

[Miljøministeren]

Vi har taget kontakt med kreditforeningerne, og vi vil indlede forhandlinger om, hvordan vi gør med henblik på det videre forløb inden for dette område, sådan at vi både sikrer de nuværende og de fremtidige ejere mod uforudsete registreringer.

Dermed tror jeg at jeg har været inde på de fleste af de spørgsmål, der har været stillet under andenbehandlingen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1

forkastedes, idet 56 stemte for, 71 imod.

§ 1 og ændringsforslag nr. 2 om indsættelse af en ny paragraf efter § 1 vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 3

forkastedes uden afstemning.

§§ 2-7

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 4

forkastedes, idet 20 stemte for, 105 imod.

§§ 8-21

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 5, § 22, således ændret, vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 6

forkastedes, idet 59 stemte for, 68 imod.

§§ 23-26

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

13) Anden behandling af lovforslag nr. L 198:

Forslag til lov om Københavns Lufthavn A/S.

Af trafikministeren (Knud Østergaard).

(Fremsat 7/3 90. Første behandling 14/3 90. Betænkning 23/5 90).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 14 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

14) Anden behandling af lovforslag nr. L 199:

Forslag til lov om ændring af lov om luftfart.

Af trafikministeren (Knud Østergaard).

(Fremsat 7/3 90. Første behandling 14/3 90. Betænkning 23/5 90).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagenes overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Forhandling

J. K. Hansen (S):

Jeg skal her under andenbehandlingen komme med et par bemærkninger om nr. L 198 og i øvrigt henvise til Socialdemokratiets betænkningens bidrag vedrørende samme lovforslag. De egentlige bemærkninger skal jeg gemme til forslagens tredje behandling på fredag.

Jeg skal ikke undlade den bemærkning, at ingen af de overvejelser, ingen af de argumenter, vi er kommet med fra Socialdemokratiet om KLV's fremtid, har gjort indtryk på regeringen. Jeg har den opfattelse, at for regeringen drejer det sig alene om at kunne legitimere – jeg synes nok på en overfladisk og lidet kompetent akademisk facon, og det er åbenlyst ikke læren om strategisk planlægning, som optager regerin-

[J. K. Hansen]

gens økonomer for tiden – at man ønsker at dræne KLV for økonomiske midler for at opfylde behovet for forligspenge i statskassen.

Det er den opfattelse, vi har fået, og de argumenter, vi er kommet med, har altså ikke bidt på regeringen. Det kan vi kun beklage.

Så har jeg et par spørgsmål til trafikministeren. Jeg har kigget mig rundt i salen, men jeg har ikke kunnet få øje på trafikministeren. Jeg kan forstå, at ministeren har en suppleant i dag, og det er måske oven i købet finansministeren. Så stiller jeg spørgsmålet til finansministeren.

Finansministeren har i tolvte time stillet et ændringsforslag til lovforslagets § 2, stk. 4, der går ud på, at selskabet indbetaler kontant 1.200 mio. kr. til statskassen, og at dette beløb reguleres med de på finansloven for 1990 ikke afholdte anlægsinvesteringer samt – og det er her, spørgsmålet kommer – den ændring i driftsresultatet, som kan konstateres pr. 1. oktober 1990.

Det er altså åbenbart meningen, at KLV skal overgå til selskabsform pr. 1. oktober 1990, og på dette tidspunkt skal man så indbetale 1.200 mio. kr. til statskassen.

Men så er det, man siger, at beløbet nedsættes med de på finansloven for 1990 ikke afholdte anlægsinvesteringer. Altså, de penge på finansloven, der ikke er brugt pr. 1. oktober, skal trækkes fra det kontante beløb. Så langt, så godt. Men så kommer bemærkningerne:

»Udviser opgørelsen et bedre driftsresultat end det budgetterede, nedsættes den kontante betaling med forskelsbeløbet.«

Det vil altså sige, at så bliver den kontante betaling mindre. Det er jo egentlig også rigtigt at tage det med. Derefter står der:

»Er tilfældet det omvendte, forhøjes betalingen med beløbet.«

Finansministeren må jo have en mening, når finansministeren – eller det er vel trafikministeren, hvem ved? – har skrevet dette med, at betalingen skal forhøjes, hvis driftsresultatet ikke er godt nok.

Nu ved vi jo alle, at lufthavnens driftsresultat i 1990 sandsynligvis ikke bliver så godt som i 1989. Alene det, at taksterne i lufthavnen pr. 1. januar 1990 ikke blev forhøjet og ikke er forhøjet endnu, betyder alt andet lige, at der bliver et væsentlig dårligere driftsresultat. Det vil så sige, at det kontante beløb skal forhøjes med det mindre gode driftsresultat.

Jeg vil godt have at vide: Hvor meget regner finansministeren egentlig med at dette beløb udgør på nuværende tidspunkt? Man må jo have haft nogle økonomer til at regne på det.

Det andet spørgsmål, jeg har, er om de 1.200 mio. kr., der skal indbetales kontant, naturligvis reguleret. Vil det sige, at pr. 1. oktober skal KLV på én gang ud på lånemarkedet og hente de 1.200 mio. kr.?

