

**Spm. nr. S 594****Formanden:**

Det er meddelt mig, at spørgsmål nr. S 594, der var stillet af Annette Just (FP) til landbrugsministeren, den 9. marts 1990 er taget tilbage af spørgeren. Spørgsmålet, der dermed er bortfaldet, var sålydende:

Til landbrugsministeren (5/3 90) af:

**Annette Just (FP):**

»Ministeren bedes redegøre for, om de i direktiv af 31. juli 1981 (81/602/EØF) nævnte undersøgelser er udført og i givet fald med hvilke hovedkonklusioner.«

**Begrundelse**

Der henvises til Rådets direktiv af 31. juli 1981 om forbud mod visse stoffer med hormonal virkning og mod stoffer med thyreostatisk virkning (81/602/EØF side 1), hvor følgende står at læse:

»... anvendelse af Østradiol 17B, Progesteron, Testosteron, Trenbolon og Zeranol skal endnu undersøges omhyggeligt med henblik på at fastslå, om stofferne er skadelige eller ej; indtil der foreligger en afgørelse om disse stoffer, bør de gældende foranstaltninger herom af sikkerhedsgrunde forblive i kraft med forbehold af traktatens almindelige bestemmelser.«

**Spm. nr. S 595****Formanden:**

Det er meddelt mig, at spørgsmål nr. S 595, der var stillet af Annette Just (FP) til landbrugsministeren, den 9. marts 1990 er taget tilbage af spørgeren. Spørgsmålet, der dermed er bortfaldet, var sålydende:

Til landbrugsministeren (5/3 90) af:

**Annette Just (FP):**

»Mener ministeren fortsat, at begrundelsen for forbudet mod væksthormoner – at man vil sikre forbrugeren mod restkoncentrationer af de nævnte stoffer i levnedsmidlerne – kan opretholdes?«

**Begrundelse**

Landbrugsministeren henviste under 1. behandling af beslutningsforslag B 57 til et EF-

direktiv fra 1981, som forbød anvendelse i hele EF af vækstfremmende kønshormoner.

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 23:**

*Forespørgsel til undervisnings- og forskningsministeren [om, hvilke planer regeringen har om at styrke kvaliteten af dansk forskning].*

Af Rahbæk Møller (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 8/3 90).

**Formanden:**

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af lovforslag nr. L 198:**

*Forslag til lov om Københavns Lufthavne A/S.*

Af trafikministeren (Knud Østergaard).

(Fremsat 7/3 90).

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 4 opførte sag, nemlig:

**4) Første behandling af lovforslag nr. L 199:**

*Forslag til lov om ændring af lov om luftfart.*

Af trafikministeren (Knud Østergaard).

(Fremsat 7/3 90).

Lovforslagene sattes til forhandling.

**Forhandling****J. K. Hansen (S):**

Mine bemærkninger gælder lovforslag nr. L 198, forslag til lov om Københavns Lufthavne A/S. Min kollega, hr. Jimmy Stahr, vil senere tage sig af lovforslag nr. L 199.

Forslaget til lov om Københavns Lufthavne A/S er et rent privatiseringsforslag, hvis hovedopgave er at hente nogle hurtige penge hjem til statskassen, og ifølge forslaget skal der ved en omdannelse af Statens Lufthavne til et aktieselskab hurtigst muligt frigøres 1,2 mia. kr., som

[J. K. Hansen]

skal bruges til at dække et hul i statsfinanserne, og så er de væk.

Det er et helt klart led i privatiseringsaftalen med Fremskridtspartiet. Sådan forsvinder pengene her i Folketinget.

I 1980 vedtog et stort flertal i Folketinget loven om udbygning af Københavns Lufthavn. De nuværende regeringspartier, CD, Kristeligt Folkeparti og Socialdemokratiet var med. Der blev ved vedtagelsen af loven lagt afgørende vægt på, at planerne for udbygning af Københavns Lufthavn blev fastlagt klart og utvetydigt af Folketinget. Der blev også lagt vægt på den meget brede tilslutning omkring udbygningsloven.

Tilsyneladende har regeringen ikke haft det samme i tankerne med det forslag om Københavns Lufthavne A/S, der nu fremsættes. Den har ikke på ét eneste tidspunkt kontaktet Socialdemokratiet i den anledning og spurgt, om vi ville være med til den ændring af Københavns Lufthavns status, som regeringen nu foreslår, og som den langt om længe har fået forhandlet på plads med sig selv. Vi kan kun tage til efterretning, at regeringen heller ikke på dette område ønsker at tale med Socialdemokratiet, men hellere vil forhandle med Fremskridtspartiet. Sådan er det bare.

I Socialdemokratiet har vi længe set skriften på væggen, hvad angår Københavns Lufthavns udvikling. Vi har måttet konstatere, at det nuværende bevillingssystem med årlige nedskæringer på anlægsbevillingerne til lufthavnen umuliggør en ordentlig planlægning af udbygningen af lufthavnen. Vi må derfor frygte, at lufthavnen sækker bagud i forhold til de europæiske lufthavne, som den skal konkurrere med, og vi må se i øjnene, at lufthavnen ikke længere kan bevare sin status som den centrale internationale lufthavn i Skandinavien.

Allerede under finanslovforhandlingerne i efteråret 1988 gjorde vi opmærksom på disse forhold og foreslog dengang en friere styreform for lufthavnen: at give den en friere økonomisk status med en mulighed for at hente sit kapitalbehov til investeringer uden for det statslige bevillingssystem. Vi er blevet belært om – men bestemt ikke overbevist om – at det ikke lader sig gøre som statsvirksomhed.

Og vi har da også været villige til at acceptere A/S-modellen, men, må jeg sige, vi har meget svært ved at acceptere, at staten skal malke luft-

havnen for mere end halvdelen af sin bogførte værdi for at dække et hul i statskassen. Gør man det, så efterlader man en forgældet lufthavn, der ikke vil have nogen mulighed for at gennemføre de omfattende anlægsinvesteringer, som er nødvendige i de kommende år.

Man må gøre sig klart, at med den massive intensivering af konkurrencen, som forventes i nærmeste fremtid – med udviklingen af det indre marked in mente oven i købet – vil der blive stillet betydelige krav til anlæggene i de lufthavne, der flyves på. Ser vi f.eks. på KLV's nærmeste konkurrenter, f.eks. Stockholm, Amsterdam og Frankfurt, ja så opererer de med et investeringsniveau, som langt overstiger KLV's.

Lufthavnen er i dag en god forretning, og det skal den blive ved med efter vor opfattelse. Men det kan den ikke blive ved med, såfremt regeringen vil trække de foreslåede 1,2 mia. kr. ud af lufthavnen. Herved vil lufthavnen få en årlig rentebyrde på omkring 200 mio. kr. Dertil kommer, at lufthavnen skal ud at hente penge til sine anlægsinvesteringer. Det var 359 mio. kr. i 1989, og det er 300 mio. kr. i 1990. Lufthavnen vil simpelt hen blive ringere stillet efter forslaget, end den er i dag.

Jeg har bemærket, at regeringen i sine beregninger har taget udgangspunkt i lufthavnens regnskab for 1988, som var et godt år for KLV, hvor den forrentede sine aktiver med 19,7 pct. Vi ved allerede nu, at 1989 ikke blev så godt et år for lufthavnen, hvor forrentningsprocenten kun blev 13. Vi ved også, at trafiktilvæksten har været faldende på det seneste – det er især chartertrafikken, der er gået ned – men lufthavnen er fortsat en god forretning. Men vi må bestemt advare imod at malke lufthavnen for dens værdier.

Som tidligere nævnt har regeringen ikke ønsket at forhandle denne sag med os, i modsætning til hvad vi gjorde i 1980 med udbygningsloven. Vi vil derfor naturligvis benytte os af vor ret til en meget grundig udvalgsbehandling for at få belyst en række af de ting, som jeg her har nævnt.

Det står i forslaget, at regeringen på længere sigt agter at afhænde nogle af aktierne til private. Jeg skal her nævne, at vi ikke synes, det er særlig klogt at bortsælge disse aktier. Også det vil vi gerne se på i udvalget.

Jeg har hidtil kun været inde på de rent økonomiske forhold i forbindelse med omdannel-

[J. K. Hansen]

sen af KLV til et aktieselskab. Der er også en lang række personalemæssige forhold, som jeg ikke mener er særlig godt eller detaljeret belyst i lovforslaget. Også her ønsker vi en afklaring af de personalemæssige problemer, der måtte opstå i forbindelse med spørgsmålet tjenestemænd og ikketjenestemænd.

Jeg vil gerne stille ministeren det konkrete spørgsmål, om det ikke er første gang, statstjenestemænd udlånes til et privat aktieselskab. Og det andet spørgsmål: Såfremt aktiemajoriteten går over på private hænder, kan det så i det hele taget lade sig gøre at flytte tjenestemænd på denne måde?

Afsluttende må jeg sige, at regeringen med sit forslag har taget mere hensyn til at opfylde behovet for at få nogle forligspenge ned i statskassen end at sørge for en god og fornuftig udvikling af den store arbejdsplads, der hedder Københavns Lufthavn.

Socialdemokratiet vil under det forestående udvalgsarbejde give dette forslag en grundig og en positiv behandling. Det gør vi med det håb, at regeringen og andre i denne sal er modtagelige for fornuft og gode argumenter, der kan sikre Københavns Lufthavns muligheder for en udvikling, som kan gøre den til en konkurrencedygtig lufthavn, således at den fortsat kan være den centrale internationale lufthavn i Nordeuropa.

**Jimmy Stahr (S):**

Lovforslag nr. L 199 er en lov om ændring af lov om luftfart. Det er sådan en køn blanding af stort og småt, mest måske småt, det er småtingsafdelingen, vi bevæger os i. Og når det drejer sig om de ændringer, der direkte har med luftfarten at gøre, har vi ikke nogen indvendinger.

Derimod, når det drejer sig om de ændringer, der har med det foregående lovforslag, altså nr. L 198, at gøre, så vil vi afvente og se, hvordan det går med behandlingen af sidstnævnte forslag.

Men ellers er vi generelt positive.

**Ikast (KF):**

I Det Konservative Folkeparti er vi meget glade for Københavns Lufthavn. Vi har fået skabt en lufthavn af international styrke, af internationalt udseende og international sikkerhed. Netop på grund af det, der er gennemført i

de senere år, er Københavns Lufthavn at betragte som en af de mest sikre lufthavne i Europa. Hvis den udvikling skal fortsætte – og det ønsker vi den skal – skal Københavns Lufthavn have friere hænder til at disponere, til selv at kunne gå ud på lånemarkedet og optage lån, når det er nødvendigt for den fornødne udvikling.

Jeg er enig med hr. J. K. Hansen om udbygningsforslagene, som vi har vedtaget, men de skal fremskyndes. Jeg skønner ikke, at vi på statsbudgettet kan finde de penge, der er nødvendige for at gennemføre denne udbygning tilstrækkelig hurtigt. Tager man lufthavne som Hamburgs eller Stockholms, vil man se, at man dér er oppe på investeringer på cirka 1 mia. kr. om året. Det har den danske stat ikke mulighed for. Jeg tror heller ikke, Socialdemokratiet ville indstille, at vi brugte så mange penge.

