

Fri konkurrence også i transportsektoren

Indstillet af Gladsaxe vælgerforening

Danskerne kan i dag rejse billigere fra København til London med Easyjet end de kan rejse fra Frederikshavn til København med DSB. Det er EU, der har sikret fri konkurrence i luften, mens danske politikere har travlt med at sikre monopoler på skinner og vej til skade for danskerne.

Fri konkurrence virker, og sikre forbrugerne billigere transport og flere valgmuligheder. Den danske transportsektor skal liberaliseres så danskerne kan få flere, bedre og billigere transportmuligheder.

I Danmark har DSB monopol på togtransport, taxalovgivningen sætter grænser for hvem, der kan udbyde taxakørsel og til hvilken pris og for fjernbusser har politikerne lavet love så fjernbusser ikke truer DSBs monopol med lavere priser og bedre service.

Prisen for det trafikmonopol, som politikerne har skabt er dårlig service med dårlige tog, høje priser og forsinkelser for danskerne. Et samfund i verdensklasse kræver transportmuligheder i verdensklasse. Og det kan vi kun få med fri konkurrence i hele persontransportsektoren uanset transportform og ikke kun i luften.

I Danmark står DSB for 95% af den samlede passagertrafik på jernbane. I Danmark er det kun jernbanetrafikken i Midt og Vestjylland, som drives af andre end DSB.

Erfaringer med udbud af jernbanedrift til andre transportører end DSB har været positive. I Midt- og Vestjylland, hvor Arriva kører togene har staten sparet mere end 300 millioner kr. på driften svarende til en besparelse på 18% i forhold til, da DSB havde ansvar for trafikken. Ved fornuftige udbud fra det offentliges side er det muligt at få bedre kollektive transportløsninger. Det Forenede Kongerige, Nordirland og Sverige har gode erfaringer med at sætte konkurrencen fri på skinner. Begge lande har oplevet en større fremgang i togtrafikken, end vi har i Danmark. Erfaringerne viser besparelser på 20-30 pct. I forhold til før konkurrencen blev givet fri, nye serviceydelse, større passagertilfredshed og flere passagerer i forhold til ikke udbudte strækninger. Passagererne er mere tilfredse med de tilbud de forskellige jernbaneoperatører har, og udbyderne har tilbyderer nyt og tidssvarende toge modsat DSB, som på mange strækninger kører med forældede materiel.

I de kommende år planlægger Tyskland og Norge at udbyde deres togdrift, så andre transportører end de nationale selskaber kan drive jernbanedrift.

Det Konservative Folkeparti vil arbejde for en liberalisering af transportsektoren i Danmark så der kommer konkurrence til gavn for danskerne, så der kommer flere transportmuligheder til danskerne med bedre service.

Staten er ikke effektiv ejer af DSB, da der er mange

politiske interesser, der prioriteres af politikerne før god jernbanedrift. Det ses tydeligt ved DSBs indkøb af IC4 togene. Staten skal derfor ikke eje et jernbaneselskab og drive togdrift i Danmark. Det skal overlades til private selskaber at drive ruterne. Hvis der er ruter, som ikke kan drives på kommercielle vilkår, men som kommuner, region eller staten finder vigtige af hensyn til infrastrukturen, kan disse ruter udbydes i licitation.

Staten har gennemført et udbud af færgedriften til og fra Bornholm med det resultat at priserne faldt. Samme positive resultat kan opnås ved at udbyde driften af jernbaneruter både nationale og regionale ruter.

Den borgerlige regering i 80'erne gennemførte med succes udliciteringer af busdriften, hvor omkostningerne til busdriften faldt. Det viser, at fri konkurrence betyder lavere priser og monopol højere priser og dårligere service.

Drift af fjernbusser i Danmark er underlagt regler og restriktioner for, at de ikke skal kunne konkurrere med DSB. Til trods for dette har fjernbusserne vist, at de er et konkurrencedygtigt alternativ til DSB, som kunderne efterspørger.

Det Konservative Folkeparti vil derfor arbejde for, at fjernbusser liberaliseres så busselskaber kan udbyde de ruter, de vil, efter det kunderne efterspørger og

statslige regler om, hvor busser må stoppe og ikke stoppe afskaffes. Fjernbusser er et godt alternativ til hurtig og effektiv transport, hvor det ikke er rentabelt at anlægge en jernbane. Mange mindre byer, som i dag ikke har et godt transporttilbud vil med fri konkurrence på fjernbusser få et godt tilbud om kollektiv transport. Det danske taxamarked er underlagt lovgivning om licens til at måtte køre taxa og priser. Teknologi har i dag brudt taxabransens monopol på taxakørsel, og tiden med licenser og faste priser vil aldrig komme tilbage. Retten til at køre taxa bør derfor liberaliseres, så alle kan køre taxa med fri prissætningen. En fuld liberalisering af taxaerhvervet vil være en fordel for både kunderne og vognmændene. Liberaliseres taxabransen vil det betyde, at vognmændene vil udvikle nye servicetilbud til deres kunder samt generelt yde en bedre service.

Det Konservative Folkeparti vil arbejde for:

- At DSB privatiseres og sælges til private investorer.
- At retten til at drive jernbanedrift med flere udbydere til gavn for danskerne sikres.
- At stat, region og kommuner kan udbyde ruter, hvis det af hensyn til infrastrukturen anses for væsentligt.
- At retten til at drive buskørsel med ruter mellem danske byer liberaliseres.
- At alle sikres ret til at nedsætte sig som taxavognmand og prissætningen liberaliseres.