

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 191: Forslag til lov om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S. (Udvidelse af selskabets forretningsmæssige muligheder m.v.). Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen). (Fremsat 11/2 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Helge Mortensen (S):

Det forslaget går ud på, er at give Københavns Lufthavne A/S mulighed for yderligere at udvikle sig på et kommercielt grundlag og få anvendelse for den viden og teknologi, som man har i lufthavnen. Det kan vi give tilslutning til, og det kan vi navnlig gøre på baggrund af, at den udvikling, der har været igennem de sidste 10 år i Københavns Lufthavn, har været så positiv og så god, at det her vil være en naturlig fortsættelse af virksomheden derude.

Svend Heiselberg (V):

Vi må i sandhed sige, at Socialdemokratiet, som i 1993 stort set var imod ethvert salg af statens ejendele, i dag har fået smag for at sælge ud af arvesølvet. Jeg tror, at når en kommende statsminister skal åbne testamentet, vil vi komme til at opdage, at der kun er ragelse tilbage. Og meget af det, der er tilbage, skal man måske give penge for at komme af med. Jeg tænker på DSB Gods og Combust.

Men lige meget hvad har vi jo i Venstre været beredvillige til at sælge ud af statens virksomheder, for vi er af den opfattelse, at staten ikke skal drive virksomhed. Det er de private efter vores mening bedst til. Men jeg kan forstå, at det er en opfattelse, der er ved at brede sig i SF, da det jo er en del af finanslovaftalen, så det er sikkert godt. Det forholder sig også sådan, at det offentlige jo i visse situationer skal være med til at sætse nogle virksomheder, men når de er iværksat, så bør vi overlade dem til de private.

Vi ser jo også, at siden lufthavnen blev omdannet til et aktieselskab, så den i dag drives som en rent privat virksomhed, er den blevet en blomstrende forretning, hvor der hele tiden sker en stor udbygning. Men her drejer det sig om, at staten sælger 17 pct. af sine aktier, fra 51

pct. til 34 pct. Det er en del af finanslovaftalen, som derefter endelig kommer i Finansudvalget.

Ifølge lovforslaget her lægges der op til, at der kan ske en binding i aktieselskabet, så man kan investere op til 20 pct. af aktiekapitalen. Hvis det er sådan, at man i lufthavnen mener, det er tilfredsstillende med de 20 pct., vil vi kunne støtte det fra Venstres side. Vi synes, at der har været en god udvikling i lufthavnen, og den har vi tillid til, og derfor kan vi give tilsagn om, at vi vil støtte lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal blot ønske Venstre til lykke med, at Venstre har en så stor kraft og betydning i den danske samfundsdebat – er bæreren af en bestemt tendens – at det er lykkedes at få socialistiske kræfter spændende fra SF til det gamle socialistparti, Socialdemokratiet, til at overhale Venstre indenom og tage førertrøjen. Til lykke, Venstre, godt scoret! Årtiet er jeres, men århundredet bliver ikke jeres.

Kaj Ikast (KF):

Jeg kan godt forstå, at der er nogle rønnebær, der er lidt sure, men det er de også for den anden side af salen. Vi, der i alle årene har lagt stemmer til opbygningen af Københavns Lufthavne A/S, er jo heller ikke blevet spurgt i denne her sag. Det var SF, der afgjorde den. Alligevel skal vi nok støtte den, men det vil nok være formålstjenligt for det fremtidige samarbejde, at de, der har bygget noget op igennem mange år og er kommet med de lovforslag, der skulle til, og har været dem, der bar det igennem, bliver kaldt til samråd, inden man begynder at sælge ud af det.

Vi er helt enige i det. Men den konkurrence, som Københavns Lufthavne A/S får lov til, kan vi måske godt sætte en finger på. 20 pct. er ikke meget. Det er en meget forsigtig regel, som de må gå ind og investere efter. Men hvis det i hovedsagen skal holdes inden for knowhow-området, må det vel siges at være nogenlunde passende, men det er i underkanten.

Vi forventer jo, at Københavns Lufthavn bliver Nordens store lufthavn. Det var det, der var vores mål igennem alle årene, og det vil sige, at vi forventer, at den kommer op på 24 millioner gæster i 2005, og så vil jeg jo håbe, at de, der står bag ved det her, ikke plukker lufthavnen så meget, at den ikke kan klare den ekspansion, der kommer, men det har man forhåbentlig ta-

get stilling til. Vi vil i hvert fald spørge om det under selve udvalgsbehandlingen.

Vi er positive over for det, der ellers står i lovforslaget.

Margrete Auken (SF):

Nu må hr. Søren Kolstrup stikke fingrene i ørerne for ikke fuldstændig at få et anfald. SF går faktisk ind for det her forslag. Vi føler ikke engang, det er noget, som vi har fået proppet ned i halsen. Vi synes faktisk, at det er velegnet til at gøre det her. Vi har det ikke som Venstre, der med hr. Heiselbergs ord jo gladeligt sælger ud af arvesølvet. Hvis det virkelig er arvesølvet, og det vil sige, hvis vi går hen og bliver fattigere af at sælge det, der er omkring os, så vil vi ikke.

Der er mange ting, som vi bestemt mener ligger bedst under fuldstændig offentlig eller under delvis offentlig forvaltning, og så er der altså ting, hvor vi mener, at det giver god mening at gøre det her, altså at skaffe pengene på denne her måde, som vi kommer til at gøre det i forbindelse med Københavns Lufthavn. Og i og med, at vi sikrer os, at staten stadig væk har den besluttende magt, sådan så man ikke kan ændre på formålet, er det acceptabelt for os.

Det har også været vores betingelse, at de sideaktiviteter, der nu bliver åbnet for, ikke kan få et omfang, så man helt flytter vægten fra Københavns Lufthavn til andre aktiviteter. Vi synes, det er rigtigt, at man kan bruge den viden og den knowhow, man har, uden at skulle til at blive helt bizar, altså at den kan bruges i luft-havnsrelateret virksomhed.

Vi er endelig opmærksomme på, at hovedformålet selvfølgelig stadig væk bliver, at der skal drives lufthavn i København og i Roskilde. Det er det, der ikke skal være nogen som helst tvivl om. Derfor har vi det glimrende med det her lovforslag. Kun hvis hr. Søren Kolstrup har andet end principielle indvendinger imod, at man slæber private til, synes jeg, at det er værd at beskæftige sig med dem.