Derfor er det nødvendigt, at ministeren finder en konstruktion, hvorunder man kan følge udviklingen og hele tiden køre lufthavnen meget professionelt. Jeg siger ikke, at det ikke er gjort godt indtil nu, men vi skal fortsat have førertrøjen, ikke alene i Skandinavien, men også i Nordtyskland, på det flymæssige område. Det kan kun lade sig gøre, hvis vi giver lufthavnen endnu en indsprøjtning. Og jeg mener, at en privatisering, som hr. J. K. Hansen kaldte det, er en nødvendighed for at få endnu mere gang i selve lufthavnen.

Jeg synes også, det er en selvfølge, at når lufthavnen omdannes til et aktieselskab, så må den betale en vis sum. Dette beløb er så sat til 1,2 mia. kr. Det kan man skælde ud over, men det er vel også naturligt, at man ikke kan forære statens ejendomme væk.

Det projekt, der er lavet her, kan være en sund udvikling, som vil bringe Københavns Lufthavn endnu længere frem, gøre den endnu smukkere, end den er. Mange af de turister, der kommer her til landet, får ikke andet indtryk end det, de netop får gennem nogle få timers ophold ude i lufthavnen. Vi skal have udbygget de næste gateways på samme måde, som vi er startet. Og det nytter ikke noget, at vi går og sparer os fra det; vil vi have en international lufthavn, så skal der også investeres i den. Derfor giver vi de frie hænder, der nu engang skal til for at drive en virksomhed af den størrelse, og således at den fortsat kan opretholde sin meget store internationale styrke, ikke alene sik-

[Ikast]

kerhedsmæssigt, men også med hensyn til udseendet, som har så stor betydning for lufthavne.

Vi kan kun anbefale dette forslag, og vi vil støtte det hele vejen igennem.

Lovforslag nr. L 199 er følgelovgivning til lovforslag nr. L 198, og det kan vi derfor også støtte.

(Kort bemærkning).

**J. K. Hansen (S):**

Jeg vil gerne her spørge hr. Ikast, hvor han vil skaffe pengene til de store investeringer, som han forventer – og som vi i øvrigt også forventer – anlægsinvesteringer, der skal ske i Københavns Lufthavn på denne her måde? Hvor vil hr. Ikast skaffe disse penge?

Hvis vi ser på, hvad forrentningen er af 1,2 mia. kr. – det kan jeg finde ud af med min lommeregner – det skal man oven i købet ud og låne penge til, plus at man skal ud og låne penge til investeringer.

Jeg vil gerne have en forklaring på, hvordan hr. Ikast mener der vil være plads til disse store investeringer, som han her lægger op til.

(Kort bemærkning).

**Nyrup Rasmussen (S):**

Jeg lyttede med interesse til hr. Ikastrs meget positive bemærkninger om Københavns Lufthavns udviklingsmuligheder. Men kan hr. Ikast ikke komme i tvivl om udviklingsmulighederne på baggrund af forslaget om af lufthavnen at udtage til staten et beløb af størrelsesordenen 1,2 mia. kr.? Er det ikke sådan, at netop den beslutning, som er indeholdt i lovforslaget, vil forringe Københavns Lufthavns internationale konkurrencemuligheder? Og er det ikke sådan, at netop den beslutning tvinger Københavns Lufthavn ud på lånemarkedet med henblik på at lånefinansiere kommende investeringer, som hr. J. K. Hansen var inde på, hvilket vil betyde, at Københavns Lufthavn vil få et ringere driftsresultat en meget lang periode fremover og derigennem vil komme ind i en ond cirkel, som vi er meget dårligt tjent med?

(Kort bemærkning).

**Tove Lindbo Larsen (S):**

I fortsættelse af hr. Nyrup Rasmussens korte bemærkning vil jeg godt spørge hr. Ikast, hvor-

dan det hænger sammen. Statsministeren, som også er konservativ, og den konservative politiske ordfører har i den senere tid udtalt sig meget positivt om Københavns Lufthavn i forbindelse med en stabilisering af hovedstaden, som jo skal være hovedstad for hele Danmark og ikke kun for københavnere.

Jeg mener ikke, at der er sammenhæng mellem de udtalelser, som statsministeren og den politiske ordfører for De Konservative er kommet med, og det lovforslag, som hr. Ikast udtaler sig så positivt om.

Kan hr. Ikast forklare sig nærmere?

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Som svar til hr. J. K. Hansen og hr. Nyrup Rasmussen vil jeg gerne sige:

For kort tid siden fremsatte vi forslag om at justere taksterne i Københavns Lufthavn, således at de kom til at passe. Når vi tager de 1,2 mia. kr. og finansierer investeringer ved at gå ud på lånemarkedet, skulle det alligevel kunne balancere med en vældig god udbygningstakt.

Man har regnet på det på forskellig måde, og jeg kan godt se, at det er et stort tal, som Socialdemokratiet blev bange for, men der er den store fordel ved det, at man ikke længere er bundet af finansloven.

De 269 mio. kr., vi har investeret, er ikke nok, og det må Socialdemokratiet kunne se. Vi får ikke mere igennem til investeringer i lufthavnen i dette Folketing, tror jeg, og derfor er aktieselskabsformen en usædvanlig god idé, når man så på et senere tidspunkt sælger op til 25 pct. af aktierne.

Jeg kan heller ikke se andet, end at det vil kunne svare sig, for afkastet og indtjeningen står i et passende forhold til hinanden.

Danmark ligger ikke højest med afgifterne, vi ligger på nuværende tidspunkt passende både i forhold til Oslo, Hamburg og andre lande, vi kan oven i købet tillade os at justere disse priser opad og alligevel være konkurrencedygtige.

Derfor ser jeg ikke de store problemer i det, fru Tove Lindbo Larsen nævnte.

Statsministeren har sagt, at Københavns Lufthavn skal udbygges, og jeg er 100 pct. enig i, at denne form vil være den bedste måde at gennemføre det på.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Når det bliver CD's tur til at holde ordførertale, skal jeg redegøre for, at jeg overvejende er enig i hr. Ikasts generelle vurdering, men af hensyn til referatet af denne debat må det slås fast, at der ikke pr. nytår skete nogen forhøjelse af Københavns Lufthavns takster. Det må stå der. Hr. Ikast kom til at sige noget forkert, det kan ske for os alle sammen.

To aktstykker måtte regeringen trække tilbage i erkendelse af, at det er skrupravende skørt, at Københavns Lufthavn skal blotte sig hver gang ved at forhøje taksterne og overlade det til konkurrenterne at ligge i baghjulet på os.

Derfor – og det skal finansministeren have ros for – indså man, at vi for det første for en gangs skyld skulle placere os i baghjul, og når der for det andet alligevel var planer om at foretage denne omdannelse til aktieselskab, ville det ikke være rimeligt at lade den kommende bestyrelse fastsætte lufthavnstaksterne ud fra skattemæssige og statsfinansielle betragtninger, men ren og skær ud fra forretningsmæssige betragtninger.

Jeg vil meget gerne have dette med i referatet af denne debat.

**Formanden:**

Hr. Nyrup Rasmussen for en kort bemærkning. Så nærmer vi os igen ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

**Nyrup Rasmussen (S):**

Et par ganske korte spørgsmål til hr. Ikast: Bliver lufthavnen ringere eller bedre stillet, når det gælder takstfastsættelse og driftsøkonomi, som følge af den kendsgerning, at regeringen sammen med forligspartierne bag lovforslaget trækker 1,2 mia. kr. ud af lufthavnen?

Kan det ikke bekræftes, at netop den kendsgerning, at 1,2 mia. kr. trækkes ud af lufthavnen, betyder, at takstpolitikken bliver strammere, at priserne får en ekstra drift opad, og at konkurrenceevnen dermed internationalt set bliver svagere, end hvis vi havde anlagt en mere sammenhængende linje over for Københavns Lufthavn?

(Kort bemærkning).

**J. K. Hansen (S):**

Jeg gør denne korte bemærkning på baggrund af hr. Ikasts svar.

Man ønsker fra regeringens og forligspartiernes side at trække 1,2 mia. kr. ud af lufthavnens bogførte værdi. Derved pålægger man altså lufthavnen en rentebyrde, som efter mit skøn kommer til at ligge i nærheden af de 200 mio. kr. I 1989-regnskabet kunne der trækkes 100 mio. kr. ud. Regnskabet viser, at der kan trækkes 100 mio. kr. ud af KLV's regnskaber. Det svarer netop til et lån på 750 mio. kr., hvis det var det, staten trak ud af lufthavnen.

Hvordan i alverden tror man så, at lufthavnen kan klare en yderligere forrentning – altså op til 100 mio. kr. mere – og alligevel kunne foretage de anlægsinvesteringer, som hr. Ikast lægger op til?

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Det er da givet, at et selskab, der skal aflevere 1,2 mia. kr., ikke er så velfunderet som et, der har dem. Det er ganske logisk. Men det er da også naturligt, at de mange store fordele, som lufthavnen får ved at blive et aktieselskab, kan omgøres i penge, fordi man får en betydelig større frihed. Det må man også se på. Takstpolitikken kommer man selv til at fastsætte, og dermed kan man gå ind på markedet, ligesom det passer. Vi ligger betydeligt under nogle af de andre lufthavne, og jeg mener ikke, vi vil få en sværere konkurrencesituation. Vi vil få en bedre forretningsmæssig lufthavn og lejlighed til at udbygge det, der direkte er nødvendigt, og ikke kun det, politikerne synes er nødvendigt.

**Ole Henriksen (SF):**

Hr. Ikast sluttede lige med at sige, at vi rent forretningsmæssigt vil få en bedre lufthavn, og at det ikke mere skal være politikerne, som skal bestemme. Hr. Ikast sagde også på et tidligere tidspunkt, at vi i dag har en god lufthavn i Kastrup, og det må så skyldes politikernes indsats hen ad vejen, at vi har fået den.

Jeg synes ligesom hr. Ikast, at statsaktieselskabsformen er en god forretningsform for staten. Derimod kan SF altså ikke være enig i, at man begynder at privatisere det hele. Nu skal man have opfyldt finanslovens besparelseskra-  
v, og så skal man partout hente disse midler. Hvad enten det er godt eller skidt, skal de hentes hjem, for regeringen er ansvarlig for finansloven.

**[Ole Henriksen]**

Jeg tør ikke sige, om disse 1,2 mia. kr. nøjagtig er det beløb, som lufthavnen kan tåle at miste og bagefter få lånefinansieret. Jeg synes, det er mange penge, der skal trækkes ud, men problemet er selvfølgelig, at lufthavnen kommer til at slæbe på en enorm rente- og afdragsbyrde, som vil genere kommende investeringer, samtidig med at staten faktisk mister en løbende indtægt. Var det kun et statsaktieselskab, ville lufthavnen give et stort overskud – må vi da formode – hvert år, som ville kunne gå i statskassen, og som hurtigt kunne også erstatte de 1.200 mio. kr., som man i henhold til finansloven og aftalen med Fremskridtspartiet skal hente hjem på én gang. Der er altså tale om at slagte en guldfugl, og det kan vi ikke deltage i.

