

ordens skyld vil jeg godt høre disse tre medlemmer, hvoraf de to stadig er til stede i salen, om de er villige til at anbringe nogle af deres sparepenge i disse aktier, vel at mærke selvfølgelig til en kurs, som staten kan være tjent med at sælge dem for.

Jeg venter egentlig ikke noget svar på det, og hvis jeg ikke får et sådant, vil jeg gå ud fra, at de ikke er villige til det, og så er det jo helt klart, hvor hul påstanden om denne fremgangs-måde er.

Formanden:

Hr. Klaus Kjær for en kort bemærkning og derefter hr. Søren Kolstrup for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Klaus Kjær (DF):

Til trafikministeren vil jeg blot sige, at der må være tale om en misforståelse, for jeg tilkendegav jo netop, at Dansk Folkeparti ikke ser særlig positivt på dette lovforslag, med mindre der i det mindste kommer en hensigtserklæring om, at man – måske på længere sigt – vil udbyde aktierne til salg. Ellers ser vi næsten ordningen, som den er i øjeblikket, hvor det er en statsvirksomhed drevet som en offentlig virksomhed, som bedre, for så bevarer vi dog fuld aktindsigt, og så gælder forvaltningslovens regler.

Så det er faktisk en forudsætning for, at Dansk Folkeparti kan medvirke til det her, at der kommer nogle overvejelser om et aktiesalg.

Med hensyn til hr. Arne Melchior's spørgsmål vil jeg blot sige, at det jo er ikke et spørgsmål om, hvorvidt vi vil købe aktier eller ej, men selvfølgelig om, at der skabes en sådan baggrund for DSB, at det bliver attraktivt at investere i DSB.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Ministeren nævnte i sin afrunding, at DSB i sig selv er et miljøaktiv, men jeg vil alligevel spørge, om ministeren ikke mener, at det er vigtigt at få skrevet det ind, når man betænker, at da vi havde liberaliseringen af HT og udliciteringen dér, lagde man jo meget vægt på, at der var en kerne i HT, der var i stand til at eksperimentere med en række busser, der kunne køre så miljørigtigt som muligt.

Derfor vil jeg altså spørge, om ministeren ikke finder, at når det er en selvfølge, at DSB

fungerer som et miljøaktiv, er det vigtigt at få det skrevet ind og dermed give DSB mulighed for at eksperimentere med den optimale miljø-mæssige løsning.

Mit næste spørgsmål lyder: Der er blevet talt om, hvorvidt det anses for et fremskridt, at offentlighedsloven bliver skrevet ind her, men hvad så med de offentlige selskaber, som eventuelt byder sig til som operatører, f.eks. amtslige selskaber? Kunne man dér forestille sig, at disse offentlige selskaber bliver gennemsigtige ved at blive underlagt offentlighedsloven, så vi i det mindste får den udbredt ikke blot til DSB, men også til andre selskaber, der kører som led i offentlige beslutninger?

Formanden:

Så har jeg noteret en kort bemærkning til hr. Thorkild B. Fransgaard og til fru Aase D. Madsen, og derefter er det fru Margrete Auken i anden omgang.

(Kort bemærkning).

Thorkild B. Fransgaard (FP):

Jeg kunne forstå på hr. Arne Melchior, at han nu er interesseret i at udbyde nogle af aktierne i DSB til salg, for han spurgte direkte, om der var nogle af de herrer, der var inde på privatisering, der var interesserede i at købe nogle af dem.

Jamen det kommer da helt an på vilkårene, og hvilken pris det er til. Det er slet ikke sikkert, at vi er uinteresserede i dét, og jeg er da glad for, at hr. Arne Melchior begynder at tænke i de baner.

(Kort bemærkning).

Aase D. Madsen (DF):

Det er igen til hr. Arne Melchior:

Hr. Melchior er bekymret for vores sparepenge, men jeg har lidt på kistebunden, så jeg er ikke bekymret. Jeg ved godt, at det måske ikke er gået så godt med privatiseringen i England, men der er da trods alt mennesker, der har købt aktierne, og selskaber, der har købt aktierne, osv.

Og med hensyn til selve måden, de skal udbydes på, kan man jo gøre det med en »golden share«, så staten til enhver tid har fat i den lange ende. Og når det kan lade sig gøre i England, hvorfor søren skulle det så ikke kunne lade sig gøre i Danmark?