Ole Henriksen (SF):

Jeg skal på SF's vegne sige, at vi også kan stemme for det ændringsforslag, som er stillet af trafikministeren. Vi synes dog, der knytter sig en række usikkerheder til, hvad det egentlig er for et beløb, man til sin tid vil lande på at man skal betale til statskassen. Men under alle omstændigheder har vi klart på fornemmelsen, at det vil blive lavere end de 1,2 mia. kr., der er nævnt i forslaget. Derfor kan vi selvfølgelig støtte det, men det er ikke ensbetydende med, at vi ved tredje behandling vil støtte selve forslaget, selv om dette er en lille forbedring.

Jeg kan sige vedrørende lovforslag nr. L 199, hvortil Fremskridtspartiet har stillet et ændringsforslag, at vi ikke kan støtte dette ændringsforslag. Vi mener, at når man nu engang skal overgå til aktieselskabsformen og dermed også skal forvalte økonomien selv inden for disse rammer, så er det meget væsentligt, at man får manøvrerfrihed til at styre økonomien og dermed også start- og landingsafgifterne, som helt sikkert er den største indtægt for lufthavnen.

Hvis man fratager et aktieselskab muligheden for at operere med økonomien, så mener vi ikke, at der er noget formål med at lave et aktieselskab. Så derfor kan vi altså ikke støtte det ændringsforslag, der er stillet af Fremskridtspartiet.

Behnke (FP):

Med hensyn til det første forslag, om at gøre Københavns Lufthavn til et aktieselskab, vil jeg godt indlede med at sige, som vi også har tilkendegivet i vores betænkning bidrag, at det skridt, der bliver taget nu på fredag, nemlig at Københavns Lufthavn får mulighed for at overgå til at blive et i første omgang statsligt aktieselskab, og forholdsvis hurtigt skal 25 pct. af aktierne sælges til private, og den situation, som derefter eksisterer, opfatter vi ikke som af-

[Behnke]

slutningen på spørgsmålet om privatisering af Københavns Lufthavn.

Vi har en klar intention og en klar forventning om, at i samme øjeblik antallet af tjenestemænd er blevet reduceret som følge af, at man er overgået til andre, som det hedder, tjenestemandslignende vilkår, anden ansættelse, så vil det være muligt at komme videre end de 25 pct. af aktierne. Om næste station er, at man sælger 49 pct. af aktierne, og at man så nogle år efter går endnu videre, må fremtiden vise.

Det skal i hvert tilfælde ikke være nogen hemmelighed, at der fra Fremskridtspartiets side er et klart ønske om, at lufthavnen inden udgangen af dette årti har en fuldstændig selvstændig status, det vil sige, at der maksimalt ligger én gylden aktie hos trafikministeren.

Men det, vi skal diskutere i dag, er selvfølgelig de foreliggende ændringsforslag.

Det ændringsforslag, der er stillet af trafikministeren, støtter vi. Vi synes, at der er god grund til, at man i et år, hvor der sker omvæltninger for lufthavnen, pr. 1. oktober gør status, både fordi der er en række anlægsudgifter i lufthavnen, som ikke er blevet afholdt, og fordi driftsresultatet sikkert er blevet påvirket af den megen lovbehandling osv. Vi har et ønske om, at den pris, der bliver betalt, selvfølgelig hverken er for stor eller for lille; der skal være rimelighed i tingene. Derfor er der lavet det ændringsforslag, som simpelt hen går ud på, at man gør status pr. 1. oktober i år.

Der er i betækningsbidraget fra trafikministeren tilkendegivet noget om de overenskomster, det nye aktieselskab nu skal forhandle med personalet. Vi er som sagt overbevist om, at langt hovedparten af medarbejderne vil føle sig tiltrukket af de overenskomster, det nye aktieselskab kan tilbyde.

Jeg vil godt spørge den fungerende trafikminister, om der i den forbindelse har været overvejelser om at tilbyde medarbejderne medarbejderaktier som en løsning. Vi må jo erkende, at når det drejer sig om en institution som Københavns Lufthavn, er det næppe særlig hensigtsmæssigt, hvis der kommer arbejdsnedlæggelser eller andre faglige konflikter. Det kan meget hurtigt ødelægge hele grundlaget for det nye aktieselskab. Derfor er spørgsmålet, om medarbejderaktier kunne være en del af en løsning, så man sikrer en loyal medarbejderstab i lufthavnen.

Vi har selv stillet et ændringsforslag til det andet lovforslag. Som nævnt for lidt siden går man jo ikke ud og sælger alle aktierne på én gang, i første omgang kun de 25 pct. Det vil sige, at det stadig væk er staten, der har den bestemmende indflydelse, det er staten, der står for dette aktieselskab.

Vi føler, at der er grund til, at der fra parlamentarisk side, altså fra Folketinget, Folketingets Finansudvalg, fortsat er snor i det, der foregår i lufthavnen. Derfor mener vi, at så længe lufthavnen ikke har en majoritet af privataktionærer, men at det er staten, der har majoritet, så vil det være nyttigt, at Københavns Lufthavn orienterer Finansudvalget om de dispositioner, man foretager derude. Det er jo staten, der hæfter, hvis det går galt.

Arne Melchior (CD):

Hvad vi foretager os her, har meget stor betydning for luftfarten og dermed for en væsentlig del af Danmarks, vi kan sige ansigt, vi kan sige visitkort over for omverdenen.

CD er meget tilfreds med, at det omsider er kommet så vidt, at Københavns Lufthavn bliver omdannet til et aktieselskab. Vi er også meget tilfredse med de ændringer, der er foreslået til nr. L 198, og vi stemmer for dem.