Vi er altså imod den del af konstruktionen, der hedder privatisering, og imod, at lufthavnen skal aflevere de 1,2 mia. kr. til statskassen. Vi tror faktisk, at pengene ligger meget bedre i lufthavnen, og at de skal forvaltes igennem et statsligt aktieselskab.

SF vil gerne tilstræbe statsaktieselskabsformen, fordi den giver lufthavnen disse forretningsmæssige dispositionsmuligheder. Det synes vi er i orden, så langt kan vi altså deltage, men selve konstruktionen, som vi synes vil blive en belastning for lufthavnen, og den stykvisse privatisering, der ligger i forslaget, vil vi altså ikke deltage i.

Det var om nr. L 198.

Jeg kan sige om nr. L 199, der hænger lidt sammen med nr. L 198, men indeholder nogle enkelte paragraffer, som knytter sig til andre forhold derude – certifikater, Havarikommisionen og andet – at det har vi selvfølgelig ikke noget imod, men det er nr. L 198, det handler om.

Man skal altså ikke regne med, at SF vil gå videre ad denne her vej. Vi vil gå til den streg, der hedder et statsligt aktieselskab, men vi ønsker altså ikke at fortsætte den linje.

**Svend Heiselberg (V):**

Når man hører de socialdemokratiske ordførere, oplever man en frustration uden grænse. Det er helt forfærdeligt for Socialdemokraterne, at private skulle kunne være med til at drive noget, som det offentlige ejer. Det er en fantastisk indstilling, særlig når man hører den med modsat fortegn. Socialdemokratiet rejser nemlig rundt og fortæller, hvor herligt det ville

være, hvis det offentlige blev engageret i at drive privat virksomhed. Så må det vel være lige så rimeligt og godt, hvis private kan være med til at drive offentlige virksomheder. Men jeg forstår, at man ikke har den opfattelse, når det drejer sig om eksempelvis lufthavne.

Som sagt mener nogle, at man skal undgå at dele en god forretning op eller sælge dele af den. Det er efter min mening en forkert opfattelse. Jeg tror, at nye medejere kan være med til at give de omhandlede lufthavne et løft, således at eksempelvis Kastrup Lufthavn fortsat vil være et nordeuropæisk centrum for al slags lufttrafik. Vi har mulighed for at få dygtige medarbejdere og medejere, der ser på tingene med nye øjne, som har nye ideer og friske impulser til, hvordan vi skal sikre den nødvendige konkurrence.

Når man vil afhænde dele af statslufthavne til private, er det bevisligt ikke af mistillid til det offentlige system, men en indgroet indstilling til det offentlige gør, at man begiver sig ud i et privat samarbejde med forsigtighed. Først kan der blive tale om at sælge 25 pct., og går det så godt, kan man måske spørge Folketinget, om det kan gå an at lade private få en lidt større aktieandel.

Jeg tror, det vil gå godt, og det ville jeg også have troet, hvis et almindeligt forretningsmæssigt princip var lagt til grund for lovforslaget.

Jeg skal undlade at trætte med at trække dele af lovforslaget frem, men blot sige, at Venstre kan give sin fulde støtte til det. Det samme kan jeg sige om lovforslag nr. L 199.

(Kort bemærkning).

**J. K. Hansen (S):**

Det er hr. Svend Heiselbergs udtalelse om Socialdemokratiets frustration i denne sag, der bringer mig herop. Somme tider er jeg en smule frustreret over, hvor hr. Svend Heiselberg egentlig står. Mange gange synes jeg også, han er frustreret over sig selv og sit parti.

Hvis hr. Svend Heiselberg havde hørt ordentligt efter, hvad der egentlig blev sagt fra Socialdemokratiets side, ville han vide, at vi godt kan acceptere en anden styreform, og vi kan også godt acceptere, at det bliver i aktieselskabsform, men ikke, at man malker en god virksomhed for så mange penge, blot for at dække det hul i statskassen, som hr. Svend Heiselberg har været med til at lave. Det kan Socialdemokratiet ikke acceptere.

[J. K. Hansen]

Vi bliver faktisk mere og mere frustrerede over de huller, som hr. Svend Heiselberg og hans parti er med til at lave i den danske finans-kasse, men vi kan ikke gå med til, at en god virksomhed skal ødelægges, fordi man skal have dækket et hul i statskassen. Det er faktisk det, vores tale gik ud på.

(Kort bemærkning).

**Nyrup Rasmussen (S):**

Inden længe skal vi i Folketinget have en debat om hovedstadens fremtid og Øresundsregionens placering i det internationale billede i lyset af de østeuropæiske og andre store begivenheder. Der siges at være en bred forståelse i Folketingets partier for, at der må gøres noget for at løfte vor hovedstad op. Finder hr. Svend Heiselberg ikke, at det egentlig er lidt besynderligt at forringe Københavns Lufthavns økonomi, når det er uafviseligt, at hver gang man tømmer eller trækker et stort beløb ud af en virksomhed – det vil hr. Svend Heiselberg også vide ud fra sin egen baggrund – bliver den ringere stillet end før?

Hr. J. K. Hansens grundsyn var, om regeringspartierne, også det parti, hr. Svend Heiselberg repræsenterer, ikke burde overveje det fornuftige i at privatisere.

Hovedopgaven for Folketinget er at bidrage til, at Københavns Lufthavn får den stærke placering, som er nødvendig for, at hovedstaden som helhed kan fungere. Derfor kan hr. Svend Heiselberg ikke tilslutte sig det standpunkt, at vi måske burde genoverveje, hvor klogt det er at sætte så hårdt ind på at forbedre statsbudgettet på ét år med et så stort beløb, som vil få negative konsekvenser for Københavns Lufthavn i mange år.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg er fuldstændig uenig med hr. Nyrup Rasmussen. For det første kan jeg slet ikke se, at det har noget med hovedstaden at gøre, og for det andet er der ikke tale om, at man trækker penge ud af virksomheden. Rent faktisk danner man et selskab, som man tilfører nogle penge. Forholdet er det, at man må væk fra det system, at man automatisk kan smide et sugerør ned i statskassen. Nu skal man til at drive lufthavnen ud fra forretningsmæssige principper, og det er

selvfølgelig tanker, der er svære for Socialdemokratiet, men de bliver nødt til at overveje dem, for det andet er helt urimeligt. Derfor er det godt, at regeringen har fremsat lovforslaget, og det er også godt, at det blev udarbejdet sammen med Fremskridtspartiet. Jeg forstod godt, at hr. J. K. Hansen var lidt ked af, at de ikke var taget med på råd, men sådan er det, når man sætter sig uden for indflydelse, som man gjorde i forbindelse med finansloven. Det er klart, at de partier, som man laver aftaler med, laver man også lovforslag sammen med. Det kan ikke være anderledes.

Hr. J. K. Hansen sagde, at der var huller i statsregnskabet, og at man ikke måtte sælge af lufthavnen for at dække dem. Det gør man rent faktisk heller ikke, man forsøger at begrænse et underskud. Man er rent faktisk bragt i en situation, hvor man fortsat er nødt til at skabe dækning for det store hul, som Socialdemokratiet overlod til regeringen. Det er de faktiske forhold, enten man kan lide det eller ej.

(Kort bemærkning).

**Nyrup Rasmussen (S):**

Så er hr. Svend Heiselberg hjemme igen. Når han får stillet et direkte spørgsmål, taler han om noget helt andet eller prøver at give Folketinget oplysninger, som er direkte fejlagtige.

Når hr. Svend Heiselberg påstår, at man i de senere år har tilført Københavns Lufthavn penge fra statskassen, vil jeg gerne spørge som pkt. 1: Hvornår er det sidst sket? Pkt. 2: Er det ikke en kendsgerning, at Københavns Lufthavn gennem de seneste 3, 4, 5 år konsekvent har haft et endda meget flot overskud på sin samlede drift? Pkt. 3, hr. Svend Heiselberg: Er det ikke en kendsgerning, at den forrentning, staten i dag må betale af statens gæld, er markant lavere end den forrentning, Københavns Lufthavn gennem sin indtjening har givet? Det ville svare til, at hr. Svend Heiselberg i sin private erhvervsvirksomhed gik i banken og ophævede en konto med indtægter til en meget høj forrentning for at kunne afdrage på en konto med gæld til en meget lav forrentning. Er det ikke dårligt købmandskab, hr. Svend Heiselberg? Og må jeg ikke godt bede om fritagelse for, at vi herfra skal have oplysninger, der ikke har noget med realiteterne at gøre?

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Hvis det sidste skulle imødekommes, skulle hr. Nyrup Rasmussen have undladt at bestige talerstolen.

Det er ret så typisk for Socialdemokratiets beregninger, at det ikke ser på, at lufthavnens kapitalværdi, som er 2,1 mia. kr., også skulle forrentes. Man tilføjer lufthavnen kapital ved at undlade at få den forrentning, men det springer Socialdemokratiet elegant over, og det burde man egentlig tænke lidt mere på. Det, der er lagt op til her, er egentlig, at der nu bliver mulighed for, at man kan forrente den kapitalværdi, der er i lufthavnen.

(Kort bemærkning).

**Nyrup Rasmussen (S):**

Jeg må tilstå, jeg bliver mere og mere chokeret over at høre hr. Svend Heiselbergs økonomiske udredninger. Jeg er nødt til at bede trafikministeren om at svare på følgende spørgsmål, når han får lejlighed til at gå ind i debatten: Er det ikke sådan, at det overskud, der hvert år offentliggøres som driftsresultat for Københavns Lufthavn og omregnes til procenter, måles som procent i forhold til kapitalgrundlaget i Københavns Lufthavn? Det burde hr. Svend Heiselberg vide, og jeg håber da, at hr. Svend Heiselberg på andre områder opfylder de almindelige regnskabsmæssige bestemmelser.

Det, der lå i det spørgsmål fra før, som hr. Svend Heiselberg ikke svarede på – nu har han chancen igen – var:

Pkt. 1: Er det ikke korrekt, at det, der nu foreslås af regeringen, er at forringe lufthavnens økonomi med 1,2 mia. kr., fordi staten tager 1,2 mia. kr. ud af lufthavnen?

Pkt. 2: Er det ikke korrekt, at det foreliggende beregningsgrundlag, hr. Svend Heiselberg, kun tager udgangspunkt i ét eneste indtjeningsår, nemlig 1988, som er det bedste indtjeningsår igennem de sidste 5–6 år? Hvis vi bare kunne få det bekræftet, kunne vi begynde at beskæftige os med de politiske ting i det. Det drejer sig forølgelig om de distraherende kendsgerninger, hr. Svend Heiselberg.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Det er 1,2 mia. kr., som aktieselskaberne har mulighed for at kunne optage i lån. Det er helt klart, at det beløb selvfølgelig skal forrentes til sin tid. Hr. Nyrup Rasmussen vil vel heller ikke mene, at de beløb, som måtte stå passivt i statsregnskabet, ikke også skulle forrentes? Det må være helt klart, at de samme forhold må gøre sig gældende, hvis man skal se på det på en regnskabsmæssigt fornuftig måde.