Hvis hr. Søren Kolstrup nu går op her og opfører en mindre krigsdans til illustration af, hvor galt det er blevet, fordi man går med til nogen sælgen ud her og der, så går jeg altså ikke op og svarer på det. For det er jeg uenig i, og det er SF uenig i, og det har vi faktisk sagt i mange andre sammenhænge også. Der er ikke tale om et skred. Det er et spørgsmål om, at vi tænker med hovedet og ikke med fordommene eller forudfattede, fastlåste positioner, hvad jeg

lige har sagt. Hvis derimod hr. Søren Kolstrup har nogle ting, hvor han kan sige, at det kan skride med lufthavnsdriften, at det kan skride med de her ting, så synes jeg, at det begynder at blive interessant, og det vil vi meget gerne forholde os til.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal takke fru Auken for en invitation til, at vi får en mere punktuelt debat, og så kan vi tage den overordnede bagefter.

Først den punktuelle: Det var interessant, at SF's ordfører nævnte, at man har sikret sig, at flertallet i bestyrelsen fortsat skal være staten. Jeg skal så stille et spørgsmål. Der står jo således i bemærkningerne, at statens repræsentanter skal udgøre flertallet i bestyrelsen, og at det kan ophæves. Det er det ene spørgsmål. Vil fru Auken bekræfte, at forslaget åbner for, at staten kommer i mindretal? Det er det ene.

Det andet er: Er det SF's principielle opfattelse, at det fremtidige aktieudbytte, som der står i forslaget, jo ikke længere i så høj grad skal tilfalde fællesskabet, men private aktionærer? Er det altså en principiel linje, som SF har? Det er det andet spørgsmål.

Det tredje spørgsmål er: I hvilket omfang finder SF at overskuddet skal investeres i andre foretagender og ikke i f.eks. miljøforbedring og udbygning af den danske lufthavn?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hvis man sælger ud til 34 pct., så har man ikke flertal. Så det har jeg da forhåbentlig ikke sagt. Men det, man har, er et bestemmende mindretal. Hvis man går under en tredjedel, kan formålet ændres, og derfor ligger den på 34 pct. Vi har sagt, at vi har lagt meget vægt på det i denne her sammenhæng, så formålet med det aktieselskab, der driver lufthavnen, ikke kan ændres.

Derudover har vi ikke nogen principielle beslutninger om, at man skal gøre det ene eller det andet med overskud. Vi mener ikke, at folk, der driver privat virksomhed i Danmark, partout er af det onde. Vi synes faktisk, at mange af dem er af det gode. Og vi synes, det er godt for Danmark og for os alle sammen, at der er folk, der kan lave noget fornuftigt på den måde. Der har vi faktisk ikke så ondt, som hr. Søren Kolstrup har.

Jeg ved ikke rigtig, hvordan hans samfund skulle se ud, hvis det i virkeligheden ikke var muligt også at lave velfungerende privat virksomhed. Det er så det i denne her sammenhæng. Så er resten i formålsbestemmelserne holdt inden for de 34 pct., som gør, at vi ikke afgiver den definitive beslutning om formålet.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Skal jeg forstå fru Aukens indlæg sådan, at det, forslaget kalder samfundsmæssige interesser, klart skal være underordnet profitmotivet. Jeg synes da, at det er rart at få en bekræftelse fra SF's side på, at SF nu er blevet et så fleksibelt parti, at profitønsket er over de samfundsmæssige interesser.

Det andet spørgsmål går på hr. Holger K. Nielsen, SF's formand. Han talte for et stykke tid siden i pressen om, at man måske skulle genaktivere den gamle debat om virksomhedsdemokrati.

Mener SF's repræsentant, at det bliver lettere eller sværere at gennemføre virksomhedsdemokrati, når det bliver internationale koncerner, der får mulighed for at føre dirigentstokken i lufthavnen. Det synes jeg er en spændende debat at høre SF's melding i, hvis SF altså vel at mærke holder fast i sit syn på virksomhedsdemokrati.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg tror, at vi er uenige, fordi hr. Søren Kolstrup pr. definition mener, at profitinteresser er noget snasket noget. Det mener SF ikke at de pr. definition er. Det er der nogle af dem der er. Men det er de ikke pr. definition.

Vi har altså som sagt ikke noget imod, at der kan sælges ud af det her, hvis vi i øvrigt sørger for, at lufthavnen kan drives fornuftigt, som den skal. Og det mener vi at vi har sikring for i denne her sammenhæng.

Selvfølgelig bliver det da vanskeligere at lave virksomhedsdemokrati, når man gør det på den måde. Jeg mener, det er det mange steder. Vi har ikke fået lavet det endnu. Jeg synes, at vi f.eks. i fællesskab har det helt store problem, sådan som det også var i forvejen med de offentligt ejede selskaber og sådan noget. Der, hvor det bliver bedre, end det var, er ved, at der nu dog er lidt økonomisk kontrol med statens udskejelser. Det har vi ikke, når vi har de offentligt ejede selskaber. Det ved jeg at hr. Søren

Kolstrup er enig med mig i. Der er det jo bare snablen direkte ned i vores alle sammens lommer, og så sidder der alligevel nogle mennesker, vi ikke kan styre i den sammenhæng.

Nej, jeg har ikke så store problemer med det. Formålsparagraffen er klar, og det er med til, at vi støtter det her.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg takker fru Auken for svaret og kan konstatere, at formålet klart går ud på, at privatøkonomiske interesser står over de samfundsmæssige interesser. Det står i indledningen til forslaget, og derfor må jeg forstå fru Aukens svar således, at det er en bekræftelse på, at de økonomiske, profitmæssige interesser skal være over de samfundsmæssige. Det er interessant, når man ved, at fru Auken i andre sammenhænge også er optaget af miljømæssige spørgsmål og CO₂-spørgsmål.

Tak for svaret, vil jeg sige til fru Auken.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Se, når man sælger noget, så får man penge for det, og de penge skal vi bruge. Derfor sælger vi det for at få penge for det. Det er en samfundsmæssig interesse at få penge for det. Så mener vi jo altså, at sådan som vi har konstrueret salget, bliver det ikke decideret samfundsskadeligt.

Vi mener faktisk, vi har styr på, at det kan blive samfundsgavnligt, også selv om der er nogle, der derefter kan få lidt fornøjelse af at købe det, som vi skal have penge for at sælge.

Formanden:

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 12.00

Mødet genoptaget kl. 13.00

Forhandlingen genoptoges

Ole Donner (DF):

Jeg skulle vel egentlig starte med at takke formandskabet for, at man afbrød mødet for mid-

dagspause, umiddelbart inden jeg skulle op med mit indlæg, for der var jo en ideologisk debat i gang, en temmelig kraftig ideologisk debat mellem SF og Enhedslisten, som jeg nødigt ville afbryde.

Lovforslaget her om at få lov til at ændre Københavns Lufthavne, så de får lov til at udvide deres aktiviteter, er Dansk Folkeparti positivt over for.

Vi har forståelse for, at man skal give muligheder for at udvide driftsforhold eller ændre driftsforhold, hvis man skal kunne sælge aktierne til en fornuftig pris, så derfor støtter vi det pågældende lovforslag.

