

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 165: Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet. (Liberalisering af fjernbuskørsel og sammenlægning af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet).

Af trafikministeren (Flemming Hansen).
(Fremsat 20/3 2002)

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Flemming Damgaard Larsen (V):

Venstre støtter lovforslaget om liberalisering af fjernbuskørsel og sammenlægning af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet.

Venstre hilser med meget stor glæde, at det nu endelig lykkes at få skabt grundlag for, at der gives borgerne et bedre og mere alsidigt trafikudbud, end det er tilfældet i dag.

I et dynamisk samfund, der hele tiden er i udvikling og i stadig bevægelse, er det meget vigtigt, at der er så varieret et udbud af transportmuligheder som overhovedet muligt, et udbud, der giver gode og reelle valgmuligheder for den enkelte til at lade sig transportere på den mest hensigtsmæssige måde i forhold til vedkommendes behov og ønsker, et udbud, der giver et godt kvalitativt og kvantitativt kollektivt trafiktilbud.

Hertil kommer, at udenlandske erfaringer viser, at flere fjernbusser forbedrer den samlede kollektive trafik og samtidig tiltrækker et større passagergrundlag til den kollektive trafik. Fjernbusser bidrager derfor til øget mobilitet i samfundet.

Altså: Flere fjernbusser tager dels passagerer fra privatbilismen og skaber dels et nyt marked af rejsende, som ikke ville have rejst uden fjernbusser.

Erfaringer fra England og Sverige, der henholdsvis har en totalt liberaliseret fjernbustrafik og har en ret så liberal ordning, viste ved overgangen fra det, vi kender i Danmark, og til den nye ordning, at op til 25 pct. af fjernbuspassagerne kom fra bilen, og op til 25 pct. var nye rejsende, som uden fjernbussernes tilstedeværelse ville have afstået fra at rejse. De nye rejsende kom fra lavindkomstgrupper som bl.a. stude-

rende, pensionister og personer på sociale ydelser.

Liberaliseringen er naturligvis også en fordel for busoperatørerne, der således får et større og mere fleksibelt marked at operere på. Det giver bl.a. driftsøkonomiske fordele og mulighed for en bedre udnyttelse af et meget dyrt materiel.

Kl. 15.20

Det valg, der skal foretages om, hvor der er behov for fjernbuskørsel, er busvognmændene, som bærer den økonomiske risiko og har den daglige kontakt med markedet, bedst til at foretage, langt bedre end et centralt kontor.

For pendlerne vil lovforslaget også have en positiv virkning. I dag er det sådan, at mange pendlertog har for lille kapacitet, altså at mange pendlere må stå op i togene, som vi også har hørt under den foregående debat. Den konkurrence, som lovforslaget medfører, og den øgede kapacitet, der skabes, vil givet forbedre forholdene for pendlerne.

To forhold i lovforslaget vil jeg godt give et par ord med på vejen. Det ene er, at det er vigtigt at sikre, at der ikke gives offentlig støtte til fjernbusruter, der drives på et liberaliseret marked. Venstre er således enig med høringsudtalelsen fra Danske Busvognmænd.

Det andet er den store fordel for både passagerer, busvognmænd og amtslige trafikselskaber, at der kan indgås aftaler mellem busoperatøren og lokale eller regionale myndigheder om udførelse af lokal eller regional kørsel på ruten. Det er også en af de fordelagtige smidigheder, der er indbygget i lovforslaget.

Afslutningsvis vil jeg sige, at den liberalisering og afregulering, som er hensigten med lovforslaget, støtter Venstre således varmt. Venstre vil give lovforslaget en meget positiv behandling under udvalgsbehandlingen, hvor vi også er parate til at drøfte gode elementer fra hørings svarene. Jeg tænker især på de positive bidrag fra Danske Busvognmænd.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg vil gerne høre fra Venstres ordfører, hvad årsagen er til, at man støtter det her forslag vel vidende, at der er et forsøg i gang med en udvidelse af fjernbusdriften, som skulle løbe frem til år 2004. Hvorfor ikke afvente de erfaringer, man kan gøre sig, ikke bare i Sverige og England, men faktisk også i Danmark, før man lægger sig fast på, hvilken model man skal benytte sig af?