Det sidste spørgsmål har jeg vist fået skrevet sådan, at jeg ikke kan læse det – så du får chancen igen. (*Munterhed*).

**Formanden:**

Vi er tilbage i ordførerrækken.

**Ernst B. Schmidt (FP):**

Nu håber jeg, at jeg kan læse, hvad jeg har skrevet. (*Munterhed*).

Jeg vil gerne begynde med at gentage det, den socialdemokratiske ordfører sagde i begyndelsen, at dette forslag i grunden var ren privatisering. Dertil vil jeg gerne føje: Gid det var så vel! Det er godt nok et forslag om et aktieselskab, men hvilket aktieselskab?

Fremskridtspartiet tilslutter sig lovforslaget som en begyndelse til et aktieselskab, der skal privatiseres med tiden; det må være målet. Et privat aktieselskab er hurtigere og bedre til i enhver situation at finde ud af, hvad der kræves, hvorimod et statsdrevet selskab altid er tungt i bevægelserne. Det er derfor, at de aktieselskaber, som staten står bag, ikke er særlig vellykkede.

Vi er altså gået med til at støtte lovforslag nr. L 198, fordi vi mener, det er et første skridt på vejen. Vi mener altså ikke, at lovforslaget er helt hen i vejret, selv om det drejer sig om lufthavne. Vi mener, at det er det første skridt på at skabe det, som måske vil komme meget snart: et oplæg til en form for Ørestad, måske i en nordregion i Europa. Der ligger det i det, jf. hvad hr. Nyrup Rasmussen også var inde på, at vi skal diskutere hovedstadens problematik på et overordnet plan. Der er vi også interesseret i at få skabt forbindelser tværs over Sundet på privat basis til gavn for både København og lufthavnen.

Det er de hovedsynspunkter – uden at gå i detaljer – der har været medvirkende til, at Fremskridtspartiet kan støtte nr. L 198. Der kan være forskellige småting, som vi ikke bryder os



[Ernst B. Schmidt]

særligt om, men det er en helhed, som vi mener vi må sluge ligesom biksemad: man er nødt til at tage alt det med, som er i retten.

Nr. L 199 skulle være en følge af, at nr. L 198 er fremsat. Det omhandler bl.a. spørgsmålet om, hvordan afgifter for benyttelse af statsejede flyvepladser skal opkræves, og om de skal godkendes af Folketingets Finansudvalg. Til det punkt kan jeg godt forudsikke, at Fremskridtspartiet nok vil stille et ændringsforslag, som vi kan arbejde med i udvalget.

I øvrigt håber vi, som jeg sagde i min indledning, på størst mulig privatisering af Københavns Lufthavn.

(Kort bemærkning).

**Knud Lind (FP):**

Den tidligere taler nævnte ordet biksemad og sagde, at deri var en hel del, man måtte sluge.

Jeg vil gerne spørge trafikministeren om en enkelt paragraf i lovforslaget, som jeg hæftede mig særligt ved. Det er § 7 om statstjenestemænd. Der står i stk. 3:

»Til de tjenestemænd, som ikke ønsker at overgå til ansættelse efter stk. 2, udbetaler staten løn m.v., afholder udgifter til pension i overensstemmelse med reglerne i tjenestemandsløvgivningen.«

I stk. 2 står blot, at selskabet tilbyder, at de kan blive ansat i selskabet.

Herom vil jeg spørge trafikministeren, om det ikke kunne volde visse vanskeligheder, når man tænker på den privatisering og de tanker, man har i regeringen fremover. Hvis man ikke får gjort op med tjenestemandsproblemet og ansættelsesproblemet dér, får man nogle gevaldige problemer i regeringen og kan ikke opfylde privatiseringskravene.

Nu ved jeg godt, at det er noget, der strækker sig over nogle år, og så kan der være en naturlig afgang af tjenestemænd, men spørgsmålet er, om den naturlige afgang er stor nok. Spørgsmålet melder sig også, hvis disse tjenestemænd ikke ønsker at modtage den ansættelse, der nævnes i stk. 2:

»Selskabet tilbyder de i stk. 1 nævnte tjenestemænd overgang til ansættelse i selskabet.«

Hvis ikke de ønsker at modtage den ansættelse, er der et halvmærkeligt problem med tjenestemænd ansat i et privat selskab.

Derfor spørger jeg, om trafikministeren nærmere kunne redegøre for hele den problemstilling, der opstår her.

(Kort bemærkning).

**Nyrup Rasmussen (S):**

Det var et enkelt opfølgende spørgsmål til hr. Ernst B. Schmidts indlæg. Det fremgik ikke helt klart, om holdningen i Fremskridtspartiet er, at der ud af denne operation helst skulle komme en lufthavn, der i hvert fald ikke var ringere stillet økonomisk, end den er i dag.

Jeg vil gerne spørge hr. Ernst B. Schmidt: Er det sådan, at det også er Fremskridtspartiets holdning, når denne lov er gennemført – i hvilken udgave det så måtte ske – at vi så i hvert fald skal have en lufthavn bagefter, der økonomisk ikke er ringere stillet alene som følge af det, vi beslutter i Folketinget, end den er i dag? Er det holdningen? Det er et spørgsmål til ordføreren indlæg.

(Kort bemærkning).

**Ernst B. Schmidt (FP):**

Det burde have fremgået tydeligt, hvis ellers hr. Nyrup Rasmussen havde hørt efter, hvad jeg sagde. Jeg sagde nemlig, at meningen var, at det skulle privatiseres, for vi havde dårlige erfaringer med statsdrevne selskaber. Jeg ved ikke, hvordan det nu ligger med DONG, og vi har selvfølgelig heller ikke set enden på Storebæltsprojektet endnu. Da vi sagde, at vi sagde ja til dette, var det, fordi det var vores mål, som jeg også sagde, at det skulle totalt privatiseres. Vi mener, det er det bedste, og det har vi altid ment. Det er partiets politik.

(Kort bemærkning).

**Nyrup Rasmussen (S):**

Jo, den form for politik er sivet ind på lystavlen for så vidt angår Fremskridtspartiets holdning. Det var heller ikke det, jeg spurgte om. Det, jeg spurgte om, var: Er det Fremskridtspartiets holdning – lufthavnens omdannelse til et aktieselskab med de konsekvenser, der er indeholdt i lovforslaget – at sikre, at lufthavnen økonomisk er mindst lige så godt stillet efter det, der nu vedtages, som den er i dag? Jeg forstår, at meningen med Fremskridtspartiets megen privatiseringssnak er, at man vil virksomhederne det bedste. Det var i hvert fald holdningen. Så går jeg ud fra, at det også er holdningen, når det gælder lufthavnen, og det, jeg da spørger om konsekvensmæssigt, er: Er det Fremskridtspartiets holdning, at lufthavnen

[Nyrup Rasmussen]

skal være mindst lige så godt stillet økonomisk efter lovens gennemførelse som før?

(Kort bemærkning).

**Knud Lind (FP):**

Jeg skal ikke blande mig i det svar, ordførelsen vil give lidt senere, men jeg skal sige opfølgende til ministeren, at en af tingene, man skal kigge på med hensyn til, om det nu også økonomisk er lige så godt som tidligere, er faktisk spørgsmålet om tjenestemandsansættelserne. I det ligger der også et spørgsmål, som man burde kigge på rent grundlovmæssigt, hvorledes ansættelsesforholdene kører videre. Jeg personlig ville være meget ked af, hvis jeg skulle købe Københavns Lufthavn og så have en hel masse statsansatte, ansat i staten andet sted, lønnet andet sted, i firmaet. Det er derfor, jeg synes, at den tilbudspligt i stk. 2, ikke er ret meget for så vidt angår tjenstemandsbegrebet.

(Kort bemærkning).

**Ernst B. Schmidt (FP):**

Som jeg også sagde i mit første indlæg, var meningen, at lufthavnen skulle privatiseres. Jeg mener stadig væk, at jeg også sagde, at der var meget i lovforslaget, som vi ikke synes om, og at det var et første skridt på vejen til at få Kastrup Lufthavn privatiseret ud fra en filosofi om, at et privat drevet selskab er et nemmere og ikke så tungt redskab. Det er muligt, at hr. Nyrup Rasmussen kan komme med nogle specifikke tal, som jeg i hvert fald ikke for øjeblikket kan afvise, fordi jeg ikke har dem præsent, men det er den slags, vi kan kigge på i udvalget.

(Kort bemærkning).

**Nyrup Rasmussen (S):**

Uden at vi sådan skal forfalde til almindelig depression herinde i Folketinget, er jeg en gang imellem kommet i tvivl om, hvorvidt kritikken af danske erhvervslederens beslutningsgrundlag nu også i alle tilfælde er helt relevant sammenlignet med, hvad vi somme tider træffer beslutninger på herinde i Folketinget. Min pointe er, at det er da relativt nemt at svare på, om det er Fremskridtspartiets holdning, at lufthavnens økonomiske grundlag ikke skal forringes som følge af denne operation.

Jeg prøver en gang til: Er det Fremskridtspartiets holdning, at lufthavnens økonomiske

grundlag ikke skal forringes som følge af denne lovs vedtagelse? Kan der svares ja eller nej til det spørgsmål?

(Kort bemærkning).

**Ernst B. Schmidt (FP):**

Og én gang til. Det er selvfølgelig ikke meningen, det skal ende med, at det bliver dårligere. Det sagde jeg også til hr. Nyrup Rasmussen. Der er mulighed for, at der kan være nogle divergenser. Det vil der være i enhver investeringssituation, men derfor kan den godt være rigtig.

(Kort bemærkning).

**Nyrup Rasmussen (S):**

Jeg er glad for det sidste svar, som jeg forstår derhen, at Fremskridtspartiet også er af den holdning, at man i udvalget, hr. Svend Heiselberg, kan se på de økonomiske konsekvensberegninger med henblik på at opnå, at vi i hvert fald ikke forringer de økonomiske vilkår for lufthavnen. Det tilsagn synes jeg var nyttigt at få under denne førstebehandling. Det vil vi huske under udvalgsarbejdet – også til hr. Svend Heiselbergs velvillige orientering.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg tror ikke, det er nødvendigt, at hr. Nyrup Rasmussen stiller sig op som frelser for det lovforslag, som regeringen er kommet med, fordi det selvfølgelig aldrig nogen sinde har været hensigten med det, at man skulle ødelægge noget for Københavns Lufthavn, hvad der selvfølgelig heller ikke bliver. Her er tale om et lovforslag, der åbner delvis – man kan godt sige, det kun er delvis – op for en privatisering. Det synes jeg er godt. Herefter vil der så selvfølgelig skulle tages stilling til, hvordan forretningen kan køre. Det er klart, og her behøver hr. Nyrup Rasmussen selvfølgelig da ikke stille sig herop som den, der ligesom vil drage omsorg for, at lufthavnen kører. Tror hr. Nyrup Rasmussen da, der er nogen i regeringen, der kunne forestille sig, at lufthavnen skulle lide den skæbne, at den ikke længere kunne bruges, efter at dette lovforslag er blevet vedtaget? Men det er et udtryk for den almindelige frustration i Socialdemokratiet, så snart der er privat kapital i det, og så snart der er noget, der skal forrentes. Det

[Svend Heiselberg]

stammer vel også fra den tid, hr. Nyrup Rasmussen var direktør for ATP, at det ikke betød så meget, om noget kunne forrente sig.