Jeg skal særlig understrege vigtigheden af trafikministerens tilsagn om, at der nu skal forhandles – man kan næsten sige omsider – reelt med personaleorganisationerne. Det er skrevet lidt kancelliagtigt, idet der står: »Regeringen er indstillet på at tilslutte sig en ordning . . .«. På dansk burde der vel nok stå: Regeringen tilslutter sig. Disse omsvøb kommer, når man har rigeligt med tangenter på maskinen og i hovedet. Men det gør ikke noget, når bare det er klart, at dette er et tilsagn, og sådan skal det blive.

For enhver arbejdsplads er det overordnet nødvendigt, at der mellem ejere, ledelse og personale er den maksimale samgang – eller samflyvning. Og for en lufthavn, der er så følsom over for forsinkelser eller andre vanskeliggørende omstændigheder, er dette ekstraordinært vigtigt. Derfor er det en meget vigtig del af betænkningen, hvor dette nu har fået udtryk, som det har her.

Jeg skal også med glæde og tilfredshed konstatere, at de oprindelige 1½ mia. kr., som skulle optages i lån, er reduceret, vel ikke nok, men dog betydeligt, til 1,2 mia. kr. Det betyder, at

[Arne Melchior]

lufthavnen i fremtiden med hensyn til forrentning og afdrag vil blive en smule bedre stillet, end den ville have været ved status som hidtil.

Som sagt kunne det have været endnu bedre. Det er så betydelige beløb, der skal til for at gøre vor eneste store internationale lufthavn virkelig konkurrencedygtig, at der udmærket kunne have været brug for en yderligere indsprøjtning. Men resultatet er acceptabelt og operativt særdeles brugbart for lufthavnen.

Vi er også tilfredse med, at det beløb, som var afsat på årets finanslov til investeringer i lufthavnen i år, bliver opfyldt til punkt og prikke på den måde, som det nu er udformet.

Sammenlagt er forslaget derfor at betegne som særdeles værdifuldt.

Jeg vil gerne have sagt, at CD betragter ikke denne ændring til aktieselskabsformen som en egentlig privatisering. Det er udtrykkelig forudsat, at der kan sælges 25 pct. af aktierne, vel at mærke mod forudgående forelæggelse i Finansudvalget, der skal godkende erhververen eller erhververne af disse 25 pct. af aktierne. Vi ville med glæde se, hvis Det Danske Luftfartselskab – som før har tilbudt sig som långiver, og som jo har tjent sin formue på luftfart, og derfor kan disse penge betegnes som ekstraordinært egnede – var blandt dem, der interesserede sig for at give lån. Men det skal ikke være afgørende, for selvfølgelig skal der lånes primært på markedets bedste betingelser.

Vi lægger også vægt på, at et frasalg af aktier ud over de 25 pct. ikke vil kunne ske uden ny lovændring, og derfor betragter vi det indtil videre som uaktuelt.

Jeg skal gøre dem, der ikke måtte være klar over det, opmærksom på, at samtlige store internationale lufthavne i verden med Storbritannien som en lidt diffus undtagelse ikke er i privat eje, men ejes og drives på vegne af den pågældende stat, delstat eller storby. Vi kan absolut ikke indse, at Danmark skal skille sig ud fra denne norm for den internationale luftfart for ethvert land – og bestemt ikke et lille land, der kun har 1 stk. af den art lufthavne – ved at dette skal være statens ansvar. Derfor må det være statens dispositionsret, og derfor må det være statens aktiemajoritet, der bestemmer, hvad der skal ske med denne lufthavn.

Når jeg nu har nævnt ordet privatisering, vil jeg godt benytte lejligheden til at anmode finansministeren om i sin svartale at bekræfte, at

de aftaler, der er indgået i to omgange, nemlig vedrørende finanslov 1989 og finanslov 1990, mellem regeringen og nogle andre partier, herunder CD, fra CD's side er opfyldt, når vel at mærke de skøn og forventninger, som regeringen selv har præsenteret for os, bliver opfyldt.

Jeg skal så oplyse, at vedrørende lovforslag nr. L 199 kan vi ikke støtte det af Fremskridtspartiet stillede ændringsforslag, ligesom vi altså ikke støtter Fremskridtspartiets intention om hurtigst muligt eller i det hele taget at få solgt samtlige aktier.

Vi tror, at det i konkurrencen med de lufthavne, som vores er oppe imod – det drejer sig i nogen grad om Stockholm, det drejer sig i væsentlig grad om Frankfurt, München, Zürich, London, Amsterdam ikke at forglemme – er afgørende vigtigt, at vi nu skrider til denne ændring, således at de dispositioner, der skal træffes i lufthavnen, det være sig med hensyn til start- og landingsafgifter, det være sig med hensyn til investeringer af enhver art, det være sig med hensyn til markedsføring, ene og alene fastlægges af en forretnings- og konkurrenceindstillet bestyrelse uden indblanding af dette hus.

Når dette er sagt, vil jeg dog slutte med at understrege, at netop Københavns Lufthavn er et af flere – mange – beviser på, at noget, der hidtil har været drevet i statslig regi, er blevet drevet godt. Dermed vender jeg mig imod den antagelse, som nogle helt dogmatisk lægger til grund, nemlig at noget, der drives af det offentlige, af staten, altså samfundet, altså af os alle, automatisk skal være dårligt drevet, medens alt, hvad der forekommer i privat regi, er dygtigt og genialt gjort.