Der er dog under udvalgsarbejdet forskellige ting, som vi gerne vil have undersøgt nærmere i Trafikministeriet. Bl.a. står der noget om, at det ikke skønnes, at det har nogen indflydelse EU-mæssigt. Det vil vi godt have en garanti for. Der står her i lovforslaget: »Lovforslaget skønnes ikke at indeholde EU-retlige aspekter.« Så vi går ud fra, at inden lovforslaget kommer til tredje behandling, er det undersøgt rigtigt, så man med sikkerhed ved, at det ikke er tilfældet.

Og så er der en enkelt ting, som vi også godt vil have undersøgt nærmere. Det er den paragraf, der hedder, at selskabet har pligt til at beskæftige de tjenestemænd, som ikke ønsker at overgå til ansættelse efter stk. 2, men som fortsat ønsker at gøre tjeneste ved lufthavnene i Kastrup og Roskilde. Der vil vi godt sikre os, at konstruktionen ikke er den samme, som den, man brugte, da man oprettede Combis, hvor man så fik nogle forpligtelser over for nogle tjenestemænd, som gjorde, at når man skulle ud i udbud, havde man så store udgifter til tjenestemandsansatte chauffører m.v., så man sagde: Det gør egentlig ikke noget, om vi sætter et par hundrede kroner til i timen på hver bus, bare vi får kørslen, for så bliver forretningen lidt bedre, end den ellers ville være blevet.

Så derfor er det ting, som vi ønsker at drøfte i udvalget. Men vi går positivt ind i udvalgsarbejdet, og vi støtter lovforslaget.

Arne Melchior (CD):

Det er et udmærket forslag, som vor nye trafikminister har arvet fra sin forgænger her. Jeg vil benytte lejligheden til at byde trafikminister Buksti velkommen. Jeg tror, det er hans jomfrutale som minister, og vi glæder os – alle vi, der beskæftiger os med trafikpolitik her i salen og i Folketinget – til samarbejdet med den nye minister.

CD kan støtte det foreliggende lovforslag. Københavns Lufthavns succes i de sidste 10-15 år har jo kunnet spores verden over, og ikke mindst spores hjemme hos os selv. Jeg er ikke spor i tvivl om, at det løft, lufthavnen har fået sammen med andre store trafikale investeringer såsom de store faste forbindelser, har en meget væsentlig andel i den økonomiske succes, som Danmark som land og de danske borgere oplever i disse år.

Det er noget, der ikke tales så meget om, den succes, men den er altså stor. Det må vi fra oppositionen også godt have lov at sige, selv om regeringen hører med.

Og på den baggrund er det meget naturligt, at man vil udnytte den viden, ekspertise, erfaring, man sidder inde med, på den måde, som er skildret i lovforslaget. At det så vil blive en følge, at der sælges flere af aktierne i Københavns Lufthavne A/S er jo ikke en direkte følge af selve lovforslaget. Det er noget, der vil ske ved aktstykke i Finansudvalget, men det er en del af aftalen, som vi kan tilslutte os. Og det har for CD i den sammenhæng – lad det være sagt – været afgørende, at den procentdel på 34, som staten beholder, vil være udslagsgivende i alt, hvad der er væsentligt for lufthavnens fremtidige status og trivsel.

Vi ønsker altså tillykke med dette lovforslag. Jeg skal ikke være så dristig, som hr.

Kolstrup var i en af sine korte bemærkninger i formiddag, hvor han simpelt hen tillod sig at spå 100 år frem. Det er godt gjort. Men han er en ung mand, så det kan være, han oplever det. Jeg vil ikke spå så langt frem. Jeg vil nøjes med at spå om udvalgsbehandlingen af dette lovforslag. Jeg vil tro, at den vil blive ret hurtig, ret let, og at der vil kunne komme en afgørelse, der samler næsten hele Folketinget, og det vil være en god ting.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg bed mærke i, at CD's ordfører talte om, at de 34 pct. er noget meget vigtigt, fordi de er en garanti for, at staten og fællesskabet har snor i tingene. Jeg skal på den baggrund spørge hr. Arne Melchior, om hr. Arne Melchior også kan tilslutte sig de ord i bemærkningerne, der siger, at statens repræsentanter skal udgøre flertallet i bestyrelsen, og at det forhold kan ophæves.

Jeg har forstået hr. Arne Melchiors tale således, at hr. Arne Melchior vil være med til at støtte et ændringsforslag, der sikrer, at de 34

pct. har den power, som hr. Arne Melchior til-
deler dem. Så jeg håber på et samarbejde med
hr. Arne Melchior omkring dette lille vigtige
punkt, så vi hindrer en yderligere glidebane ud
i den liberale urskov.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Mit svar er naturligvis ja til samarbejde, men
heri ligger ikke noget løfte om at støtte hr.
Kolstrups hensigter eller altså at blokere for
andres hensigter.

Enhver bestyrelse vil til enhver tid være for-
pligtet af det lovgrundlag, som gælder for Kø-
benhavns Lufthavne A/S, og derfor kan jeg
ikke principielt se nogen væsentlig frygt med
hensyn til, at andre end staten kontrollerer ma-
joriteten, besidder majoriteten, i bestyrelsen, for
reglerne vil ikke gøre det muligt for dem at hin-
dre statens behov og interesser i denne
sammenhæng.

Og der er jo andre regler, som hr. Kolstrup
også kender, for spredningen af de øvrige ak-
tiefirmer. Også deri ligger en temmelig god sikker-
hed for, at staten vil, som hr. Kolstrup vist sag-
de, have snor i de for samfundet afgørende be-
slutninger, hvad lufthavnene angår.

Vibeke Peschardt (RV):

Det ville jo være fristende med det samme at
kaste sig ud i en lang diskussion med hr. Søren
Kolstrup, men jeg er i hvert fald enig med ham
i én ting: at det er spændende at se, at der kun
er måske 5-6 mandater tilbage i Folketinget,
som er imod en yderligere privatisering af et
statsselskab.

Sagen her handler om tre ting:

Der skal være større frihedsgrader til Køben-
havns Lufthavne til at handle, hvor i verden de
har lyst til at handle. Hvis de vil til Mexico eller
til Sydamerika eller til Kina eller et andet sted,
hvor de kan sælge den ekspertise, de har op-
bygget i Københavns Lufthavne, jamen så kan
de gøre det. Det åbner det her lovforslag for.

Dernæst er der en styrkelse af likviditeten, el-
ler hvad vi skal kalde det, i statskassen, ned-
bringelse af gælden eller brug af pengene til no-
get andet, nemlig ved salg af aktier, og det sker
så også. Og det kan antagelig ske til en ordent-
lig kurs, fordi den lufthavn har været drevet or-
dentligt, siden man første gang inddrog 1,2 mia.
kr. i 1990. Vi synes i Det Radikale Venstre, det
er en god idé, det her. Det syntes vi også i 1990.

