

[Kim Behnke]

der langt hen ad vejen enighed om, at det var en god idé. Der blev på daværende tidspunkt formuleret en model. Efter at Justitsministeriet havde undersøgt sagen nærmere, blev der formuleret en model gående ud på, at man lavede ét statsligt aktieselskab, og så skulle aktierne successivt sælges til forskellige private interessenter.

Der blev med rette i den offentlige debat, der var, rejst det kritikpunkt, at man opnåede det, som ministeren sagde her, nemlig at man ville få et privat monopol til at overtage et offentligt monopol. Det argument gjorde indtryk på os i Fremskridtspartiet, fordi vi mener, at når man privatiserer, skal man samtidig huske at deregulere, sådan at der ikke opstår unødige lovbestemte private monopoler.

Derfor er dette forslag også indrettet på en sådan måde, at der skal være mindst to, men sandsynligvis flere aktieselskaber. Det må den nærmere undersøgelse af markedsmulighederne afdække. Men altså mindst to private selskaber, og derved er der ikke noget privat monopol.

Trafikministeren gør så den bemærkning, at den tidligere justitsminister, hr. Hans Engell, var kommet med et forslag, der var identisk med dette her. Det er ikke tilfældet. Som ministeren vil kunne læse på side 3, sp. 2, var det sådan, at det forslag, som hr. Engell kom med som justitsminister, var et forslag, der gik ud på, at man lavede en autorisationsordning, hvor man lod private værksteder få autorisation. Det går dette forslag heller ikke ud på.

Spørgsmålet om habilitetsproblemer er – korrekt – rejst i forbindelse med spørgsmålet om, at man laver en koncessionsordning. Men der er ikke tale om en koncessionsordning her. Der er tale om indbyrdes konkurrerende private selskaber, og der er endda oven i købet indført bestemmelser om, hvem der overhovedet kan få lov til at købe aktierne og eje disse selskaber. Dermed kan vi forhindre, at det bliver Mitsubishi Danmark eller Toyota Danmark eller Volvo Danmark eller Mercedes Danmark, der kommer til at sidde på det her, og habilitetsproblemerne skulle dermed være ude af verden.

Når så trafikministeren mener, at det her vil være den mest vidtgående overførsel af offentlige myndighedsopgaver til private, så er jeg helt enig med hr. H.P. Clausen i, at det har

man jo altså gjort i en række andre lande. Ganske vist har man i en række af de andre lande stadig væk en statslig aktiebeholdning. Dette forslag adskiller sig fra de andre lande med hensyn til, hvor mange aktier staten skal beholde. Der går forslaget ud på, at det skal være en mindretalsaktiepost f.eks. i form af en gylde aktie, hvor man kan udøve den myndighed, der måtte være behov for, hvis disse private aktieselskaber måtte misbruge deres koncession.

Den geografiske spredning er også sikret, i og med at forslaget forudsætter, at det nuværende system med synshaller osv. er det, der bliver solgt til disse private aktieselskaber.

Hr. Erling Christensen mente, at dette forslag ville der aldrig nogen sinde blive flertal for. Det kan hr. Erling Christensen jo håbe bliver korrekt, men vi har i Fremskridtspartiet en forventning om, at der kan opstå en politisk mulighed – måske allerede efter næste folketingsvalg – hvor dette forslag vil være meget velegnet til direkte gennemførelse.

Tak for de pæne bemærkninger fra hr. H.P. Clausen.

Jeg vil derefter vende mig til fru Birthe Rønn Hornbech, som ønskede at få sikkerhed for, at der ikke ville opstå nogen fejl, når et privat firma skulle udøve offentlig myndighedskontrol. I den forbindelse må jeg dels henvise til bemærkningerne til pkt. 3.2. på side 5, dels til bemærkningerne direkte til § 1; begge steder er der redegjort meget nøje for, hvordan det i praksis vil foregå.

Med hensyn til de myndighedsopgaver, som fru Birthe Rønn Hornbech efterlyste en stillingtagen til, nemlig når politiet skal have tilkaldt bilinspektion osv., fremgår det af bemærkningerne til § 1 på side 7, at de udføres på den måde, at man simpelt hen rekvirerer særligt beskikkede medarbejdere fra de private selskaber, og det er så dem, der løser disse opgaver.

Til spørgsmålet om retssikkerhedsproblemer skal jeg sige, at det altså er beskrevet på side 5, hvor der gøres opmærksom på, at dette er et selskab, der lever under koncession, og det har vi så mange andre selskaber der gør. Fuldt af tillid lader vi koncessionerede selskaber forsyne os med strøm, gas og olie, og jeg ved ikke hvad, og det foregår glimrende og på betryggende vilkår, så selvfølgelig kan det også