Sådan er det naturligvis ikke. Det er ikke sådan, at alle de dumme og dovne er i den offentlige sektor, og at alle de kloge og flittige er i den private sektor. Sådan er det gudskelov ikke. Vi har i lufthavnen som så mange steder, i etater og statslige, amtslige og kommunale institutioner, dygtige, loyale, ansvarsbevidste medarbejdere.

Jeg vil gerne, når vi nu så at sige tager afsked med Københavns Lufthavn i statslig regi, have kvitteret over for de mennesker, der har stået for det værk derude – ingen nævnt og ingen glemt – for en dygtig indsats. Jeg ønsker for dem og yderligere mange flere, som måtte blive beskæftiget derude, når vi nu får en bedre konkurrencesituation, at de må kunne fortsætte det

[Arne Melchior]

entusiastiske og fuldt loyale og dygtige arbejde til gavn for dansk luftfart og danske forbindelser med udlandet.

(Kort bemærkning).

Behnke (FP):

Jeg har dels et spørgsmål, dels en kommentar til hr. Arne Melchior's indlæg. For det første spørgsmålet.

Jeg har noteret mig, at hr. Arne Melchior i dagspressen er blevet citeret for, at man gerne så aktiesalget i Københavns Lufthavn gå op til 49 pct. Jeg noterede mig også hr. Arne Melchior's synspunkter med hensyn til, at DDL har mulighed for at købe aktier. Men der er jo andre, Sterling Airways, Maersk Air osv., de andre danske luftfartsselskaber, som jeg går ud fra at hr. Arne Melchior også gerne ser knyttet tættere til Københavns Lufthavn.

Derfor er spørgsmålet: Er det ikke længere hr. Arne Melchior's synspunkt, at man sagtens kan gå op til 49 pct., lige så snart spørgsmålet om tjenestemænd tillader det?

Så kommentaren. Når hr. Arne Melchior i dag som så mange gange tidligere gør opmærksom på, at det ikke kun er de dovre, der er ansat i det offentlige, og de flittige, der er ansat i det private, så er det rigtigt. Men det har ikke noget at gøre med, om man er doven eller flittig. Det har noget at gøre med motivet, de rammer, man arbejder under.

Jeg skal henlede hr. Arne Melchior's opmærksomhed på side 124 i den seneste skattepolitiske redegørelse. Der gøres netop opmærksom på, at der ved offentlige og halvoffentlige virksomheder er tale om et velfærdøkonomisk tab, fordi man mangler profitmotiv, som er drivkraften i den private sektor. Det mangler man i den offentlige sektor, og når det mangler på alle niveauer, fra øverste ledelse til den yngste ansatte, opvaskere osv., så er der ikke tale om, at man er doven. Det er de rammer, man arbejder under. Det er motivet, som ikke er det samme som i den private sektor.

Derfor skal min spådom være – og den ligger måske meget tæt op ad det, hr. Arne Melchior sagde – at den ændrede status vil betyde en opblomstring for lufthavnen.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Hr. Arne Melchior har ordet for en kort bemærkning, og jeg tror, det vil være den sidste i denne omgang.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Det med opblomstringen kan jeg bekræfte også er min forventning. Det gav jeg vist også tydeligt udtryk for i min tale.

Så skal jeg også bekræfte, at CD har udtalt gentagne gange, at op til 49 pct. – altså under majoritet – kan vi under omstændigheder godt være med til et frasalg af aktier. Jeg skal her minde om, hvordan det har været med de to store koncessionerede telefonselskaber i mange år: Staten har siddet på 52 pct. og har haft både ansvaret og den dertil hørende magt til at udøve dette ansvar.

Det er altså det, der for os er det afgørende. Jeg skal nemlig gøre opmærksom på, at vi sandelig ikke er i vejen for finansministerens ønske om at få penge i statskassen. Det støtter vi, og det har vi støttet i mange sager, selv når vi indimellem har været i tvivl. Og for os er det ikke religion med privat eller offentlig. Så vi er pragmatiske folk: Hver sag skal bare ses for sig selv og gribes forretningsmæssigt an.

Jeg kan sige, at vi ikke har noget imod, at der er andre luftfartsselskaber, der tegner aktier.

Og så skal jeg til hr. Behnke's kommentar om rammerne for den virksomhed, der udøves henholdsvis i privat sektor og i offentlig sektor, sige, at profitmotivets sandelig er et vigtigt motiv, men der er andre motiver end det, der tæller. Der er konkurrencemotivet, og det behøver ikke altid at have med profit at gøre. Og så er der tjenersindet. Vi har tjenestemænd og tjenestemandslignende ansatte og andre offentligt ansatte, som er serviceminded. De er det vel ikke alle sammen; der er jo brådne kar alle steder. Men langt det store flertal har det tjenersind, som er den væsentligste forudsætning for et godt resultat.

Jeg kan bare minde om sundhedssektorens omkostninger i Danmark, hvor den er offentligt organiseret næsten 99,9 pct., og i USA, hvor den lige så meget er privat organiseret. Der ved vi, at udgifterne pr. borger er lavere i Danmark.

Det skulle vist være et godt svar til hr. Behnke.

Finansministeren (Henning Dyremose):

Hr. J. K. Hansen spurgte vedrørende ændringsforslag nr. 1 til nr. L 198, om vi havde et konkret skøn over den forventede ændring i driftsresultatet pr. 1. oktober 1990.

[Finansministeren]

Dertil må jeg sige, at det har vi ikke på nuværende tidspunkt. Vi har et mere konkret skøn for så vidt angår de manglende anlægsinvesteringer, der indicerer, at i forhold til de oprindelige budgetforventninger vil der blive investeret op imod 150 mio. kr. mindre end oprindeligt antaget.