(Kort bemærkning).

**Nyrup Rasmussen (S):**

Jamen dog, hr. Svend Heiselberg! Jamen dog! Må jeg ikke lige igen komme med et par få distraherende kendsgerninger? En af dem er, at min baggrund ikke er ATP, men Lønmodtagerne Dyrtingsfond. En anden er, at Lønmodtagerne Dyrtingsfond rent faktisk gennem de senere år, hr. Svend Heiselberg, har haft et afkast, der er det største – det største – blandt samtlige pensionskasser, forsikringsselskaber m.fl.

Har jeg forstået essensen i hr. Svend Heiselbergs indlæg rigtigt, når jeg mener, at han er enig med Fremskridtspartiets grundholdning, at Københavns Lufthavns økonomiske grundlag efter denne lovs vedtagelse ikke skal være ringere, end det er i dag? Sådan forstod jeg det nærmest, men det ville være rart med en bekræftelse på linje med hr. Ernst B. Schmidts holdning.

**Fjerde næstformand (Poulsaard):**

Vi er tilbage i ordførerrækken. Hr. Larsen-Ledet.

**Larsen-Ledet (RV):**

Forslaget om oprettelse af et aktieselskab til at overtage og drive Københavns Lufthavn, Kastrup og Roskilde, er et led i regeringens moderniseringsplaner, hvor der også er tale om en rationalisering inden for den offentlige sektor, som vi i Det Radikale Venstre går ind for.

Jeg vil dog gerne sige indledningsvis, at ingen med føje kan påstå, at vore lufthavne ikke er tidssvarende. Københavns Lufthavn er noget af det bedste, man kan opleve. Der er ordentligt, der er hyggeligt, der er service, der er effektivitet, og der er stor sikkerhed. Umiddelbart betragtet synes der altså ikke at være grund til ændring. Den kompliment har Københavns Lufthavn fortjent.

Der er imidlertid ingen tvivl om, at vi går en tid i møde, hvor konkurrencen skærpes på alle områder. Det vil luftfarten også komme til at mærke yderligere. Derfor må vi imødesee, at kravene til hurtig omstilling vil blive mere og mere påkrævet. Netop dette med hurtighed tror

jeg er noget af det, der vil have en meget stor økonomisk betydning for Københavns Lufthavn: at man kan træffe hurtigere dispositioner, at man ikke skal den vej omkring Folketinget for at kunne få nogle resultater i hus. Vi ved, hvor lang tid det kan tage.

Her vil aktieselskabsformen også efter radikal opfattelse være på sin plads. I første omgang beholder staten aktierne, men der kan senere sælges op til 25 pct.

Det er for os at se overordentlig vigtigt, at staten bevarer aktiemajoriteten. Vi skal ikke lade fremmed kapitalers trafikinteresser få bestemmende indflydelse i vore og med vore lufthavne.

Lovforslag om personaleforhold er en nødvendig følge af gennemførelsen af forslaget til lov om Københavns Lufthavn A/S, og fra radikal side er vi parat til at tilslutte os begge forslag.

**Arne Melchior (CD):**

Også jeg vil bestride det, som Socialdemokratiets ordfører sagde, at der her er tale om en ren og skær privatisering. Det kan simpelt hen ikke være rigtigt.

For det første kan der efter loven kun sælges aktier op til 25 pct. efter godkendelse heraf i Finansudvalget. Salg af yderligere aktier kræver lovændring også ifølge lovforslaget. Det er da en underlig privatisering, hvor staten har 75 pct. af aktierne. Det lyder da ikke særlig privat.

CD vil også modsætte sig en privatisering. Internationale lufthavne er intet sted – med en vis undtagelse for England, som er i en vis rodet situation, hvad deres internationale lufthavne angår – på det europæiske kontinent, i Skandinavien eller i USA store, internationale lufthavne på private hænder. De ejes alle steder af staten, af delstaten eller af den by, de befinder sig i.

CD vil deltage i, hvad jeg håber vil være – så langt vi kan se frem – et flertal i Folketinget imod, at denne overordnede del af dansk infrastruktur skal være uden for statens kontrol. Det kan vi ikke gå med til.

Jeg skal yderligere henvise hr. J. K. Hansen til, at der i bemærkningerne til § 6 står, at der i vedtægterne vil blive indsat en bestemmelse om, at staten skal have flertal i selskabets bestyrelse. Også dette må klart få hr. J. K. Hansen til at forstå, at der her ikke er tale om en sådan privatisering.

[Arne Melchior]

Jeg er ked af, at hr. J. K. Hansen førte – for at sige det lidt groft for en gangs skyld – en slags mørkemandstale, helt pessimistisk, helt opgivende. Jeg vil give ham medhold i, at det er skuffende, at regeringen ikke har fundet det passende at tale med Socialdemokratiet om denne sag. Det har CD opfordret til gentagne gange under forhandlingernes gang. Jeg er skuffet over, at det ikke er sket. Den eneste undskyldning, regeringen kan have for det, er selvfølgelig, at Socialdemokratiet har stemt imod finansloven. Det er jo kedeligt.

Alligevel er denne sag så betydningsfuld og rækker så langt ud i tiden, at den burde løses med Socialdemokratiet. Da Socialdemokratiet principielt ikke har indvendinger imod omdannelse til aktieselskabsformen, som er et enormt fremskridt, en enorm lettelse, for lufthavnen, burde det være muligt at have inddraget i det mindste Socialdemokratiet – hvem ved måske også SF – i en konsensus om denne sag. Københavns Lufthavn er så vigtig en del af det danske ansigt eller visitkort udadtil, at det burde have været forsøgt. Jeg tror også, at det ville have været muligt.

Jeg vil gerne bestride både hr. J. K. Hansens og hr. Nyrup Rasmussens opfattelse af, at lufthavnen efter den nye ordning sækker bagud eller bliver malket.

Lufthavnen forrenter også i dag til staten i størrelsesordenen nogle hundrede millioner kroner pr. år, selvfølgelig forskelligt fra år til år efter årsresultatet, bl.a. takket være, at vi engang havde en trafikminister i fire år, der gik meget op i lufthavnens ordning, og som fik anbragt en fremragende direktør derude. Hr. Knud Heinesen, som det drejer sig om, ville sikkert sammen med lufthavnens store personale have labbet de ord i sig, som hr. Larsen-Ledet her sagde i sin anerkendelse af lufthavnen. Jeg deler hr. Larsen-Ledets opfattelse, men det er langt fra godt nok. Der er både teknisk og indretningsmæssigt store mangler i Københavns Lufthavn, og investeringstempoet er, som bl.a. hr. Ikast var inde på, hos de konkurrerende lufthavne langt større end i København. Omdannelse til aktieselskab vil muliggøre det for Københavns Lufthavn i fremtiden på en kvikkere, enklere og endnu mere forretningsmæssig måde at kunne konkurrere og foretage de nødvendige investeringer.

Jeg er meget glad for, at personalet i lufthavnen, som selvfølgelig har sin andel af æren for, at den er internationalt og herunder altså europæisk i høj grad konkurrencedygtig, ikke har noget at frygte for deres beskæftigelse. Det er min overbevisning, at den gunstige finansielle situation – herunder hvad angår lånoptagning og altså investeringernes tempo – selvfølgelig vil komme lufthavnens samlede resultat til gode og dermed også personalet.

Men tilbage igen til hr. Nyrup Rasmussen, som siger, at man forringer, at man tømmer ved denne lånoptagelse. Samtidig bliver man jo så befriet for de betalinger til statskassen, som i øjeblikket finder sted. Efter de regnestykker, jeg dels har fået præsenteret, dels selv har kunnet foretage, bliver Københavns Lufthavn ikke ringere, men noget bedre stillet, men jeg indrømmer, som det er blevet sagt her, at det kommer an på, hvilke af årsresultaterne man lægger til grund. Der bliver jo, som de mange socialdemokratiske talsmænd heroppe i dag har været inde på, lejlighed til under udvalgsarbejdet at få efterprøvet disse beregninger, som vi i kredsen af partier, der står bag dette lovforslag, har fået.

Jeg lægger selvfølgelig til grund, at de beregninger er korrekte. Viser det sig, at de ikke er det, må vi naturligvis få korrigeret det beløb, der eventuelt skal betales, og som jeg altså på CD's vegne har givet tilsagn til, på de 1,2 mia. kr. Det må korrigeres, dersom, hvad jeg vægrer mig ved at tro, regeringens regnestykker ikke holder stik, men det er klart, at vi er – det var et citat fra hr. Nyrup Rasmussen – modtagelige for fornuft og gode argumenter, herunder regnestykker.

Jeg skal i denne sammenhæng minde om, at forrentningen af det lån, der nu skal optages for at yde staten de 1,2 mia. kr., er fradragsberettiget. Det er udbytte af aktiekapital jo ikke, og denne omstændighed mener jeg er medvirkende til, at det vil vise sig, at det, som der er blevet spurgt om så intenst – bliver det bedre for Københavns Lufthavn fremover – vil være tilfældet. Jeg er overbevist om, at det vil vise sig at være en klar fordel for lufthavnen og dermed for byen København.

Jeg mener derfor, at vi skal afdramatisere det en kende. Der er ikke mere imellem os, end vi kan få beregnet og vurderet under udvalgsarbejdet, når der, som jeg forstår, også fra Social-

[Arne Melchior]

demokratiets side er enighed om, at omdannelsen til aktieselskab giver en mere handledygtig ledelse i Københavns Lufthavn. Det er altså ikke værre end som så, det er nogle regnestykker, mener jeg, at vi nemt skal kunne opnå et meget betydeligt flertal under udvalgsarbejdet, før sagen kommer til afgørelse.

Jeg har en enkelt bemærkning til lovforslagets § 4, stk. 5, hvor der står:

»Trafikministeren kan for at tilgodese samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn give selskabet direktiver for udøvelsen af dets virksomhed.«

Jeg har under forarbejderne, som jeg har haft lejlighed til at kikke lidt i, overset dette »kan«. Der skal nok snarere stå »skal«. Måske vil trafikministeren i sin besvarelse under debatten her i dag tilkendegive, at dette »kan«, som der står, for ham forstås således, at det vil trafikministeren under alle omstændigheder gøre.

Det ligger i det, jeg sagde i indledningen: Det er og forbliver sådan, at staten må have ansvaret og derfor hovedindflydelsen. Derfor må der naturligvis ligge disse direktiver, altså en art koncessionsbetingelser, for at statens indflydelse kan være den, som der er stort flertal for at den bør være.

(Kort bemærkning).

