

## Talepapir til brug ved åbent samråd i TRU vedr. takster 24. april 2009

---

Spørgsmål AI: "Ministeren bedes redegøre for regeringens holdning til udviklingen i billetpriserne i den kollektive bustransport med henvisning til de udmeldte takststigninger på op til 4,8 pct.?"

### Svar på spørgsmål AI:

Taksterne i den kollektive trafik er underlagt et takstloft, der sikrer en rolig prisudvikling i den kollektive trafik, på linje med pris- og lønudviklingen.

Samtidig sikrer loftet mod, at trafikselskabernes økonomi udhules med forringelser af trafikudbuddet til følge. Det skyldes bl.a., at takstloftet fremskrives efter samme principper som trafikselskabernes kontrakter med busentreprenørerne.



Det har jeg ved tidligere samråd fornemmet, at SF (og flere andre partier) egentligt syntes, var en god ide.

Takstloftet er baseret på en række indeks, der afspejler trafikselskabernes omkostninger.

Takstloftet for 2010 på 4,8 pct. er således et udtryk for, at lønninger, brændselspriser og andre omkostninger er steget, og derfor skal trafikselskaberne selvfølgelig også have mulighed for at indkalkulere de omkostningsstigninger i taksterne.

De 4,8 pct. er altså ikke en takststigning ud over stigningen i trafikselskabernes omkostninger.



Et flertal i Folketinget 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.

Stigende lønninger øger omkostningerne for trafikselskaberne, men betyder jo altså også, at folk får flere penge mellem hænderne.

Prisstigningerne afspejler altså nu engang de omkostninger, der er.

I perioder, hvor oliepriser og brændselspriser generelt stiger mere, end vores lønninger i samfundet gør, så er det jo i virkeligheden udtryk for, at vi alle sammen bliver fattigere, fordi vi skal



bruge en større del af vores indkomst på brændsel.

Det er en omkostning, der må betales et sted, og så må vi spare andre steder.

Sådan er det jo. Uanset hvordan man stiller det op, kan vi ikke bare lade, som om vi i det her samfund ikke bliver fattigere, hvis oliepriserne stiger mere, end vores produktion stiger.

Det er jo i forvejen sådan, at det offentlige bidrager med betydelige tilskud til den kollektive trafik. Det, man betaler for at tage bussen og toget, er rundt regnet kun halvdelen af det, det koster at drive busser og tog.

Jeg vil gerne understrege, at takstloftet netop er et loft. Der er ingen, der siger,



trafikselskaberne skal ramme det. De kan holde sig under loftet, men der er et loft, så vi sikrer, at priserne højest stiger i takt med omkostningerne.