Og endelig bliver der taget hånd om de tje-
nestemænd, der er ansat i den her lufthavn og
de to andre lufthavne, der er tilknyttet det her.
Vi kan støtte lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Det er korrekt, at Det Radikale Venstre har væ-
ret meget konsekvent omkring den liberalistiske
linje. Det kan man ikke klandre partiet for ikke
at have været.

Kan fru Vibeke Peschardt oplyse, i hvilket
omfang Det Radikale Venstre finder det beti-
meligt at lufthavnens overskud anvendes til in-
vesteringer i andre lande? Er det sådan, at Det
Radikale Venstre vil give grønt lys for, at jo
mere forretningsmæssig drift, jo bedre? Eller
har Det Radikale Venstre et eller andet sted et
loft for, hvor stor en del der egentlig bør in-
vesteres udenlands?

Så mit spørgsmål går lidt på, om begrebet
samfundsmæssige interesser i den her sammen-
hæng er et begreb, som Det Radikale Venstre
vil vedkende sig?

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Til hr. Søren Kolstrup: Ja, i det Radikale Venstre
synes vi, at en joint venture mellem offentlig og
privat eller et samarbejde mellem offentlig og
privat med muligheden for at tjene penge også
på det globaliserede marked er en god idé. Og
vi lever altså i et samfund, hvor kloden bl.a. på
grund af flyvirksomhed bliver mindre og min-
dre. Derfor synes vi, det er en god idé.

Og så synes vi generelt, at det, man har at
byde på i Danmark, er ekspertise i forskellige
sammenhænge og også i den her sammenhæng,
og det vil sige, at her har vi altså noget at til-
byde, fordi vi har oparbejdet en ekspertise og er
gode til noget, og hvorfor skulle vi dog ikke
kunne give også staten en mulighed for at ind-
drage den gevinst?

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg er helt med på, at Det Radikale Venstre er til
joint venture mellem privat og offentlig, men
jeg vil gerne gentage mit spørgsmål: Er det så-
dan, at Det Radikale Venstre ønsker, at der skal
være uhæmmet mulighed for, at overskuddet i
Københavns Lufthavne kan anvendes til in-
vesteringer i Langbortistan?

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Hvis hr. Søren Kolstrup har læst lovforslaget, kan han jo se, at der ikke er nogen u hæmmet adgang til noget som helst. Staten sidder stadig væk inde med en tredjedel af aktierne, staten har indtil videre stadig væk flertal i bestyrelsen, og det vil sige, at statens repræsentanter kan bestemme. Jeg mener, det er svar nok.

Søren Kolstrup (EL):

Jeg vil også gerne byde den nye trafikminister velkommen og glæder mig til samarbejdet, men jeg vil også godt samtidig på en måde kondolere, for jeg synes, det er trist at se, at en socialdemokratisk trafikminister skal indlede sin løbebane med at fungere som en slags papegøje for den neoliberale bølge.

Vi har oplevet, at SF er blevet en papegøje for den neoliberale bølge, og jeg forudsiger jo med bange anelser, at trafikministeren vil bakke forslaget her op. Så vi står altså i den samfundsmæssige situation, at de, der har taget førertrøjen på liberaliseringsbølgen overdrev, ja, de bliver nu overhalet indenom af kræfter, der tidligere har ment, at der var noget, der hed samfundsmæssige interesser.

Men jeg må straks sige, at forslaget overrasker mig ikke. Vi er her vidne til et forløb, der med erfaringerne fra 1990'erne er blevet klassisk: Først ændres et offentligt foretagende til et aktieselskab, og så påbegynder man dernæst udsalget af aktierne, og hver gang lyder det: Vi har snor i tingene. Først nedbringes statens ejerandel til 75 pct., så til 50 pct., og nu er vi så nået dertil, at den er på 34 pct. Og det interessante er jo, at når aktiemajoriteten, det offentlige aktiemajoritet, forsvinder, ja, så er det så Socialdemokratiet og SF, der har taget førertrøjen. Det synes jeg er et interessant fænomen.

Men det er et glimrende forslag, hvis man vil indskrænke demokratiet. Medarbejderindflydelse, offentlighedslov og samfundsmæssige interesser – hvis man ikke har det som perspektiv, mener jeg, at forslaget går i den rigtige retning. Og har man den opfattelse, at udbyttet i stigende omfang skal tilfalde private aktionærer og ikke fællesskabet, så er det også et korrekt forslag. Og hvis man har den opfattelse, at profit og blind vækst inden for lufttrafik med merudbud og merudbud og merforurening, hvis man har det som sin ledetråd for sit arbejde, så er det et ganske korrekt og logisk forslag, såle-

des at man er parat til at sælge ud af de sidste stumper.

Måske kan hr. Arne Melchior og jeg som de sidste være enige om at fastholde de 34 pct. Det skal jeg ikke glemme CD for. Men hvis SF skulle tilbyde sig i den anledning, er de da også velkomne.

Jeg synes, det er vigtigt at få drøftet, hvad samfundsmæssige interesser egentlig er. Enhedslisten ønsker en anden udvikling, end den, vi er vidne til i dag, og som det her forslag bærer ved til. Vi ønsker, at de samfundsmæssige interesser, ikke mindst i den her henseende, dominerer over profitmotivet. Vi ønsker, at lufthavnene og flytrafikken især bliver underordnet miljøpolitikens mål. Vi ønsker, at lufthavnspolitik altid er underlagt et ubegrænset demokrati. Det ubegrænsede demokrati har mange facetter – offentlighedslovene, virksomhedsdemokratiet – og det vil vi gerne være med til at drøfte med partier, der ønsker at fremme noget sådant. Og endelig ønsker vi en lufthavnspolitik, hvor sikkerhedsmæssige interesser dominerer over blind vækst.

Det her forslag fastholder måske en eller anden form for samfundsmæssig interesse, men man må jo være mere end naiv, hvis man ikke tror, at når man giver private investorer mulighed for at gerere sig, jamen så ønsker de jo netop at få mere guf og mere guf og mere investering og mere blind vækst.

Enhedslisten skal afvise forslaget. Vi vil arbejde imod liberaliseringsbølgen. Vi vil med stor tålmodighed tage drøftelserne i det socialdemokratiske bagland, i det folkesocialistiske bagland, blandt CD'ere lokalt og drøfte med dem, hvordan de samfundsmæssige interesser kan holdes i hævd også ejerandelsmæssigt.

Vi håber på en anden udvikling, og vi tror, at der bliver mulighed for at mobilisere imod det her forslag, når man ser, hvad konsekvensen er af den her internationale liberalisering på lufthavnsområdet, som på et eller andet tidspunkt vil blive meget brutal. Men det er nok også først, når ulykkerne kommer, at man kan vende skuden.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jamen jeg vil jo synes, at hr. Søren Kolstrup må føle sig som en virkelig konge i sit eget land.