**J. K. Hansen (S):**

Hr. Arne Melchior angriber det, jeg sagde om ren privatisering. Hvis jeg nu husker ret, så er hr. Arne Melchior medlem af regeringens privatiseringsudvalg. Jeg kan se, hr. Arne Melchior nikker. Det er altså rigtigt. I dette privatiseringsudvalg taler man altså om privatisering af Statsanstalten og om privatisering på en lang række områder. Ordet privatisering forekommer da også mange gange i forbindelse med finansloven.

Hr. Arne Melchior er altså medlem af dette privatiseringsudvalg, og dette privatiseringsudvalg har nu bestemt, at Københavns Lufthavn skal omdannes til et aktieselskab, og at Københavns Lufthavn skal aflevere 1,2 mia. kr. til statskassen. Det er mere end halvdelen af den bogførte kapital, som lufthavnen råder over.

Det må jeg have lov til, hr. Arne Melchior, at kalde privatisering, for det er simpelt hen privatisering, og så er det såmænd lige meget, hvilke hænder aktierne er på, fordi lufthavnen får forringet sin status på den måde. Man hiver disse

penge ud, og nu skal man så ud og hente disse penge hjem et andet sted.

Jeg siger disse ting, fordi jeg ved eller tror da helt bestemt, at hr. Arne Melchior har gjort et godt stykke arbejde i dette privatiseringsudvalg. Jeg tror også, at hr. Arne Melchior er enig med mig i, at det er for mange penge at hive ud af lufthavnen. Hr. Arne Melchior er så ikke nået længere ned end til de 1,2 mia. kr. Jeg har set, at regeringen havde et forslag fremme med 1,5 mia. kr., så det er altså 300 mio. kr., hr. Arne Melchior har skaffet lufthavnen. Det skal han da ikke have utak for.

Lufthavnen har jo år efter år afskrevet og forrentet den investerede kapital, ja, den har oven i købet måttet aflevere sin nettoindtægt til staten og forrente den bagefter. Ingen virksomhed skal aflevere sin nettoindtægt, sit overskud, og forrente dette overskud bagefter. Det har lufthavnen altså gjort. Derfor er den kapital, der er bogført på lufthavnen, lufthavnens egen kapital, og den burde den faktisk have lov til at beholde, for så ville den nemlig kunne fortsætte som en god lufthavn.

Det, vi frygter nu, hr. Arne Melchior, er, da jeg ved, at dette privatiseringsudvalg har vetoet, at man ikke kan ændre et komma på dette. Det er derfor, vi kører så hårdt frem i dag. Jeg håber da så sandelig, at hr. Arne Melchior har ret i, at vi virkelig kan få ændret nogle ting under udvalgsarbejdet. Vi vil gerne være med til det.

(Kort bemærkning).

**Nyrup Rasmussen (S):**

Da man hørte hr. Larsen-Ledets indlæg, talte hr. Larsen-Ledet meget om, hvor hyggeligt der var i lufthavnen. Man kommer næsten til at tænke på den gamle sang om: »Er du trist, og har du sorg i sinde«, så tag ud til Københavns Lufthavn. Det er vi mange der fortsat gerne vil, hr. Arne Melchior. Derfor vil jeg gerne stille to spørgsmål til hr. Arne Melchior, som jeg synes på mange måder havde kloge betragtninger i sit indlæg.

Det ene er: Er hr. Arne Melchior enig i, at vi som et minimum bør stille Københavns Lufthavns økonomi neutralt i forhold til den situation, der er i dag?

Det andet er: Hvis han er det, er det så ikke tankevækkende, at hvis denne regering og dens finansminister i stedet for regnskabsåret 1988

**[Nyrup Rasmussen]**

havde valgt det nye stykke, nemlig regnskabsåret 1989, ville man være kommet ud med et tal ikke på 1,2 mia. kr. eller 1,5 mia. kr., som regeringen gerne ville det, men på det halve: 750 mio. kr.? Vi kan komme tilbage til dokumentationen.

Når jeg nævner 1989, er det for at spørge hr. Arne Melchior: Hvis vi nu i udvalgsarbejdet, som vi skal have her bagefter, kan dokumentere, at der foreligger et grundlag, som alene henholder sig til det bedste regnskabsår for Københavns Lufthavn, hvorimod hvis vi tager en rimelig stabil gennemsnitsberegning, når vi frem til et andet og lavere resultat, vil hr. Arne Melchior's parti så være indforstået med at støtte Socialdemokraterne i en ændring til dette, som kan sikre den neutralitet, vi jo alle går efter? For i så tilfælde tegner der sig jo et interessant flertal, bestående af CD, S, SF, Venstre, og jeg tror søreme også Fremskridtspartiet. Undskyld, formand.

Det andet spørgsmål, jeg gerne vil stille til hr. Arne Melchior, relaterer til den debat, vi skal have om kort tid om hovedstadens fremtid. Hvis nu forskellige investeringsovervejelser fører til, at lufthavnen har et meget markant investeringsbehov, som lufthavnen vil få forringede muligheder for at lånefinansiere, vil hr. Arne Melchior så være med til med sit parti at overveje en genindførelse af en statsgaranti i det nye aktieselskab – det ville i øvrigt være naturligt, da staten er hovedaktionær i det nye aktieselskab – alene ud fra det ønske at sikre lufthavnen, at den kommer på omdrejningshøjde med de internationale krav?

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jo, hr. J. K. Hansen, jeg kan ikke løbe fra, at jeg er medlem af det såkaldte privatiseringsudvalg, som jo ikke er et folketingsudvalg, men et lidt halvprivat udvalg. Afgørende er ærlig talt ikke, hvad udvalget hedder. Afgørende er, det er det eneste, hr. J. K. Hansen skal bedømme sagen efter, hvad der står i loven og ikke, om det er sket under den ene eller den anden overskrift. Jeg har vist i min ordførertale, at der ikke kan være tale om privatisering, når staten har 75 pct. af aktierne, og når staten har majoritet i bestyrelsen. Det er i min terminologi ikke privatisering. Derfor kan hr. J. K. Hansen ikke få medhold i, at det er muligt at bruge den terminologi.

Det skal huskes, at det, lufthavnen hidtil har ydet, som hr. J. K. Hansen beskæftigede sig med nu i sin korte bemærkning, bortfalder: altså dette med både at indbetale et overskud og forrente samtidig.

Så spørger hr. J. K. Hansen, om der kan ændres et komma, og det har hr. Nyrup Rasmussen også været inde på. Ja, jeg sagde før, at selvfølgelig er man da modtagelig i hele kredsen for gode argumenter og for fornuft, som der blev sagt. Skulle det vise sig, at de tilgrundliggende regnestykker har været forkerte, må det da være en forpligtelse for de partier, der står bag loven, at se sagen i dette nye lys. Jeg kan ikke tale på andres vegne, og CD må da også have det op i gruppen, hvis vi skal ændre vores aftale, for vi har indgået en aftale, og vi plejer at holde vores aftaler. Men jeg er enig i, at man kan ikke tage et maksimalt godt år, det må være et gennemsnit over en årrække, som lægges til grund.

Og lad mig til slut sige, at jeg har den største sympati for statsgaranti for lånoptagelse. Det er klart, at det giver en billigere rente, og da staten, som hr. Nyrup Rasmussen selv var inde på, har aktiemajoriteten, må det være helt oplagt for staten at give sådan en garanti. Denne tanke finder jeg meget værdifuld, og jeg kan ikke forestille mig, at finansministeren, trafikministeren eller andre skulle have noget at indvende derimod, så lad os også forbedre sagen ved hjælp af den idé.

(Kort bemærkning).

**Nyrup Rasmussen (S):**

Det er vist tilladt i henhold til forretningsordenen, at korte bemærkninger kan sammenfattes i enkelte ord. Og de ord, som jeg gerne vil rette til hr. Arne Melchior's sidste bemærkning her, er: anerkendelse og tak for denne præcisering. Den vil vi huske til udvalgsarbejdet – jeg tror, det er overordentlig vigtigt.

**Inger Stilling Pedersen (KRF):**

Det er jo en meget interessant debat at lytte til. Når man kommer sidst, så kan man jo næsten finde en konklusion på den, og det er da, at alle partier i hvert fald er uhyre interesseret i Københavns Lufthavn. Der hersker ingen tvivl om, at alle vil det bedste for den, og i det arbejde, der er pågået i Trafikudvalget, og når man har diskuteret den også i nordisk sammenhæng, har alle været interesseret i, at vi skulle

[Inger Stilling Pedersen]

gøre Københavns Lufthavn så god som overhovedet muligt. Det, man så skal prøve at finde ud af, er, hvordan man gør det, og dér er meningene noget delte.

Nu behøver man jo ikke enten at privatisere eller også at lade det være statsligt; der er jo den mulighed, at man kan kombinere. Det er måske en vej, vi skal på mange andre områder i de kommende år, at det offentlige og private prøver at gå sammen om at løse nogle opgaver. Efter min mening har man altså her forsøgt at sige, at de private skal have en mulighed for at være med derude.

Jeg tror da også, at hvis man havde fået Socialdemokratiet med i forhandlingerne, så var det gået meget lettere. Nu er det jo heldigvis sådan, at der forestår udvalgsarbejde, og meget af den diskussion, der er foregået her, har jo faktisk været som et udvalgsarbejde, hvor man har prøvet at afdække en masse af de ting, som kan vise sig at være fornuftigere end noget, som måske viser sig ikke at være relevant.

Jeg kan sige på Kristeligt Folkepartis vegne, at vi vedstår det forlig, vi har indgået, og vi bakker op om lovforslagene, men at vi selvfølgelig vil gå åbent ind i udvalgsbehandlingen og se på, hvordan vi finder frem til det bedste resultat. Og det skulle da være glædeligt, om vi kommer så vidt, at også Socialdemokratiet kan bakke op om forslaget.

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

De opmærksomme tilhørere – dertil melder fru Inger Stilling Pedersen sig også, kan jeg forstå – vil i hvert fald have opdaget, at tilslutningen til mine lovforslag ligger over gennemsnittet her i Tinget. Der har nok været forskellige stemmeføring – og jeg kan mærke, at hr. J. K. Hansen behersker kunsten – men ser man ind bagved, så er det i hvert fald mit indtryk, at der er et godt grundlag for at gå til udvalgsarbejde efter de udtalelser, der er faldet her i dag.

Derfor vil jeg gerne takke ordførerne for deres indlæg og for den positive holdning til tanken om en omorganisering af Københavns Lufthavn.

Regeringen lægger med forslaget op til at effektivisere en betydningsfuld funktion i vort samfund og til, at der gives ledelsen af lufthavnsvirksomheden nogle stærkt tiltrængte frihedsgrader. Det forretningsmæssige element i virksomheden må styrkes, og det vil den private

medindflydelse, der på lidt længere sigt kan blive tale om, også inspirere til.

Forslaget om at give lufthavnen en friere økonomisk status falder også i tråd med de ønsker om en udvikling af hovedstadsområdet, som der synes at være bredere politisk tilslutning til. Forudsætningerne for, at Københavns Lufthavn kan udfylde sin position i denne sammenhæng, er, at lufthavnen får friere hænder til at disponere sin videre udvikling og tilpasse sig den skarpede internationale konkurrence.