Det er denne mindre investering, der er anledning til ændringsforslag nr. 1, idet vi synes, at vi skulle sikre lufthavnen den status, der var, da vi lavede lovforslaget, hvor vi jo havde den hensigt, at med et forløb, der var i overensstemmelse med finanslovens forudsætninger, skulle der betales 1.200 mio. kr.

Derfor er min forventning, at det beløb, der skal betales den 1. oktober, vil være mindre end de 1.200 mio. kr.

For så vidt angår betalingen af beløbet er det korrekt, at det forudsætter, at lufthavnen skal på lånemarkedet og på én gang hente ca. 1.200 mio. kr. Om det lige skal være på samme dag, vil jeg ikke stå her og binde lufthavnen til. Det er da muligt, at eneaktionæren kan gennemføre en fornuftig forhandling med trafikministeren og finansministeren om, om det skal være over en kortere periode. Men i princippet forfalder de 1.200 mio. kr. reguleret pr. 1. oktober på én gang. Vi betragter det i øvrigt ikke som et problem for lufthavnen at skaffe det pågældende beløb på fornuftige lånebetingelser.

Hr. Behnke spurgte vedrørende medarbejderaktier. Jeg vil gerne pege på, at i lovforslagets § 3 står der decideret, at der kan tegnes medarbejderaktier. Og af bemærkningerne fremgår det yderligere, at det er noget, den nye bestyrelse i selskabet skal tage stilling til i forbindelse med det kommende aktiesalg. Det at sælge medarbejderaktier vil ligesom andre af salgsbetingelserne forudsætte en forudgående tilslutning af Folketingets Finansudvalg.

Jeg vil meget gerne bekræfte, at regeringens synspunkt er i overensstemmelse med det af hr. Behnke fremførte, nemlig at det formodenlig vil være meget hensigtsmæssigt, at der bliver tale om medarbejderaktier, som kan knytte medarbejderne stærkere til lufthavnen. Omvendt vil vi ikke binde den fremtidige bestyrelse til, at det skal være på lige præcis den måde. Men jeg vil da betragte det som ganske sandsynligt, at der bliver tale om medarbejderaktier.

For så vidt angår Fremskridtspartiets ændringsforslag til nr. L 199 siger vi nej, fordi det

lige præcis er vores ønske, at lufthavnen allerede nu i forbindelse med, at der bliver etableret et selvstændigt aktieselskab, får en større dispositionsfrihed og en større uafhængighed. Det mener vi er noget af idégrundlaget allerede i første fase, og derfor synes vi ikke, at Fremskridtspartiets forslag skal nyde fremme.

Så havde hr. Arne Melchior hæftet sig ved trafikministerens udsagn om forhandlingerne med personaleorganisationerne, og dér vil jeg gerne lige komme med den historiske bemærkning, at når det ikke stod i det oprindelige lovforslag, var det jo, fordi vi i privatiseringsudvalget lagde op til, at den nye bestyrelse skulle være meget selvstændig og have afgørende indflydelse på selskabets fremtidige virke. Det udtrykte hr. Arne Melchior også ønske om i forbindelse med de forretningsmæssige beslutninger, og vi mener, at en af de afgørende beslutninger er, hvordan man skal forhandle med personalet om fremtidige overenskomster.

Da vi undervejs i processen forstod, at der kunne være lidt tvivl hos personaleorganisationerne om, hvorvidt der var en sådan vilje til forhandling, var det klart, at vi så ønskede at give udtryk for, at der snarest efter selskabets stiftelse optages forhandlinger om løn- og ansættelsesvilkår, og jeg vil gerne kvittere for, at samtlige seks partier i regeringens privatiseringsudvalg sagde ja til, at trafikministeren på de seks partiers vegne kunne oversende denne meddelelse til Folketinget, således at det kunne optrykkes i betænkningen, og således at personalet kunne få dels den sikkerhed og dels den yderligere sikkerhed, der ligger i, at de, der måtte vælge at blive som tjenestemænd, uanset lovforslagets § 7 også kan gøre avancement.

Det er et udtryk for, at de seks partier, som har ønsket at gennemføre lovforslaget, ønsker at gøre det på en måde, hvor vi er i forståelse med det meget vigtige personale, som er ansat i lufthavnen – meget vigtige forstået i den rigtige mening: et betydningsfuldt personale, som gør en kæmpeindsats.

Jeg kan lige sige, at for så vidt angår hr. Arne Melchior's sidste bemærkning om offentligt ansatte kontra privat ansatte, er jeg glad for at notere mig, at i den undersøgelse, som Finansministeriet har foretaget, var netop Københavns Lufthavnsvæsen blandt de bedste, hvilket tilsliger, at vi er enige om vurderingen af den indsats, der er gjort indtil nu.

[Finansministeren]

Hr. Arne Melchior stillede et mere generelt spørgsmål om, hvorvidt de privatiseringsaftaler, som CD har været med til at indgå, er opfyldt, og jeg vil gerne bekræfte, at hvis de nu sætterne projekter bliver gennemført med de indtægter til staten, som vi forventer, har CD formodentlig godt og vel været med til at opfylde det, man har indgået aftale om. Jeg vil lige for en sikkerheds skyld understrege, at vi forstår det lovforslag, som her er til behandling, på den måde, at det samlede projekt er først gennemført, når vi sælger 25 pct. af aktierne, og så skal vi – hvis vi skal videre – tilbage til Folketinget. Men det samlede projekt omkring lufthavnen indebærer, at de 25 pct. af aktierne skal sælges.