Ved debatten i 1990 var jeg også ordfører i den her sag. Da var hovedparten af det socialistiske Danmark og deromkring stik imod en-

hver privatisering. Nu står hr. Kolstrup fuldstændig alene på marken og kigger ud over alle de andre. Det må jo være en fantastisk følelse, for netop det, hr. Kolstrup ved den indstilling gør, er at gå ind for det kapitalistiske system ved at bevare statsherredømmet over luftfartselskaberne, således at vi ikke får den liberalisering og den effektivisering af luftfarten, som giver et bedre miljø.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg vil så gerne trøste hr. Søren Kolstrup, som jo har en slem dag, kan man forstå på hans mange korte bemærkninger. Det er der ingen grund til. Tænk, hr. Kolstrup kører selvste demokratiets beståen og velfærd i dette land op i denne sag, som ikke har noget som helst med bevarelse af demokrati at gøre.

Det er jo en kendt ting, at CD ikke er privatiseringshelte. Det er vi ikke. Vi ser meget pragmatisk på det. Jeg havde håbet på en lignende pragmatisme hos Enhedslisten. Det viser de dog i nogle sager.

Tingene skal selvfølgelig klares af dem, der er bedst egnede til at klare dem, og på en måde, som er den mest hensigtsmæssige for brugerne af den pågældende service. Det er det, det drejer sig om, og det er det, man bl.a. opnår ved dette lovforslag.

Og så var hr. Søren Kolstrup også bekymret både for miljøet og for sikkerheden. Som jeg var lidt inde på i min ordførertale, er det selvfølgelig også på miljø- og sikkerhedsområdet stadig lovgivningen, der er afgørende for, hvad et sådant selskab kan tillade sig, også i fremtiden. Det sker der ingen ændring i, og derfor vil jeg sige til hr. Søren Kolstrup: Tag det roligt, vær ubekymret!

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg synes, det er lige groft nok, at hr. Arne Melchior beskylder hr. Søren Kolstrup for af og til at udvise pragmatisme. Jeg erindrer ikke, at jeg har grebet ham i det, ikke fra talerstolen i hvert fald, men måske nok mere privat. Men jeg synes ikke, at jeg har grebet ham i det fra talerstolen nogen sinde. Den skal han alligevel have.

Og lad os så lige sige, at det, som det for SF kommer an på i den her sammenhæng, er, at i denne her situation er dette her meget fornuftigt. Og så er jeg i øvrigt fuldstændig enig med hr. Søren Kolstrup i, at miljø, sikkerhed osv.

spiller en meget større rolle. Det har Københavns Lufthavne i øjeblikket ikke kunnet gøre bedre, end det er helt til at være stolt af.

Altså, der er store problemer, som jeg er ved at bore i nu, med afisningsproceduren for fly. Der har været en række, lad os nu kalde det uheld i Gardermoen, og det har noget at gøre med det regelværk, der er lavet. Og med hensyn til det regelværk tror jeg så også, at Enhedslisten og SF altså godt kan enes om at lave skrap arbejde.

Og det, som nu måske ville være ekstra sjovt, ville være, hvis Enhedslisten oven i købet ville gå ind og lave det også på EU-niveau og lave et regelværk, der virkelig kunne batte noget med hensyn til miljø og sikkerhed, for det er jo dér, det sner, når der for alvor skal laves noget.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg kan notere, at hr. Kaj Ikast og jeg har samme opfattelse af det udviklingsforløb, vi har været igennem i det sidste årti eller to, nemlig at hvad hr. Kaj Ikast stod for i 1980'erne, er blevet annammet af flere og flere. Og i den forbindelse har 1990'erne jo været en stor succes for de herrer Ikast og Heiselberg, og det har jeg også tidligere i dag ønsket dem tillykke med.

Man kunne så måske have undret sig lidt over, at de ikke har fået mere modspil, når det drejer sig om magtspørgsmål. Men det er vi enige om, vil jeg sige til hr. Kaj Ikast.

Hvad angår hr. Arne Melchior's bemærkninger og uddeling af beroligende piller, kan jeg kun påpege, at det er ganske korrekt, at vi jo fortsat kan have en lovgivning, når man liberaliserer. Men hvis man nogen sinde bare er kommet lidt i nærheden af det, der hedder magt-analyser, så ved man, at når man fostrer en stor kapitalgruppe ved siden af det danske Folkeeting, så får den jo noget at skulle have sagt. Det er jo ikke sådan, at vi befinder os i et tomrum herinde og det er os, der styrer.

Jeg tror, at en sådan idealistisk betragtning kan man overlade til juraprofessorer m.m., men jeg går ikke ud fra, at der er nogen danske folketingspolitikere, der vil vedgå det. Og det, man gør i denne her sammenhæng, er, at man skaber et pres for, at så meget som muligt af overskuddet skal investeres i udlandet, og at der skal investeres i og bruges jo flere flyafgange, jo bedre.

Det kunne jo godt være, at fru Margrete Auken og jeg kunne blive enige om, at det kun-

ne være, at der var behov for lidt færre flyafgange, men dér må vi regne med, at nu åbner man for et system, der giver incitament til flere flyafgange, og det er dér, fru Margrete Auken kommer i en dyb, dyb modsætning med sig selv. Den skal jeg ikke blande mig i, men det må jo være en diskussion, som folkesocialister tager.

Det sidste, jeg skal påpege, er, at jeg ikke helt synes, jeg har fået noget svar på – hverken fra De Radikale eller fra SF, og jeg kan ikke selv give svaret – hvor meget man ligesom forestiller sig at overskuddet skal gå udenlands, og hvor meget der skal gå indenlands. Jeg tillader mig stadig væk at forestille mig, at SF ønsker, at en del af overskuddet skal geninvesteres i Danmark, selv om jeg ved, at fru Margrete Auken er stor internationalist.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg synes, det er et godt forslag, og det er en god start for ministeren at komme med et sådant lovforslag, som der er sådan en stor opbakning bag. Og det er selvfølgelig ærgerligt, at hr. Søren Kolstrup ikke kan være med. Jeg tror, hr. Søren Kolstrup inderst inde måske er lidt misundelig over, at han ikke er med.

For det er da rigtigt, at vi i Venstre er lidt ærgerlige over, at vi ikke kunne komme til sammen med regeringens at få den aftale igennem, fordi SF partout ville være med til at lave den her privatisering. Men vi synes, det er godt, at SF har indset, at netop det, at man privatiserer nogle ting, er en stor fordel. Det er jo det, vi har talt om i mange år, og nu er Folketinget næsten ved at være enig om, at man skal privatisere mange af de statslige opgaver.

