

Det sidste punkt på dagsordenen er:

**9) 1. behandling af lovforslag nr. L 26:**

**Forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber og lov om jernbane. (Takstkompetence og regler om kundgørelse m.v.).**

Af transportministeren (Lars Barfoed).

(Fremsættelse 08.10.2008).

Kl. 13:21

**Forhandling**

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Forhandlingen er åbnet. Hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 13:21

(Ordfører)

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Der er bred politisk enighed om behovet for at gøre den kollektive trafik til et mere attraktivt valg, ikke mindst for pendlerne rundtomkring i landet, og her er det en meget stor fordel for passagererne i den kollektive trafik, at vi i Danmark har opbygget et enkelt system, hvor busbilletten også gælder i toget og omvendt. Målet er at gøre det enkelt og overskueligt for passagererne at bruge den kollektive transport. Med det kommende elektroniske rejsekort tager vi endnu et skridt hen imod realiseringen af dette mål.

Den danske billetordning bygger på et aftale-system mellem trafikskaberne og togoperatørerne, og den aftale er en forudsætning for det her enestående billetsamarbejde. Med dette lovforslag præciserer vi de overordnede rammer og principper for takstsamarbejdet; der tages højde for, at trafikskaberne i sagens natur har den største interesse i de korte rejser, mens togoperatørerne har den største interesse i de længere rejser, herunder med hensyn til indtægter fra billet-salget. Der er brug for en præcisering af rammerne for dette samarbejde, og det gennemfører vi nu med dette lovforslag, som vi hilser velkommen og støtter.

Kl. 13:22

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Benny Engelbrecht.

Kl. 13:23

(Ordfører)

**Benny Engelbrecht (S):**

Forslaget om fordeling af takstkompetence er nok en del af en politisk aftale, som Socialdemokraterne ikke er med i, men netop på dette punkt valgte vi at indgå en stemmeaftale, da området senest blev behandlet. Derfor kan det

også undre, at vi ikke er blevet inddraget i en drøftelse forud for fremsættelsen af dette lovforslag.

Der skal naturligvis være fælles aftaler om billettaksterne, de såkaldte bus- og togaftaler, mellem trafikskaberne og jernbaneoperatørerne, uanset hvilke grænser der gælder for trafik- og jernbaneselskaberne. Det er også rimeligt, at forbrugerne har gennemskuelige vilkår til sammenligning af takster, det er vi slet ikke uenige i.

Forslagets øvrige indhold synes at være tekniske og sproglige rettelser, som ikke udgør noget større problem.

Der har ligget en grundig analyse af takstsystemet til grund for forslaget med dybtgående analyser af, hvor trafik- og jernbaneselskaberne får deres takstindtægter fra, og spændingen knytter sig derfor til, hvordan selskaberne fordeles billetindtægterne, når deres økonomiske interesser stort set er modsatrettede. Busejerne får jo altså mest ud af at køre korte ruter, mens jernbanerne får mest ud af de lange rejser, og det kan jo altså give uenigheder.

Derfor forstår jeg heller ikke helt, hvorfor ministeren afslår det forslag fra Danske Regioner, som fremgår af høringssvarene, et forslag om, at der i lovforslaget skal stå, at trafikskaberne skal være enige om takstfastsættelsen der, hvor trafikskaber og jernbanevirksomhed aftaler, at trafikskabet skal omfatte ét takstområde. Det må da alt andet lige være mere betryggende for udbyderne – og deres kunder vel at mærke – at der skal være enighed om taksterne.

Der er i dag en række paradokser i billetsystemet, som jeg synes at vi også skal komme ind på i dag, paradokser, som jeg mener udmærket illustrerer vigtigheden af klare retningslinjer, når det handler om netop billetter og takster. Må jeg i den forbindelse nævne som et eksempel, at DSB's orange billetter ikke kan bruges i hele landet. Dette skyldes, at der ikke er en aftale mellem DSB og en anden operatør på området, og det problem løses så heller ikke med dette lovforslag, men bør nævnes som eksempel på, at hvis der ikke er en klar ramme for samfundets forventninger til de aftaler, der indgås af parterne, ja, så bliver løsningerne let uhensigtsmæssige.

Desuden er det uheldigt, at en passager godt kan købe billet via DSB's hjemmeside, dsb.dk, men kunden kan altså ikke bruge den til omstigning fra et DSB-tog til f.eks. bus eller metro. Det kan man imidlertid godt, hvis den samme billet