J. K. Hansen (S):

Jeg skal takke finansministeren for svaret. Det bekræftede mine bange anelser om, at man faktisk ikke havde noget som helst skøn med hensyn til det, som man havde skrevet i bemærkningerne til ændringsforslaget.

Vi ved – når man følger med derude – at driftsresultatet i 1990 på grund af, at man ikke har fået den taktstigning derude, vil blive dårligere, og det er et x antal millioner kroner, men det skøn har regeringens økonomer altså ikke fundet frem til. Og det vil sige, at de 1,2 mia. kr. skal forhøjes med et lidt dårligere driftsresultat. Så jeg må sige, at hr. Arne Melchior og andre sandsynligvis er blevet ført bag lyset, når man skriver og godkender noget sådant. Men vi får se. Jeg er helt sikker på, at mine bange anelser holder stik.

Så vil jeg også gerne sige til både finansministeren og hr. Behnke og hr. Arne Melchior, at man ignorerer jo fuldstændig det faktum, at KLV's overlevelsesmuligheder er forbundet med lufthavnens muligheder for at få gennemført fremtidige investeringer. Man står her og siger, at nu laver vi dette, og så vil denne virksomhed blomstre. Jamen den vil da ikke kunne blomstre, hvis der ikke sker fremtidige investeringer. Det er da nødvendigt for, at lufthavnen i det hele taget kan overleve. Der er ingen virksomhed – det må finansministeren og andre vide – der vil være i stand til at låne betydelige mængder af kapital med den soliditet, som lufthavnen nu får med omkring 20 pct. Jeg tror ikke, det vil være muligt.

Så skal jeg da også påpege, at den finansieringskonstruktion, hvor virksomheden langt

overvejende er gældsfinansieret, medfører, at de kolossale lånebehov, som KLV har i forbindelse med de forestående investeringer, vil blive imødekommet til en betydelig højere lånerente, end man egentlig selv går og regner med.

Hr. Arne Melchior har gjort meget ud af det, der står i lovforslaget og i bemærkningerne til lovforslaget om salg af aktier, at hvis der skal sælges mere end 25 pct., skal det bestemmes af Folketinget.

Jeg skal allerede nu gøre opmærksom på, at for os må det være afgørende, at staten beholder alle aktier i KLV A/S. Det kan ikke betegnes som forsvarligt, at en så vital del af Danmarks og Nordens infrastruktur skal være under delvis indflydelse af private afkastkrav. Så til den tid – og det tager jo lidt tid – må man regne med, at Socialdemokratiet vil stemme imod både i Finansudvalget og i Folketinget.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg er da helt enig med hr. J. K. Hansen i, at lufthavnen er en vital ting; det har jeg også givet udtryk for. Men hele sektoren skulle jo også gerne være vital.

Og jeg tager vel næppe fejl i, at det var med socialdemokratiske stemmer for mange år siden – jeg har ikke slået efter hvornår – at der skete et frasalg af indtil 48 pct. af aktierne i KTAS og i Jydsk Telefon, og det har ikke hindret, at den vitale interesse for abonnenterne, for borgerne, for samfundet er blevet udmærket varetaget. Der er jo foruden aktiemajoriteten også tale om en koncession, og der er tale om, at regeringen kan fastsætte visse overordnede retningslinier, som er nødvendige for samfundet. Derfor forstår jeg ikke hr. J. K. Hansens feber over, om det skulle være et tal på den anden side af 25 pct.

Men allermest er jeg ked af, at Socialdemokratiet ikke har kunnet tilslutte sig denne ændring, som jo i hovedsagen svarer til Socialdemokratiets egne ønsker og egen erklærede politik. På den ene side er der nogen, der absolut vil privatisere op til 100 pct. rent dogmatisk, og på den anden side har vi altså Socialdemokratiet og SF, som ikke vil sælge fra for én krone. Jeg mener, at begge standpunkterne er yderliggående og ikke spor hensigtsmæssige for det, vi i øvrigt er enige om skal ske og kan udvirkes ved denne lufthavn.

Behnke (FP):

Først en bemærkning til hr. J. K. Hansen, der betegnedes den situation, som lufthavnen nu vil komme i, som at man skal foretage gældsinvesteringer, altså at den eneste måde, hvorpå lufthavnen i første omgang skal betale pengene til statskassen, de regulerede 1.200 mio. kr. og derefter med fremtidige investeringer, vil være ved gældsinvesteringer. Ja, sådan er den barske virkelighed.

Det er kun i en socialdemokratisk verden, hvor man tror, at man kan tage pengene op af lommerne på skatteyderne og forære dem til investeringer, at man kan forestille sig, at investeringer ikke er gældsinvesteringer. Uanset om det er arbejdsmand Pedersen, der starter sin smedeforretning og tager nogle penge op af lommen til det formål, eller om man går ud og tegner aktier, eller man låner penge i banken, eller hvordan man skaffer sig nogle penge, er det penge, der skal forrentes. Skatteyderne har betalt den lufthavn, der ligger derude på godt og ondt; det er sket over mange år, og det samlede afkast over disse år har ikke været det samme, som hvis den var blevet drevet på privatkapitalistisk vis.