Så det er vi glade for at konstatere, og jeg tror, hr. Søren Kolstrup er ved at blive lidt misundelig over, at man ikke er med i det. Det kan da nås endnu.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Hvis jeg nu står her og taler på Det Radikale Venstres vegne, og det gør jeg jo, så vil jeg sige til hr. Søren Kolstrup, at jeg synes, det er noget af en dinosaurholdning at have til det her, altså for at sige det ligeud: en utrolig gammeldags holdning i en helt ny verden, der har lukket sig op bl.a. i kraft af nogle ændrede transportmønstre, som vi så kan diskutere i miljømæssig

sammenhæng, hvor jeg i øvrigt i en anden sammenhæng end den her er enig.

Men det, vi sidder her for i Folketinget, er jo sådan set for at lave regler, der dæmper op for det dér. Den totale, lalleglade liberalisme er ikke Det Radikale Venstre. Vi mener, at ting skal styres, og det lovforslag her er efter vores opfattelse en udmærket styringsmekanisme. Man har stadig væk efter lovforslaget hold i det her, ministeren har hold i det, og Folketinget har sådan set også hold i det.

Vi går ikke ind for en total liberalisering af lufthavnene lige for nærværende.

Så jeg håber, at det var svar på de spørgsmål, hr. Søren Kolstrup stillede, og så vil jeg godt selv stille et spørgsmål: Mener hr. Søren Kolstrup ikke, at de regler, vi laver her, i virkeligheden er meget udmærkede regler, når man nu skal liberalisere eller ønsker at liberalisere, og det gør jo flertallet?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det har selvsagt været vigtigt for SF, at de dér 34 pct. var der, og det skal slås fuldstændig fast, at man ikke bare kan gå ind og pille ved det. Jeg ved ikke, om vi havde opretholdt det, hvis vi havde haft hr. Heiselberg og hr. Ikast med. Hvis det havde været sådan, så havde det været fint nok, men det var i hvert fald en vigtig forudsætning. Nu stemmer de for det, og så går de ind og støtter, at vi så garanterer, at det fremover også er disse 34 pct., så vi ikke får ændret det, heller ikke hvis – hvad gud forbyde – vi skulle få et andet flertal i det her Folketing.

Og så til hr. Søren Kolstrups spørgsmål om, hvor meget vi vil have der skal gå til profit: Ja, det afhænger af vores skatteregler, og det afhænger af, hvem der køber det, osv. Meget af det, som vi er enige om, Enhedslisten og SF – og det er jo det meste, når det kommer til bundlinjen – skal vi lave gennem lovgivning.

Og så mener jeg jo altså også, at det skal laves i internationalt samarbejde. Jeg mener ikke, at vi kan nøjes med at gøre det i Danmark, når vi nu har en internationaliseret kapital. Og jeg kan ikke forstå, at Enhedslisten er så forskrækket over for alvor at komme ud dér, hvor det sner, og tror, at bare der står staten oven over et ejerskab, så har vi reddet det. Sådan som det har været indtil nu, var der ingen garanti for, at vi fik de sager igennem, bare fordi staten havde aktiemajoriteten.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Først skal jeg takke hr. Svend Heiselberg, fordi han så klart sagde: Venstre kunne ikke have gjort det bedre. Tak til hr. Svend Heiselberg – til de historiske annaler – det er altså SF's rolle i den her sammenhæng at føre Venstre-politik.

Til Det Radikale Venstre om de regler, der ligger her: Selvfølgelig er de da bedre end ingenting. Også jeg har da sans for nuancer. Man kunne da godt tænke sig en total privatisering. Selvfølgelig er det her da bedre end ingenting. Jeg påpeger, at det går i den gale retning, i den ravraskende forkerte retning, og hver gang siger man, at man har snor i tingene, at ministeren har snor i tingene, og at Folketinget har snor i tingene, og jo mere man privatiserer, jo mere siger man, at man har snor i tingene.

Jeg kunne underholde med eksempler fra te-liberaliseringen, hvordan man langsomt har sagt, at nu skulle man have snor i tingene dér, og til sidst har man ikke snor i tingene. Man opgiver forhåndsgodkendelser og sådan noget. Men lad det ligge.

Jeg skal komme med en mere alvorlig bemærkning til Socialistisk Folkeparti:

Enhedslisten har aldrig opfattet et offentligt ejerskab som målet. Tværtimod, det er et staket middel til at opnå nogle mål. Vi har aldrig stillet os tilfredse med i vores luftfartspolitik, at når vi så bare havde en offentlig lufthavn, så var den hellige grav velforvaret.

Nej, vi er socialister, vi er grønne, vi er røde. Det betyder for det første, at den lufthavn, vi havde i offentligt ejerskab, skulle demokratiseres, både hvad angår medarbejdernes indflydelse, og hvad angår offentlighedslovenes indflydelse. Og så kommer den næste øvelse: at vi mener, at flytrafik og lufthavne skal være indrettet efter de overordnede miljømæssige og sociale mål i samfundet, og det vil sige, at man ikke først skal have en situation, hvor man laver en masse lufttrafik, og derefter går man ud og beskatter den lidt, og så prøver man at rense op.

Hvis man skal forebygge og lave miljøpolitik, bliver man nødt til at gribe ind også på investeringssiden, og det var egentlig derfor, jeg troede der var et parti som SF, netop for at forebygge og gribe ind og diskutere: Hvad skal der investeres i, og hvad skal der ikke investeres i? For alt det andet kan man jo også godt overlade til de borgerlige. De kan såmænd godt en gang

imellem finde ud af at lave nogle love, der byder på lidt mere miljø og lidt mere sikkerhed.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Man skulle næsten tro, at hr. Kolstrup i dag er på linjebetaling eller på minutbetaling, så mange gange som han tager ordet, men gud, hvor må han egentlig føle sig ensom her i koret.

Hr. Kolstrup siger, at han gerne vil have færre flyafgange – jeg så, at fru Auken nikkede til det samme – og jeg ved godt, at hvis hr. Kolstrup fik magt, som han har agt, så ville der aldrig blive holdt møder eller sammenkomster eller være aktiviteter, som de implicerede ikke kunne nå på gåben eller på cykel, det er jeg godt klar over, men sådan vil det store flertal altså ikke have trafikpolitikken.

Jeg skal fortælle hr. Kolstrup, hvor mange flyafgange der skal være: Der skal være så mange, som der efterspørges, og som sikkerheds- og miljøregler i øvrigt muliggør. Og den nye konstruktion af Københavns Lufthavne A/S er en garant for, at det vil ske.

Hvad er det for noget udemokratisk noget at sige, at folk bare skal blive hjemme, for vi skal hindre dem i at få de flyveture og de flybilletter, som de efterspørger! Selvfølgelig skal de kunne det. Det er frihed, det er demokrati, at man kan komme derhen, hvor man kan, når man vil og vil betale for det, og det er i overensstemmelse med lovgivningen.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Dér kunne hr. Søren Kolstrup jo høre, at hr. Arne Melchior stadig væk har også det meste af Socialdemokratiet på sin side, når det siges, at der ikke skal gribes ind i folks almindelige frås med rejser og brug af brændstof, og hvad ved jeg. Det, vi har som et fælles stort problem, er, at der ikke er nogen, der for alvor tør gå ud og sige, at det her skal reguleres meget, meget skrappere, men det har intet at gøre med, hvem der ejer lufthavnen.

