

an på, hvad det er for en prissætning, der bliver på Combustil sin tid. Derfor er det ikke et spørgsmål, der kan svares på i dag, men er noget, der kan klares op, efterhånden som vi nærmer os et tidspunkt, hvor Combustil kan prissættes på en fornuftig måde, og vi derefter kan se, hvordan Combustil kan afhændes.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Jeg skal blot høre, om det er korrekt opfattet, at trafikministeren med dette lovforslag og Socialdemokratiet med dette lovforslag ønsker at falde sammen med Venstre på dette punkt og ønsker, at nu skal vi altså én gang for alle have en meget grundlæggende privatisering. Eller skulle det være sådan, at man ønsker, at f.eks. andre offentlige selskaber kunne komme ind, og at man kunne genvitalisere offentlig drift på en ny og bedre måde?

Mit spørgsmål går altså på: Står vi nu her ved et vadested, der hedder, at vi én gang for alle siger farvel til offentlig drift på busområdet, og er det korrekt opfattet, at Socialdemokratiet her er ét hundrede procent enig med hr. Heiselberg, der står dernede, og smelter helt sammen med hr. Heiselberg i dette spørgsmål?

Mit spørgsmål er foranlediget af, at hr. Søren Hansen den 27. januar 1995 tog afstand fra, at man blot solgte 25 pct.

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Det kan jeg godt forstå, at hr. Søren Hansen gjorde i 1995, for da var Combustil for det første overhovedet ikke klar til at blive solgt, og for det andet var busmarkedet anderledes på det tidspunkt. Da havde man ikke gennemført det, man har nu, hvor stort set al trafik har været i udbud og derfor er kommet over i markedskræfternes boldgade.

Det er en udvikling, som er en følge af, at vi har et udbudsdirektiv, der skal følges. Vi er simpelt hen pisket til at lave disse udbudsforretninger, og det hænger jo sammen med, at busdrift fra tidernes morgen har været i privat regi. Det er ikke noget nyt fænomen. Det er jo ikke sådan, at vi her har en situation, hvor det altid har været offentligt, og at vi pludselig er begyndt at privatisere. Det er et område, der altid har været privat og baseret på privat entreprenørskab, når det drejer sig om den lokale og regionale trafik. Kun den landsdækkende og mere overordnede regionale trafik var en del af

DSB's naturlige aktiviteter som følge af, at man ikke havde jernbaneskiner alle steder.

Da vi lavede loven om den regionale kollektive trafik, besluttede vi her i Folketinget, at vi skulle lave en anden struktur på det her, og i den sammenhæng traf vi faktisk den beslutning, der indebar den udvikling, vi senere har set på dette område. Men i virkeligheden vender vi jo bare tilbage til den situation, der var, eller jeg vil sige, at vi fastholder den situation, der var.

Den eneste forskel er, at vi nu siger, at med den ansvarsændring, der er sket, hvor vi har lagt ansvaret for den kollektive trafik på regionalt og lokalt plan ud til amterne, er der ikke længere noget argument for, at vi skal drive et statsligt busselskab, fordi det er nu amterne, der bærer ansvaret for busdriften i dette land, medens staten bærer ansvaret for statens jernbaner. Dermed er det for mig at se og for regeringen at se en helt naturlig konsekvens af, at vi har lavet den ændrede og mere klare ansvarsdeling, som vi gennemførte med loven om den regionale kollektive trafik.

Så der er her ikke tale om et ideologisk opgør, men alene om en konstatering af, at vi har skabt en større klarhed på dette område, og vi har adskilt, hvad der er det private opgave, og hvad der er det offentlige opgave. Jeg vil sige til hr. Søren Kolstrup, at det offentlige opgave her er at sørge for et serviceniveau og sørge for, at der er en ordentlig betjening i de lokale yderområder osv.

Det er det offentlige opgave, det er det, amterne har fået som deres ansvarsområde, og som vi forventer, at de lever op til, men vi har ikke givet dem det ansvar, at de skal drive busserne. Her har vi sagt til dem, at de skal bruge de private busoperatører, og det er fortsat meningen.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Jeg er enig med trafikministeren i, at der er megen logik i denne sag. Går man først ind på EU's udliciteringsregler, er det ganske klart, at man havner i denne situation. Der er der ikke noget mærkeligt. Jeg er ganske enig med trafikministeren i denne beskrivelse. Men det springende punkt er, om man opfatter udliciteringen og privatiseringen og liberaliseringen som verdens endestation, eller om man vil undgå disse regler ved at lægge busdrift direkte ind under det offentlige, direkte ind under demokratisk