Men det er altså det, lufthavnen nu skal til at vænne sig til, nemlig at leve under privatkapitalistiske vilkår. Og det betyder, at de investeringer, man skal foretage derude, skal forrentes. Selvfølgelig skal de det.

Efter finansministerens bemærkninger føler jeg mig foranlediget til at sige, at vores opfattelse er – og det håber jeg også er regeringens – at ikke ret mange tjenestemænd vil føle, at de fortsætter som deciderede tjenestemænd. Jeg henviser til, hvor hurtigt og smertefrit det gik omkring Tele Sønderjylland, hvor jeg nok tror, at alle blev overrasket over, at hovedparten af medarbejderne faktisk følte sig tiltalt af de nye overenskomstmæssige vilkår, som det nye aktieselskab kunne tilbyde.

Jeg er da overbevist om, at bestyrelsen og ledelsen af den nye lufthavn – aktieselskabet – vil kunne tilbyde vilkår, som gør, at de, der er tilbage som regulære tjenestemænd, ikke bliver ret mange. Jeg har læst lovforslagets § 3, bemærkningerne om medarbejderaktier. Det kunne da være, at et ord om medarbejderaktier på rette sted kunne stimulere denne proces, at det kunne få medarbejderne til at synes, at det var måske værd at ændre sin tjenestemandsstaa-

tus. Det kan jo blive besværligt for lufthavnen, hvis alle ønsker at fortsætte som tjenestemænd. Men vi har bestemt en forventning om, at de fleste af dem i løbet af meget kort tid ikke længere er tjenestemænd.

At vi så også har det politiske mål med det, at det giver os mulighed for at komme videre i aktiesalget end de 25 pct., det er så en helt anden sag.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg må sige til det sidste, som hr. Behnke sagde om tjenestemændene, at jeg er da egentlig også tilfreds med det, som er kommet ind i betænkningen, det, som finansministeren har sagt om avancement. Jeg tror fuldt og fast på, at disse medarbejdere bliver som tjenestemænd i lufthavnen, det er simpelt hen en nødvendighed. Finansministeren eller andre ville slet ikke have mulighed for at skaffe denne kvalificerede og gode arbejdskraft, som er i lufthavnen, eller få den afløst af andre, hverken på kortere eller længere sigt.

Så vidt jeg ved, sidder hr. Behnke i Finansudvalget. Hr. Behnke må have sovet rigtig godt i timen, også i Finansudvalget, når hr. Behnke kan sidde det ene år efter det andet og være med til at vedtage en finanslov, hvor man ser regnskabet for Københavns Lufthavn, både dens bruttoresultat, bruttooverskud og nettooverskud, ser, hvad det egentlig er, der foregår.

Gennem en lang, lang række år har denne lufthavn været en god indtægtsgivende forretning for staten. Det er rigtigt, at lufthavnen har hentet til sine investeringer via statskassen. Bagefter har den forrentet og afskrevet disse beløb og afleveret hele sit nettooverskud, og næste år har den oven i købet måttet betale renter af det nettooverskud, som den har afleveret. Sådan er situationen i Københavns Lufthavn. Det burde hr. Behnke som medlem af Finansudvalget da vide.

Nu har lufthavnen en bogført værdi på 2,1 mia. kr. Derudaf vil finansministeren hente et kontant bidrag på 1,2 mia. kr. Tilbage er der så en aktiekapital på 900 mio. kr.

Nu skal denne lufthavn så til at gældsfinansieres. Hvis alle pengene var blevet i lufthavnen, kunne staten hvert eneste år have hentet et godt udbytte her. Nu bliver lufthavnen forgældet, og staten får – ja, det varme i 1990 og så ikke et øjeblik længere.

(Kort bemærkning).

Behnke (FP):

Socialdemokratiets ordfører, hr. J. K. Hansen, undlod behændigt at svare på, om ikke det er korrekt, at den status, som lufthavnen nu overgår til, nemlig at skulle låne penge og dermed forrente disse penge, er en status, som alle andre også er undergivet.

Oven i købet fortalte hr. J. K. Hansen så om, hvordan lufthavnen i løbet af de sidste mange år har givet et såkaldt overskud.

Jeg har bestemt ikke sovet i timen, hverken i Finansudvalget eller andre steder. Men det, man glemmer, er, at den måde, det overskud opgøres på, ikke tåler sammenligning med den måde, overskuddet opgøres på, hvis det er et aktieselskab, der er underlagt aktieselskabslovgivningen.

De anlægsinvesteringer, der er foretaget i lufthavnen, siden den i tidernes morgen blev etableret, de pensionsforpligtelser, der er, osv. osv. er ikke til fulde blevet forrentet over for skatteyderne igennem alle årene og da slet ikke, hvis man benytter de regnskabsprincipper, som er gældende for private virksomheder.

Men altså, jeg er tilfreds med, at hr. J. K. Hansen erkender, at der skal ske en forrentning af lufthavnen. Nu bliver det altså ikke længere en forrentning til statskassen, men derimod til steder, hvor lufthavnen skal ud og hente sin investeringskapital. Og for os at se er det et samfundsgode, at denne pengeomsætning nu kommer til at ske i privat og ikke i offentlig regi.

Trafikministeren (Henning Dyremose, fg.):

Til dialogen mellem hr. Behnke og hr. J. K. Hansen omkring ansættelsesforhold vil jeg sige, at jeg synes, vi skal lade det stå med de bemærkninger, der står i betænkningen, og så overlade det til den kommende bestyrelse at gennemføre forhandlingerne.

