

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 18. november 2008
Dok.id
J. nr. 004-u18- 740
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 11. november 2008 stillet mig følgende spørgsmål 114 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 114:

"Skulle ministeren komme til den konklusion, at han ikke helt har haft belæg for sit korstog mod for høje administrationsomkostninger, bedes ministeren angive, hvilke tiltag kommuner, regioner og trafikelskaber alternativt kan gøre for at imødegå de store omkostningsstigninger, der er i transportsektoren og som langt overstiger de tilladte takststigninger for passagererne og de begrænsninger, som kommuner og regioner arbejder under. Eller vil ministeren alternativt hjælpe med lidt kompensation for de store stigninger til rutebilkørsel, der er konstateret efter indgåelse af sommerens aftaler om økonomien i regioner og kommuner for 2009?"

Svar:

Det er måske lidt voldsomt at bruge betegnelsen "korstog" i denne sammenhæng.

Jeg vil gøre opmærksom på, at problemer med sammenligning af administrationsomkostninger ikke nødvendigvis betyder, at der ikke kan være et effektiviseringspotentiale.

Regeringen står ikke her og nu står klar med en pose penge til bustrafikken. For 2009 har regeringen, KL og Danske Regioner aftalt en samlet ramme for kommunernes og regionernes udgifter. Såfremt kommunernes og regionernes udgifter udvikler sig anderledes end forventet, kan KL og Danske Regioner bringe dette op i økonomiforhandlingerne.

Efter min opfattelse må økonomien i bustrafikken ses over en længere tidshorison. De høje oliepriser i perioder af 2008 vil betyde meromkostninger for hovedparten af trafikelskaberne i 2009. Oliepriserne udvikler sig imidlertid ikke altid som forventet, nogle år falder oliepriserne, og andre år stiger oliepriserne.

Det seneste års tid er oliepriserne først både steget og siden faldet markant mere, end vi har set i mange år. Oliepriserne er således siden toppen i juli 2008 mere end halveret. Stigningen i kontraktbetalingen i 2009 bliver som en konsekvens heraf påvirket i nedadgående retning.



Fortsætter oliepriserne med at være lave – og det er ikke utænkeligt som følge af finanskrisen – vil det bevirke lavere kontraktbetaling i 2010.

Side 2/2

Takstloftet korrigeres med to års forsinkelse for den faktiske udvikling. Loftet vil derfor over tid svare til pris- og lønudviklingen i den kollektive trafik, men det kan ikke undgås, at der de enkelte år kan være afvigelser mellem den forventede og den faktiske udvikling.

Jeg vil opfordre regionerne og kommunerne til at tage disse forhold i betragtning i prioriteringen af bustrafikken.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed