

Venstres foranledning, men det vil måske opklares i løbet af den kommende tid. Jeg vil gerne sige i den sammenhæng, at der er jo ikke tale om at oprette et nationalt trafikselskab; der er tale om at bede de amtslige trafikselskaber om i fællesskab at gøre det, de jo allerede gør i nogen udstrækning i Jylland med X-busserne, altså at gøre det samme med fjernbusruterne.

Så kan jeg konstatere, at hr. Heiselberg nok har scoret overskriften i Thisted Dagblad:

»Nedlæg Thybanen!« Det bliver en fin overskrift i Thisted Dagblad, men det er ikke noget, regeringen overhovedet har på dagsordenen; det vil jeg gerne understrege.

Hr. Kaj Ikast valgte det gratis standpunkt i dag. Hr. Ikast valgte det standpunkt, at vi bare skal gøre det hele frit – med den viden i baghovedet, at det vil der aldrig kunne samles flertal for her i Folketinget, heller ikke med Venstres stemmer bag; det er jeg ganske sikker på. Der holder liberalismen op, også for Venstres vedkommende og også for De Konservatives vedkommende, når først det kommer til stykket. Men lad os nu se; det står os jo frit for, og det står jo De Konservative frit for at vælge et gratis standpunkt, og det var så det, der skete i dag.

Men hvorfor er det så, vi ikke kan give det hele frit? Hvad er det for nogle konsekvenser, det ville have, hvis vi gjorde det? Ja, det ved vi jo sådan set ikke. Worst case kan betyde, at man får en situation, hvor en række private scorer kassen, gevinsten, alle de steder, hvor der er mange kunder, og staten omvendt efterlades med smerten ved at måtte betjene de områder i landet og de tidspunkter af døgnet, hvor der ikke er ret mange kunder, men kunder, som alligevel skal betjenes af den kollektive trafik. Derfor lavede vi det grundige forsøg, som faktisk tager alle de punkter med, som kan efterprøves, og som bl.a. Fjernbusforeningen har peget på. Vi går ind og analyserer: Er der det marked, og er det marked i givet fald så stort, som Fjernbusforeningen mener? Hvad er det for kunder, man i givet fald vil få i butikken? Er det, som fjernbusselskaberne siger, og som Transportrådet påpeger, et særligt kundeselement, som DSB måske har svært ved at betjene? Kan det være handicappede, kan det være studerende, kan det være ældre? Der kan måske være nogle kundegrupper, men hvad er det for kundegrupper? Det analyserer vi i det forsøg, vi her laver.

Og hvad betyder det for DSB og dermed for den offentlige økonomi at indføre fjernbusser i større skala, som der lægges op til med forsøget? Betyder det noget for den service, som kunderne oplever, at man vælger en anden udbudsform end den udbudsform, vi traditionelt kender fra trafikselskaberne, hvor det er trafikselskaberne, der får passagerindtægterne mod at betale en fast pris til operatørerne? Her bliver det omvendt; her er det operatørerne, der køber sig en ret til at køre, og så scorer de i øvrigt alle passagerindtægterne til egen kasse, og så er det et spørgsmål om, hvor dygtige de er til at drive deres forretning, og hvad de kan få ud af en sådan forretning. Det er en anden måde at gøre det på, som Fjernbusselskabet selv har lagt megen vægt på.

Forsøget er skruet sådan sammen, at det er egnet til, at vi kan teste en række af de ting, som bliver ført frem, og som kunne være fordelene, og vi kan også få testet, hvilke ulemper der er forbundet med at give mere frie muligheder for fjernbustrafik i Danmark. Jeg tror, det er meget nyttigt, at vi får den mere fælles viden om, hvad det er; i stedet for at vi baserer det på tro; uanset om det så er troen på de rene markedskræfter eller det er en tro på, at det er nødvendigt med en mere statslig regulering.

Jeg kan svare hr. Kaj Ikast på det konkrete spørgsmål, at fjernbusselskaberne jo altid har skullet søge at få en åremålsbestemt tilladelse.

Og hvis det går sådan, som hr. Arne Melchior nævner, at vi ikke kan vedtage busloven inden sommerferien, vil det betyde, at man fortsat vil køre efter den nuværende lov, og at Persontrafikrådet har at rette sig efter den nuværende lov i sine afgørelser. Det vil være konsekvensen i fremtiden, hvis vi ikke får busloven vedtaget inden sommerferien, og så må vi jo se, hvad der kan ske i det næste folketingsår.

Der er flere, der har været inde på spørgsmålet om, hvad der er fair konkurrence, og hvad det er for en service, vi skal sikre der kan stilles til rådighed for kunderne i den kollektive trafik, når det f.eks. drejer sig om at betjene store begebenheder med kollektiv trafik eller med en busbetjening af en eller anden slags.

Det er jo igen et sted, hvor vi skal finde en balance. Er det fair, at man som rutekørsel kan køre en virksomheds medarbejdere til julefrokost på kroen 20 km væk, som om det er rutekørsel? Er det fair? Nej, det vil vi vel egentlig alle sammen karakterisere som turistkørsel,