I øvrigt kommer jeg herop for lige at udrydde en misforståelse, som kunne opstå, hvis man lyttede til hr. J. K. Hansen.

Jeg vil gerne understrege, at for regeringen er det afgørende vigtigt, at vi har en dynamisk, velfungerende lufthavn, og det har vi kun, hvis det er en lufthavn, der har råd til og plads til investeringer.

Det er vores vurdering, at lufthavnen med den konstruktion, vi laver nu, i højere grad vil kunne investere i fremtiden, vil kunne gøre det

mere frit, mere uafhængigt af finanslov og Folketing og derfor vil kunne blive endnu mere velfungerende i fremtiden, end den har været i fortiden, hvor den altså har været blandt de bedste i staten.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Der foretoges først afstemning vedrørende forslag til lov om Københavns Lufthavne A/S. (Lovforslag nr. L 198).

§ 1, ændringsforslag nr. 1, § 2, således ændret, og §§ 3-9

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op-hold). Det er vedtaget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om ændring af lov om luftfart. (Lovforslag nr. L 199).

Ændringsforslag nr. 1
forkastedes, idet 12 stemte for, 112 imod.

§§ 1-3
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op-hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

15) Anden behandling af lovforslag nr. L 229:

Forslag til lov om salg af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim«.

Af trafikministeren (Knud Østergaard).
(Fremsat 3/5 90. Første behandling 9/5 90.
Betænkning 23/5 90).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Forhandling

J. K. Hansen (S):

Lovforslag nr. L 229 om salg af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim« burde faktisk have en tilføjelse, der hed: samt nedlæggelse af DSB-ruten Århus-Kalundborg. Alle ved, at de to erstatningsfærger, DSB agter at indgå kontrakt med Mercandiarederierne om, hverken har kapacitet eller komfort til at leve op til, hvad de to nyeste færger, »Peder Paars« og »Niels Klim«, har. Vi er med ét slag tilbage . . .

Formanden:

Må jeg bede om lidt ro i salen. Jeg kan af gode grunde ikke bede alle deltagerne i debatten om at komme herop, så jeg må bede om, at man kan høre, hvad der bliver sagt, nede i salen.

J. K. Hansen (S):

Altså, vi er med ét slag tilbage til den tid, hvor de to gamle prinsessefærger sejlede på ruten, hvor der var evige kapacitetsproblemer, dårlig komfort og passagerer ofte blev afvist og måtte stå tilbage uden at kunne komme med.

Det vil nu betyde en trafikafvandring på Århus-Kalundborg-ruten til fordel for andre ruter. DSB vil stå i den situation, at man står med to færger og i øvrigt – efter hvad vi har fået oplyst – skal betale en afgift på 26 mia.kr. pr. stk. pr. år til Mercandiarederierne uden at have tilsvarende indtægter, eller uden at indtægterne kommer ind.

Taberen i regeringens rolle som skibshandler bliver DSB, og vinderen bliver Mercandiarederierne, som får en god forrentning af to af sine skibe, som rederiet har chartret eller charterer ud til DSB de næste 8 år.

Jeg må nok sige, at jeg også er meget skuffet over den holdning, som Kristeligt Folkeparti

har udvist. For længe har Kristeligt Folkeparti jo sagt, at der ikke måtte ske en forringelse af ruten, altså overfarten Århus-Kalundborg, men hvad er det, der har gjort, at Kristeligt Folkeparti har ændret holdning? Det kunne da være rart at få at vide fra denne talerstol, så også befolkningen ved, hvad årsagen er til, at Kristeligt Folkeparti pludselig ændrer holdning.

Jeg har også et par spørgsmål til regeringen. Jeg går ud fra, at trafikministerens suppleant stadig væk er finansministeren. Det er jo også ham, der skal have pengene for færgerne, så det må jo så også være rimeligt.

Formanden:

Det er den fungerende trafikminister.

J. K. Hansen (S):

Undskyld, den fungerende trafikminister.

Har det ikke undret den fungerende trafikminister, at Mercandiarederierne, som nu »støtter« – og støtter er i citationstegn – DSB med udlån eller udchartring af sine to skibe, samtidig er gået ind i en konkurrerende rute, nemlig Juelsminde-Kalundborg? Har det ikke undret regeringen?

En anden sag er også, at ifølge betænkningen ligger det helt klart, at et flertal i Trafikudvalget er imod salget af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim«, og jeg kunne da også godt tænke mig på nuværende tidspunkt at få svar på spørgsmålet, om regeringen virkelig agter at gennemføre denne, jeg vil kalde det famøse skibshandel ved at hente et nordatlantisk medlem herved på fredag.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg må også sige, at vi i SF bliver mere og mere forbavsede over de svar, vi får på de spørgsmål, vi har stillet til det her forslag, hvor regeringen altså har fundet ud af, at de flotteste og mest moderne færger, som DSB har, nu skal sælges. Det er noget, der er helt uhørt, at man sælger det mest moderne materiel, man har. Jeg har simpelt hen aldrig hørt noget lignende.

Tallene for udgifter og hyreudgifter til de to færger i dag er 121 mio. kr. Overskuddet ligger på fra 25 til 50 mio. kr. afhængigt af, hvorledes man regner det ud. De årlige udgifter til de to rorofærger fra Mercandia vil ryge op i 160 mio. kr. Charterudgifterne ligger på omkring 55 mio. kr.; der er også et underskud her. Det vil sim-