Kravet om indpasning af lufthavnens investeringer i statsbudgettet har medført en takt i udbygningen, som er for lav i forhold til trafikudviklingen, med den følge, at der i de senere år har måttet vælges imellem anlæg, der alle hver for sig er lige påkrævede. Jeg kunne her nævne det jyske oprør om indenrigsterminalen i forhold til en udvidelse af udenrigsterminalen.

Derfor er det på høje tid – ja, i sidste øjeblik – at vi løser båndene på lufthavnens handlefrihed og giver ledelsen mulighed for at disponere på et kommercielt grundlag i lighed med de andre store forretningsvirksomheder, som vi har her i landet, ellers sakker Københavns Lufthavn uhjælpelig bagud i forhold til de andre hovedlufthavne i landene omkring os, sådan som det også er nævnt af flere af ordførerne. For alle ruster sig jo til at leve op til de krav, der stilles til en moderne international lufthavn.

Jeg ser frem til de kommende drøftelser om regeringens lovforslag, og jeg skal selvfølgelig give tilsagn om at medvirke til en grundig belysning af forslaget under udvalgsbehandlingen.

Jeg noterede mig, at hr. J. K. Hansen var positiv over for aktieselskabstanken. Han ønskede en grundig udvalgsbehandling, som jeg har givet tilsagn om.

Han nævnte de personalemæssige problemer og spurgte, om det ikke er første gang, at tjenestemænd udlånes til privat virksomhed. Det mener jeg ikke det er. Jeg mener, at dengang Statens Teletjeneste traf en anden aftale om strukturen i relation til telefonselskaberne, førte man en forhandling med personaleorganisationerne, og jeg mener, man kom til en løsning, hvorefter man fik en anden organisationsform. Så vidt jeg ved, så drejede det sig dengang – jeg var selv formand for Jydsk Telefon på det tidspunkt – for KTAS og JTAS om ca. 1.200 tjenestemænd, hvoraf, så vidt jeg husker, kun 8 sagde nej til den nye struktur.

## [Trafikministeren]

Jeg noterede mig også den positive holdning til loven om luftfarten hos hr. Jimmy Stahr. Hr. Ole Henriksen gik stort set ind for strukturen, men imod privatiseringen og imod de 1,2 mia. kr.

Hr. Nyrup Rasmussen hæftede sig ved ting, for det første ved de 1,2 mia. kr. og dernæst ved beregningsåret 1988. Efter de oplysninger, der foreligger for mig, så er det ikke 1988, der er beregningsåret, men de beregninger, man har arbejdet med, er en fremskrevet beregning af omsætning og indtægter i årene fra 1990 til 1998. Det kan jeg selvfølgelig ikke i detaljer redegøre for her, men det vil jo være naturligt, at vi i udvalgsarbejdet fordyber os i disse ting, og jeg skal selvfølgelig levere det fornødne materiale.

Må jeg så sige om de 1,2 mia. kr., at der er jo forskelle i livssyn og syn på, hvordan man indretter sig i en erhvervsvirksomhed. Jo, det er der. Det er hr. Nyrup Rasmussen, jeg i den henseende svarer. Jeg mener sådan set, at der er mange eksempler i tilværelsen på, at det at have lidt gæld fremmer produktionen. Det gør én opmærksom på, at man skal hænge dobbelt i.

Hvis jeg må gå til et andet område, nemlig landbruget, så oplevede vi, at de såkaldte sølvbryllupslandmænd kunne holde fri hele sommeren indtil høst, hvorimod de unge, der havde skaffet sig en gæld, var nødt til at lave en produktion. Og det gjorde de så, og derved bar de faktisk en eksport frem for Danmark, som vi kan være dem meget taknemlig for. Det kan man kalde en filosofi. Jeg tror, den er rigtig.

Jeg tror også, at det har at gøre med, at når der kommer en ledelse, som er sammensat på den facon, som vi tilsigter, så tilfører vi et forretningsmæssigt element og en spore til – ud fra den betragtning, jeg har givet her – at fremkomme med så positivt et resultat som overhovedet muligt.

Hr. Ernst B. Schmidt havde nogle bemærkninger angående afgifter på de private og kommunale lufthavne og opkrævning af disse. Jeg vil selvfølgelig give en redegørelse og svare på det, når det bliver konkretiseret lidt mere.

Hvad angår det spørgsmål, som blev rejst af hr. Knud Lind om tjenestemændene, vil jeg gerne fremføre, at det jo fremgår af de almindelige bemærkninger til lovforslaget, at regeringen i forbindelse med udarbejdelsen af forslaget har lagt afgørende vægt på, at personalets

rettigheder og vilkår ikke forringes med overgangen til det nye selskab. Hensynet hertil er for statstjenestmændenes vedkommende tilgodeset i bestemmelser i lovforslagets § 7 og er for øvrige ansatte allerede tilgodeset ved 1979-loven om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse.

Jeg skal sige, at det første, jeg gjorde, var at foretage en orientering af tjenestemandsorganisationerne, og derved unddrog jeg jo sådan set Folketinget at få den første oplysning. Det kan man så skælde mig ud for, men jeg synes, at de, der har deres arbejdsplads derude, skulle være de første til at få at vide, hvordan landet ligger. Og jeg kan i hvert fald indestå for, at der vil blive taget alt det hensyn til personalet, som det overhovedet er muligt.

Hr. Arne Melchior mente, at jeg på et tidligere tidspunkt skulle have inddraget Socialdemokratiet i forhandlingerne. Jeg kan måske i spøg sige, at hvis det forholdsvis havde taget lige så lang tid som forhandlingerne med hr. Arne Melchior, så var lovforslaget måske ikke blevet færdig i denne samling. Jeg siger det, fordi vi har ført en meget grundig forhandling, og det kan jo til tider være svært at have for mange æg i kurven på en gang. Men jeg skal da love bedring i den henseende, og jeg vil meget gerne til dette lovforslag have så stor tilslutning som overhovedet muligt.

Jeg har svaret på og berigtiget beregningerne.

På det sidste spørgsmål fra hr. Arne Melchior om koncessionsbetingelser vil jeg gerne svare ja; men jeg vil samtidig sige, at når loven engang er i hus, skal der jo nedsættes en styringsgruppe, som skal arbejde med overgangen, og det er klart, at der er en sammenhæng mellem, hvor mange bindinger man på forhånd siger ja til, og så de værdier, som et kommende aktieselskab kommer til at indeholde. Det er jo en lang proces, som vi går ind i. Så vidt jeg har forstået, er det normalt, når man skal på fondsbørsen, at man kan præstere tre års regnskaber, for at man kan foretage en vurdering af, hvad det er, man køber. Jeg ved, at der kan være undtagelse til to år, men derunder kan man vel næppe gå, så det med at afhænde aktier er ikke noget, der sker hverken i morgen eller i overmorgen. Vi er ved begyndelsen af den proces, som jeg håber kan føre til et godt resultat, og det opfatter jeg udtalelserne her i dag som et udtryk for.



(Kort bemærkning).

**Knud Lind (FP):**

Når jeg spurgte ministeren om dette lovforslags § 7, så er det jo, fordi ifølge § 7 så løber man ind i det uheldige, at der er nogle, der tjener to herrer: staten og det private selskab. Det private selskab har en stor interesse – og det har staten også, men i særdeleshed et privat, profitgivende selskab – i, at man arbejder ligesom lidt mere for firmaet, og det er, ligesom om privat ansatte er lidt mere engagerede i, om det nu går firmaet godt, mens det samme forhold ikke helt gør sig gældende i det offentlige.

Derfor vil jeg spørge ministeren: Kan man med tjenestemandsløven i hånden afskedige tjenestemændene i Københavns Lufthavn uden at skulle betale ventepenge i mange, mange år eller betale andre erstatninger?

Der er jo meget, der står og falder med det spørgsmål, hvis man tænker privatiseringstanken længere frem, så det er jo ikke et uinteressant spørgsmål, og der er mange penge forbundet med det. Det er derfor, jeg har stillet det. Jeg vil da også sige, at Fremskridtspartiets politik også bygger på besparelser inden for tjenestemandsområdet, og derfor er vi da også interesseret i at se disse ting helt klart uden i øvrigt at ville løbe fra nogen forpligtelser.

**J. K. Hansen (S):**

Jeg skal ikke forlænge debatten ret meget, men jeg takker ministeren for svaret om tjenestemændene. Jeg er nu ikke helt sikker på, at man kan drage den sammenligning, men jeg kan sige til ministeren, at det er noget, som vi vil grave i under udvalgsarbejdet.

Jeg må bare sige, at det med, at tjenestemændene kan overføres og forblive i deres tjenestemandsstilling; ikke er problemfrit. Der er en række ansatte i Københavns Lufthavn, der i dag – på grund af, at tjenestemandsstillingerne ikke bliver besat, når der har været naturlig afgang – fungerer i stillinger, som egentlig er tjenestemandsstillinger, og det personel, der er rykket op i funktionen, får så funktionsvederlag. Vi må i hvert fald have nøje undersøgt, om de kan blive udnævnt som tjenestemænd i denne funktion, eller de skal rykke ned i den lavere lønramme, som de kom fra. Det er nogle ting, som vi må have nøje undersøgt, og det agter vi at få nøje undersøgt i udvalget.

Jeg synes, at debatten i dag om ikke andet har afdækket nogen uvidenhed om, hvordan Københavns Lufthavn egentlig drives, men heldigvis også på en hel del områder megen forståelse for Københavns Lufthavns situation. Jeg vil da godt takke hr. Arne Melchior for de tilsagn, som hr. Arne Melchior har givet her fra talerstolen om, at hvis der er ændrede talmæssige forudsætninger om økonomien, så må vi have det nøje undersøgt, og så er der en anden situation. Det bliver så vores opgave. Jeg tror, vi kan lægge tal på bordet, og vi skal forsøge at få dem lagt på bordet.

Jeg vil også gerne takke hr. Arne Melchior for det med statsgarantien, og jeg vil da ud fra dette spørge ministeren, om ministeren er enig i det, som hr. Arne Melchior har sagt. Hvis det er tilfældet, så tror jeg faktisk, vi kan få et godt resultat ud af det.

Med hensyn til at forhandle med den ene eller den anden vil jeg sige, at vi er ret kontante i vores forhandlinger, men jeg ved ikke, hvor lang tid ministeren har forhandlet med hr. Arne Melchior, det skal jeg lade ligge. Jeg ved, det har taget lang tid, for jeg så det første forslag, som vel var fremme allerede i september/oktober måned, så der havde været tid til en halv times snak med Socialdemokratiet i denne periode. Det havde der været tid til, og det var vi også gerne kommet til, men det ville man altså ikke. Men nu må vi så have tingene undersøgt i udvalget, og kan vi komme i gang med det, så er meget nået alligevel.

Vedrørende salg af de 25 pct. af aktierne er vi også klar over, at det er noget, der vil tage temmelig lang tid. Jeg skal for god ordens skyld sige fra Folketingets talerstol, at en kommende socialdemokratisk regering ikke vil garantere for eller love, at vi i det hele taget vil sælge nogen af lufthavnens aktier.

