blev udsat til sommer eller til det kommende års budgetter, men det er jo det ene, vi ser. Det andet, vi ser, er altså de her prisstigninger, og ministeren kan jo ikke komme uden om, at den generelle tendens i årevis har været, at prisstigningerne har været større på den kollektive trafik end på den individuelle transport. Derfor har vi så haft en situation, hvor der har været et massivt pres på folk til at vælge en løsning, som vi jo er enige om er den forkerte, når vi snakker om at reducere CO₂-udslippet.

Kl. 14:23

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Ministeren.

Kl. 14:23

Transportministeren (Lars Barfoed):

Må jeg for det første sige med hensyn til takststigningerne: Hvis man ser tilbage på 1990'erne, i årene efter man gav et tilskud til nedsættelse af taksterne, så skete der selvfølgelig en nedsættelse af taksten i lige præcis det år, men så begynd-

te priserne at stige med henholdsvis 2,9 pct., 4,8 pct. og 6,8 pct. i 1999, og så faldt prisstigningerne til 4,8 pct. i 2002, 6,3 pct. og 9,4 pct. i 2004, hvor man jo så ophævede tilskuddet, men i stedet for investerede pengene i bedre trafik. Og så har der været prisstigninger på 3,1 pct. både i 2005 og i 2006. Vi har altså også et tilladt loft på 3,1 pct. nu. Så der er sådan set ikke tale om, at der skulle være specielt høje takststigninger i øjeblikket i forhold til tidligere.

Derudover har regeringen jo besluttet at aftale med et bredt flertal her i Folketinget, at vi investerer massivt i den kollektive trafik, og dét flytter noget i forhold til CO₂, for det er den investering i infrastruktur og i kollektiv trafik, der for alvor skal gøre det mere attraktivt at tage toget og bussen. Det er det, der flytter noget på CO₂-udslippet, ud over det, vi gør for at fremme elbiler, alternativ teknologi osv. Dét flytter noget. Regeringen har lagt op til kloge kørselsafgifter, der også vil flytte noget på CO₂-udslippet. Så nettoresultatet af regeringens politik er, at vi får nedbragt CO₂-udslippet fra trafikken.

Kl. 14:24

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Per Clausen.

Kl. 14:24

Per Clausen (EL):

Det bliver spændende, om regeringen en dag tør sætte tal på, hvor meget man forventer CO₂-udslippet fra transporten vil blive reduceret, for regeringen har jo systematisk sagt, at det vil man ikke.

Så vil jeg sige, at ministeren jo har fuldstændig ret i, at prisstigningerne på den kollektive trafik i de sidste 20 år næsten hvert eneste år har været højere end de almindelige prisstigninger. Så der er ikke noget usædvanligt i situationen nu, det har ministeren ret i. Det er bare en fortsættelse af en mangeårig udvikling, som der blev sat en lille bremse for, da Enhedslisten medvirkede til at sikre, at der kom et tilskud til taksten. Men ellers har det gået sin skæve gang hele tiden. Det, der bare er forskellen, er, at vi inden for de sidste par år har fået en klar politisk erkendelse, også i andre partier end i Enhedslisten, af, at det er vigtigt af hensyn til at reducere CO₂-udslippet, at vi får flyttet transporten.

Så havde jeg måske en forventning om, at det, når vi nu havde fået den erkendelse til at brede sig, så også fik nogle konsekvenser for, hvilken politik man vil føre i forhold til de takststigninger, man vil acceptere.