Prøv nu at tage et system som den københavnske metro og Ørestadsselskabet, som er 100 pct. offentligt ejet. Dér synes jeg egentlig, det havde været rart, hvis der havde været lidt privateje inde i den sag, så det var nogle, hvor det var fars egne penge, så man ikke bare sjaskede løs med vores alle sammens penge og bare hævdede lånerammerne og blev ved med at køre ud over kanten, når vi alligevel ikke kan få

indsigt i tingene. Tænk om der havde været private penge i det, som ikke var garanteret af Lykketoft og konsorter, så havde vi da haft meget bedre styr på, hvad der foregår derude!

Nu ved jeg godt, at hr. Søren Kolstrup ikke går ind for den konstruktion, men offentlig ejendom er i hvert fald ikke garanti for noget som helst, og så længe vi ikke har flertallet for en ordentlig rød-grøn politik, som hr. Søren Kolstrup og jeg er enige i, så er det de hårde vilkår, vi har. Det er den, vi skal arbejde for, og ikke noget så abstrakt som ejerskabet.

(Kort bemærkning).

Helge Mortensen (S):

Jeg har lyttet meget interesseret til debatten her, og jeg må sige – og det skyldes gammel veneration – at jeg synes, det er lidt synd for hr. Søren Kolstrup, at han i den grad har isoleret sig fra både kendsgerningerne og de politiske strømninger, der er i samfundet.

Og jeg har overvejet, om der ikke kunne være sket det, at hr. Kolstrup har taget fejl af dagsordenen, sådan at det er ved næste punkt på dagsordenen, han egentlig skulle føre klassekampen. I min erindring om Marx og Lenin står der ikke ret meget om lufthavne, hvorimod der står en del om samfundets og almenvællets ret til at overtage privat ejendom; men det er næste punkt på dagsordenen og ikke dette her.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Til fru Margrete Auken: Ved forskellige lejligheder her i Folketinget er fru Margrete Auken en stor fortaler for, at offentlighedslovene skal udbredes. Og jeg må konstatere, at hvis man ønsker noget sådant, så forudsætter det dels offentlig drift, dels at man begrænser den kommercielle drift, ellers gælder offentlighedslovene ikke. Jeg skal ikke igen rede trådene ud for Socialistisk Folkeparti, men sige, at der altså ligger nogle modsætninger indbygget i partiets politik.

Til hr. Arne Melchior: Det er jo sådan, at flytrafikken ikke betaler for de omkostninger, som den påfører miljøet, og vi er nogle, der mener, at de skal internaliseres i prisen, og det bliver de slet, slet ikke i dag, og det bliver endnu vanskeligere, jo flere aktionærer der bliver afhængige af flytrafik. Men dér har vi jo en dybtgående forskel mellem Enhedslisten og så CD's fravær af miljøpolitik, og jeg skal i parentes bemærke, at hvis man vil en stigende grad af

CO₂-forurening, så er det korrekt at liberalisere flytrafikken, så er det korrekt at få flere flyafgange, for det er et af de bedste instrumenter til at udvide CO₂-udslippet.

Til hr. Helge Mortensen skal jeg blot gøre én bemærkning: Hvis hr. Helge Mortensen i den grad går i et med den dominerende politiske strømning – og det indrømmer jeg at hr. Helge Mortensen er meget bedre til end jeg – så mener jeg, at hr. Helge Mortensen i stigende grad vil få et identitetsproblem, men heller ikke det skal jeg blande mig i.

Anden næstformand (Henning Grove):

Så går vi videre i ordførerrækken. Hr. Jann Sjursen.

Jann Sjursen (KRF):

Da Kristeligt Folkepartis trafikpolitiske ordfører, hr. Ole M. Nielsen, ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne fremsige partiets holdning. Og jeg kan måske også gøre den bemærkning, at når man for første gang deltager i en trafikpolitisk debat, så er det jo lige før, man kunne ønske sig at blive ordfører på området. Det er i hvert fald mange spændende debatindlæg, der bliver bragt i sådan en debat.

Men vi er altså fra Kristeligt Folkepartis side positivt stemt over for at løse det greb om lufthavnsselskabet, der i dag begrænser selskabets mulighed for at udnytte den knowhow, man har oparbejdet, selv om vi altså også godt kan se en risiko heri, sådan som der selvfølgelig vil være i al anden forretningsaktivitet. I perioder, hvor det går godt, er man er jo ofte tilbøjelig til at tro, at sådan vil det også være i al fremtid.

Men spørgsmålet er jo også i et videre perspektiv, om vi ikke lige så godt kunne privatisere lufthavnen fuldt ud. Det er klart, at selskabet i så fald fortsat skulle leve op til en række forpligtelser over for staten og leve op til alle de internationale aftaler, som staten måtte indgå. Men det er nok det perspektiv, som vi ser foran os på lidt længere sigt.

Vi er, som jeg sagde før, ikke afvisende over for en fuldstændig afvikling af statens forretningsmæssige engagement i lufthavnene, men det er vores bestemteste holdning, at et salgsprovenu i givet fald ikke skal bruges til at bringe balance i finansloven, men til direkte afskrivning af statens gæld, idet det fremtidige afkast jo så også vil blive mindre.

Så vidt går forslaget her i dag ikke. Det tager, som vi ser det, et lille skridt i den retning, men et skridt, som vi kan tilslutte os.

Thorkild B. Fransgaard (FRI):

Københavns Lufthavn, Kastrup Lufthavn, er ved at begynde at udvikle sig til en international lufthavn, når man ser den på verdensplan. Og for hele Skandinavien og især Danmark er det noget, vi alle skal være glade for, for det er med til, at udviklingen kan gå i den rigtige retning. Samtidig kommer der en bro til Sverige, og så bliver Danmark lige pludselig centrum i hele Nordeuropa. Det er noget, vi skal være glade for.

Derfor er det også rigtigt, at staten har besluttet at sælge yderligere 17 pct. af aktierne, således at det mere bliver på privat basis, det hele drives. Og på sigt, ja, så bliver det selvfølgelig også den aktiemajoritet, der kommer til at bestemme, men det er også den eneste rigtige måde, at udviklingen kan gå stærkt på og der kan følges med.

Det her lovforslag drejer sig i al sin enkelhed om, at der gives lov til, at selskabet igennem datterselskaber får lov til at udvikle sig inden for sit område. Det er helt naturligt, og det er noget, som vi i Frihed 2000 selvfølgelig kan støtte.

