

ge sig et geografisk og samfundsmæssigt ansvar.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Det skal vi også. Men det ansvar, vi skal påtage os, er at drage omsorg for, at der bliver en trafikbetjening ude i de forskellige områder af landet.

Men vi har ikke den opfattelse, som venstre-fløjen har, at vi med statsmidler skal drive busselskab her i Danmark. Det skal den frie konkurrence nok selv klare, uden at vi her fra Folketingets side skal være med til at bestemme, hvordan busselskaberne skal køre.

Så derfor er det, som jeg har sagt, en guds lykke, at man har truffet den her beslutning, og jeg håber, at den vil være omsiggribende på en lang, lang række andre områder.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Jeg bliver nødt til at gentage mit spørgsmål én gang til: Landsforeningen Danmarks Bilruiter har vurderet, at det her ikke medfører fri konkurrence, men monopolisering, fordi forudsætningerne for en fri konkurrence i denne branche ikke er til stede. Hvis Danmarks Bilruiter har ret i deres analyse, hvad vil Venstre så gøre, når nu Venstre ønsker fri konkurrence, for at sikre den fri konkurrence?

Hvordan kan man sikre det, så det ikke bare bliver et par monopoler, der snupper hele kagen? Hvordan kan man sikre det, hr. Heiselberg?

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg tror, der er noget, hr. Kolstrup fuldstændig har misforstået. Hvis Danmarks Bilruiter skulle have udtalt sig sådan, som de bliver citeret for, så har de også misforstået noget. For det, der vil være den værste konkurrence for dem, er, hvis man kan blive ved med statsmidler at drive busvirksomhed her i Danmark, sådan som f.eks. Combust har gjort.

**Kaj Ikast (KF):**

Det Konservative Folkeparti kan støtte dette forlig, vi har lavet. Jeg synes det er godt. Jeg synes, der er perspektiver i det her. Vi får stoppet alle de mange rygter, der har været, om at der har været statspenge i konkurrencen, som har været med til at udkonkurrere små vognmænd

rundt omkring i landet. Og jeg er glad for ministerens holdning her: at vi ikke tager 25 pct., men sælger alle 100 pct. på én gang.

Vi står bag det her forlig og vil være med til at gennemføre det på en sober og pæn måde.

For at der nu ikke skal være tvivl om det, Danmarks Bilruiter mener, så er det, at de vil opkøbe det og dele det ud i små selskaber, så man kan holde det ude i regionerne igen. Og det er noget helt andet end det, hr. Kolstrup omtalte før.

**Margrete Auken (SF):**

Jeg synes ikke, det er noget helt indlysende forslag det her, fordi der bl.a. foreligger meget forskellige forklaringer på, hvorfor det går skidt i Combust i øjeblikket.

Altså, forslaget har én forklaring, som går ud på, at de overenskomster, man har, er så fordelagtige for chaufførerne og hvem det nu måtte være, tjenestemænd og hvad ved jeg, at det ikke er til at drive busvirksomhed på de vilkår. Og den henvendelse, vi har fået fra Landsforeningen Danmarks Bilruiter, går jo altså i en lidt anden retning. De siger, at det går skidt, fordi det simpelt hen har været dårligt ledet, og fordi de har haft en for ekspansiv strategi.

Jeg ville egentlig være glad, hvis vi kunne få en lidt bedre opklaring af, hvad grunden er, bl.a. når man skal diskutere det emne, som før blev forhandlet sådan vel ideologisk mellem hr. Heiselberg og hr. Kolstrup på en måde, som jeg ikke fandt sådan frygtelig opklarende, men jo nok kampberedt.

Jeg ville egentlig spørge ministeren, om hun ikke kunne kommentere de indvendinger, der er kommet bl.a. fra Landsforeningen Danmarks Bilruiter. Det ville være noget af det, som ville høre med til vurderingen fra vores side, af, hvorvidt vi skal synes, det er en god idé.

Så er der det andet synspunkt, som de private bilruiter lægger frem, nemlig at deres mulighed for at komme ind og tage del i den her konkurrence er vanskelig i den her situation, hvor de jo altså påstår – og det har hr. Kolstrup da ret i – at hvis udbudet bare går, som det ligger her, er der ikke nogen danskere, der har mulighed for at gå ind og byde på det. Så får vi altså den dér ikke så meget internationalisering som monopolisering, som kan blive en farlig sag i det spørgsmål, og det går ud over, skriver de private busselskaber, konkurrencen og forsyningsikkerheden.