Der er bygget en bremse ind i lovforslaget, så vi behøver ikke at bekymre os om, at det hele bliver ødelagt. Jeg tænker på økonomien. Der er bygget den bremse ind, at man for højst 20 pct. af aktiekapitalen kan gå ind og investere igennem de datterselskaber. Det er nøjagtig den måde, man også ville gøre det på i et privat selskab, så der er ingen grund til bekymring.

Vi ser det her lovforslag som en begyndelse til, at det ret hurtigt bliver sådan, at det bliver 100 pct. privat. Det vil kun være til gavn og glæde, for på den måde er der mulighed for, at lufthavnen kan følge med i den internationale udvikling.

En lille ting, der ikke har været nævnt, men som vi kan se deri – jeg ved godt, det er lidt ved siden af, hvad der står i lovforslaget – er, at staten allerede nu har besluttet sig for ved den kommende generalforsamling at sige ja til, at aktiekapitalen udvides med 5 mio. kr., som skal bruges til udstedelse af medarbejderaktier i forbindelse med jubilæer derude. Det er også præcis noget, som man gør meget ude i de private virksomheder.

Jeg synes, det nu begynder at ligne noget, som kan komme til virkelig at fungere i fremtiden til gavn og glæde for ikke bare Danmark, men hele Nordeuropa. Vi støtter det her forslag fuldt ud.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg vil først gerne sige tak til hr. Arne Melchior for velkomsten. Det er rigtigt, at det er min jomfruoptræden på denne talerstol i min egen skab af trafikminister.

Jeg må indrømme, at jeg altid har hørt, at det er gemytlige folk, der har med trafik at gøre, og derfor vil jeg også gerne sige tak til alle ordførerne, fordi de har gjort denne min første dag som trafikminister her på talerstolen til en uforglemmelig oplevelse. Ikke mindst vil jeg gerne sige tak til hr. Søren Kolstrup, som vedholdende har ført klassekampen igennem på dette epokegørende forslag, og som har kunnet tage temmelig meget af Folketingets tid på et forslag, som alle partierne undtagen hr. Søren Kolstrup er enig i.

Jeg må sige, at jeg synes, jeg har lært meget af denne debat. Mange store ord er blevet brugt, også i klassekampens tjeneste. Og det, jeg har fået ud af det, er, at jeg skal passe på, at jeg ikke får arvesølvet presset ned i halsen, så jeg kommer ud på en glidebane, ud i den liberale urskov, hvor jeg som papegøje bliver ramt af den neolibérale bølge og først, når ulykkerne kommer, kan få vendt skuden og gå i et med de herskende politiske kræfter.

Så jeg ser frem til, at hr. Søren Kolstrup og hans parti, som jeg fra anden sammenhæng ved altid er meget optaget af, at flertallet og især ministeren ikke kommer ud i noget snavs, vedholdende som en loyal opposition, som i denne sag altså er den eneste, vil sørge for, at det ikke sker.

Og med hensyn til hr. Søren Kolstrups klassekamp vil jeg bare sige, at jeg håber, at hr. Søren Kolstrup er klar over, at § 4, stk. 5, i den eksisterende lov om Københavns Lufthavn ikke er omfattet af det lovforslag, som vi her behandler. Og bare for hr. Søren Kolstrups mavesyres skyld og for den gode klassekamps skyld vil jeg bare sige, at der står: »Trafikministeren kan for at tilgodese samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn give selskabets direktiver for udøvelsen af dets virksomhed.« Bare sådan til ihukommelse.

Så på den her baggrund vil jeg gerne sige tak til ordførerne for en underholdende debat, og

jeg håber på en fortsat velvillig behandling i udvalget, hvilket jeg naturligvis gerne bidrager til.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg siger tak, fordi jeg nu har modtaget endnu en tryghedsskabende foranstaltning, eller at der vil blive iværksat en sådan ved hjælp af § 4, stk. 5, eller var det omvendt? Det er i hvert fald den, der giver ministeren mulighed for at udstede direktiver.

Derfor synes jeg, det kunne være interessant at høre den nye trafikministers tolkning af sin egen position:

Hvordan agter trafikministeren at udøve sin gerning just på det her område, hvis vi antager, at der kommer så megen fremmed kapital ind i lufthavnen, at der bliver sådan en trend i retning af, at jo mere der flyder udenlands, jo bedre? Hvordan vil trafikministeren forholde sig i den situation? Har trafikministeren nogen betragtning over, hvad det er passende at investere i de samfundsmæssige interesser, der er i Kastrup og Roskilde, og hvor meget det er passende at føre udenlands? Blot således at vi andre kan lære trafikministeren lidt nærmere at kende.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jamen det er jo altid godt at komme til at lære hinanden at kende, og jeg har allerede lært meget af hr. Søren Kolstrup her i dag. Jeg ser frem til, at der er endnu mere at lære.

Jeg vil sige det sådan, at det jo egentlig ikke er så svært at forstå. Jeg ved jo godt, at hr.

Søren Kolstrup måske har det lidt svært med det dér med, hvordan man opererer på et marked. Men nu er det altså et liberaliseret marked, vi har med at gøre, og dér opererer man som et aktieselskab på markedets vilkår. Og dér er det så sådan, at man kan træffe beslutninger i sådan en bestyrelse, som man nu vil, og her er der altså også blokerende mindretal.

Så kan samfundet ligesom ved alle andre selskaber, der opererer i det her land, træffe bestemmelser om, hvad vilkårene er for, at man kan operere, for, at man kan varetage de samfundsmæssige hensyn og de overordnede trafikale forhold, og det skulle ikke være så svært at forstå.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg er fuldt ud med på styringsmekanikken, men jeg takker for at få den repeteret. Det, jeg efterlyste, var i virkeligheden en definition af noget, der står i lovforslagets bemærkninger, nemlig hvordan »vitale samfundsinteresser« skal defineres. Jeg må konstatere, at det ikke lige er i denne omgang, jeg får et svar, men det kan jo være, vi kan vende tilbage til det.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 181: Forslag til lov om ændring af lov om Banestyrelsen m.v. (Forlods overtagelse).

Af Kim Behnke (FRI) m.fl.
(Fremsat 27/1 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Lovforslaget, som er fremsat af Frihed 2000, afspejler en reel problematik i forbindelse med infrastrukturprojekterne på jernbaneområdet og i øvrigt også på vejområdet.

Det er for mig og for regeringen ikke rimeligt, at en borger stavnsbindes på grund af statslige anlægsprojekter, hvis særlige personlige forhold gør det nødvendigt for borgeren at afhænde sin bolig. Der er på vejområdet hjemmel til at overtage boliger, før der foreligger en egentlig handlingslov i sådanne særlige tilfælde, og regeringen har i bemærkningerne til L 138, som blev fremsat i samlingen 1998-99, givet tilsagn om, at der i fremtidige projekteringslove på vejområdet vil blive indsat be-