**Ikast (KF):**

Jeg vil sige til hr. J. K. Hansen, at det er jo ikke sikkert, vi kan vente så mange år med at få en viderudvikling i lufthavnen.

Til hr. Knud Lind vil jeg gerne sige, at jeg ikke forstår spørgsmålet. Så længe vi taler om et 100 pct. statsejet aktieselskab, sker der jo ingen ændringer af forholdene for statstjenestemændene. Så længe vi opererer med et fordelingsforhold, der hedder 75:25, og der stadig væk er en statsmajoritet så stor, sker der jo ingen di-

[Ikast]

rette ændringer i arbejdsmetoderne for tjenestemændene. Derfor bliver det ikke nødvendigt med afskedigelser. Det er normal procedure, at de kører normalt over i det selskab, de arbejder for.

#### Ole Henriksen (SF):

Ja, nu håber jeg, at det arbejde, der kommer, kommer til at foregå i udvalget, for så vidt jeg kan se, er der jo en invitation – eller måske selvinvitation fra Socialdemokratiet – til at gå ind i et arbejde uden om udvalget med ministeren. Lad os se, hvad det fører til. Men jeg vil da henstille, at det bliver i udvalget, arbejdet kommer til at foregå og uden for mange underhåndshandlinger.

Jeg synes, debatten hele tiden har haft den undertone, at det overordnede ønske fra regeringen har været privatisering. Der har jo været mange argumenter for det, det skulle gå hurtigere, det skulle blive mere forretningsmæssige afgørelser, det skulle blive mere effektivt osv. Hr. Knud Lind gik endda så vidt at sige, at privat ansatte er mere engagerede i deres job end de offentligt ansatte. Jeg ved ikke, om ministeren også har den holdning, at så snart det er privat, så er man mere effektivt arbejdende.

Jeg synes, det er en utrolig nedladende og – undskyld, det må jeg ikke sige her – men så i hvert fald en utrolig holdning over for de mange offentligt ansatte, at de ikke skulle være lige så engagerede i deres virksomhed, deres job, deres udkomme på en virksomhed, som er ejet af staten eller af et statsligt aktieselskab, som når det er et privat aktieselskab.

Men tilbage til alle de gode argumenter om privatisering. Jamen statsaktieselskabsformen er en slags løsladelse af lufthavnen til at disponere forretningsmæssigt og finde de bedste metoder til effektivt at kunne komme igennem og hurtighed og alt muligt andet, bortset fra de begrænsninger, der selvfølgelig er i loven om, at ministeren kan gribe ind, når der er overordnede samfundsmæssige hensyn, der skal varetages – for det er rigtigt, at vi ikke kan løslade det 100 pct., men ministeren har jo hele tiden fat i den lange ende, som lovforslaget også siger, og der kan ikke disponeres imod de samfundsmæssige interesser.

Så det her er sådan nærmest ren ideologi. Der har været snakket om, hvad der egentlig er den bedste form, og man har sagt: Ja, det er alt-

så privat, det er bedre end den offentlige form. Den tror vi altså ikke på.

Vi tror som sagt på, at aktieselskabsformen er god, fordi den giver den fornødne frihed til at kunne disponere forretningsmæssigt og fornuftigt. Derfor er vi – også efter debatten her – fortsat meget skeptiske over for, at man går videre end at omdanne lufthavnen til dette aktieselskab.

(Kort bemærkning).

#### Knud Lind (FP):

Det undrer mig lidt, at SF ikke på nuværende tidspunkt tror mere på det privatkapitalistiske system, efter at vi har set hele Østeuropa gå omkuld; men det må stå for SF's egen regning.

Jeg vil godt sige til hr. Ikast, som nævnte et forhold på 25 pct. privat kontra 75 pct. statsejet aktieandel, at det er på nuværende tidspunkt. Selv om den socialdemokratiske regering allerede har lagt ud med, at den ikke ønsker at sælge noget som helst, kan der jo gå mange år, inden Socialdemokratiet – hvis det nogen sinde sker – kommer til regeringsmagten, og da har lufthavnen da været solgt flere gange, vil jeg tro.

Jeg må stadig væk fastholde mit spørgsmål, for det er ret vigtigt. Det kan godt være, at ministeren ad anden vej – jeg er ikke medlem af Trafikudvalget – har svaret på det, men det er spørgsmålet, om man med tjenestemandsløven i hånden kan afskedige tjenestemændene i Københavns Lufthavn uden at skulle betale ventepenge i mange år osv. Det er jo ikke det eneste, der skal privatiseres fremover, så derfor er det en ting, som man skal have på plads.

Så vil jeg godt sige, at jeg talte ikke om, at de offentligt ansatte ikke var så engagerede, jeg talte om, at de ikke var så økonomisk engagerede, og det er jo noget andet. Her er det i hvert fald mit indtryk, at de privat ansatte måske er lidt mere økonomisk engagerede i det firma, de er ansat i, af den gode grund, at hvis firmaet går ned, ja, så mister de også selv en arbejdsplads, mens de andre ligesom har et sikkerhedsnet under sig via staten.

#### Arne Melchior (CD):

Måtte jeg først til hr. J. K. Hansen sige, at når han talte om tilsagn fra min side, så er det rigtigt, for så vidt som jeg på CD's vegne har givet et tilsagn om at se på tingene. Det manglede ba-

[Arne Melchior]

re andet. Og jeg har udtalt min overbevisning om, at de øvrige partier, inklusive regeringen og ministrene selvfølgelig, vil være villige til at se på de faktiske oplysninger. Der er givetvis ikke nogen, der er ude på at bondefange nogen.

Så vil jeg gerne sige til ministeren, at jeg var lidt skuffet over forbeholdet i svaret på det spørgsmål, der angår § 4, stk. 5, om, hvorvidt trafikministeren kan give direktiver eller han under alle omstændigheder gør det. Ministeren sagde først: Jo, det ville han gøre. Men så sagde han, at det havde nogen sammenhæng med det udvalg, der skal styre under overgangsperioden, og at det ikke skal bindes for stærkt.

Jeg mener ikke, der er nogen sammenhæng. Jeg skal altså gerne have anmeldt dette, at det må være en absolut forudsætning, at dette »kan« de facto betyder, at det vil ministeren gøre. Jeg kan slet ikke forestille mig, at han ville undlade det, men jeg vil bare have bragt det helt på det rene.

Så var der det med, at hvis man skulle forhandle lige så længe med andre som med mig, så blev man aldrig færdig. Det må jeg protestere imod! Regeringen forelagde første gang et forslag til lovtekst, som hr. J. K. Hansen sagde, omkring månedsskiftet september-oktober. Det blev afvist i Privatiseringsudvalget. Så gik der 3-4 måneder, før det overhovedet blev sat på dagsordenen næste gang, og nu har vi altså et lovforslag, der dog er fremsat den 7. marts 1990. Så det kan ikke være mange uger, der er gået med lille mig, og det er jo ikke sikkert, at den tid, der er gået mellem de møder, der har været, har skyldtes, at jeg ikke kunne, men at der måske er andre, der ikke kunne. Så jeg må give hr. J. K. Hansen ret i, at der havde været rigelig tid til at kontakte Socialdemokratiet, således som vi har anbefalet det.

Også trafikministeren må nu engang acceptere den vælgerdom, som har sammensat dette Folketing på den måde, som det skete på valgdagen, og det, at der skulle være for mange æg i kurven, må vel være et nyt udtryk for, at der er for mange kokke, der eventuelt kan fordærve maden. Det vil jeg absolut afvise; demokrati er samtale og forhandling, og man skal snakke sig til rette, og det tager noget tid. Men jeg har for 3 år siden fra denne talerstol rykket den daværende finansminister og trafikminister for, hvor den lov blev af, og jeg har gjort det i artikler og igen og igen, så den køber jeg altså ikke.

Så en ting, jeg har på hjerte: Det var denne filosofi – det var et meget fint ord, trafikministeren dér fandt på; det, han beskrev som forskel i livssyn, og jeg vil minsandten håbe, en eller anden avis i morgen vil aftrykke det i ramme og med et stort billede af trafikministeren – denne filosofi om, at det er godt at stifte gæld. Jeg afviser ikke, at det somme tider kan være fornuftigt at optage et lån for at investere beløbet fornuftigt eller for at klare en vis nødsituation. Så kan man være nødt til det, det kan være fornuftigt. Men at der skulle være noget formål i at stifte gæld, er det en borgerlig regeringsminister, der siger, at det er godt? Det er godt, vi havde landmænd, der kom til at skylde rigtig meget, for så kunne de jo pukle og få sved på panden for at se at få afdraget deres gæld! Ja, altså hvis det er filosofi eller logik, så forstår jeg hverken det ene eller det andet.

Jeg ved f.eks. som far til et antal børn – blot ikke nok, desværre – at børn udvikler sig under sygdom; de danner nogle modstoffer, der giver noget modstandskraft og giver nogle erfaringer. Men er der derfor nogen forældre, der ønsker, deres børn skal blive syge unødigt? Det er der vel ikke nogen der gør, selv om det altså har denne gunstige bivirkning. Så jeg tror ikke, finansministeren vil godkende trafikministerens filosofi om, at det er nu meget sundt at stifte gæld.

Men det alvorlige ved betragtningen, må jeg sige til trafikministeren, er, at dermed siger trafikministeren jo, at dette lovforslag skaffer lufthavnen forpligtelser på halsen, som er større end de nuværende, og det bestrider jeg. Det er jo det, hr. Nyrup Rasmussen og hr. J. K. Hansen har forsøgt at bore i: Er lufthavnen dårligere stillet efter dette lovforslag? Skal man lægge trafikministerens filosofi til grund, så bliver lufthavnen dårligere stillet. Hvis det ikke er tilfældet, som jeg påstår, ja, så er der altså heller ikke sket nogen ny gældsstiftelse.

Vil trafikministeren virkelig fastholde, at dette lovforslag er betyngende for Københavns Lufthavn? I så fald har vi forhandlet under helt falske forudsætninger.

#### **Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Det afgørende, når vi diskuterer personale, er, at vi ikke skaber unødigt frygt. Det afgørende er, at vi kan føre nogle forhandlinger med organisationerne, som man har gjort i mange andre

**[Trafikministeren]**

tilfælde, og hvor man kan komme til et positivt resultat. Det er det, jeg har indledt, og det er det, vi skal fortsætte, når der kommer en ændret struktur. Det tror jeg ikke folketingssalen er så egnet til, og derfor er jeg ked af at skulle sige andet, end at det fremgår af lovforslaget, at man ikke vil få forringet sin stilling. Men der er jo også, som det allerede er sagt, en naturlig afgang, og det er disse forhandlinger, der skal føres både på en rimelig og på en fornuftig måde efter de lovbestemmelser, som gælder, og som hr. Knud Lind udmærket er bekendt med.

Hr. Ole Henriksen lagde stor vægt på arbejdet i udvalget. Det gør jeg også, men vi har det jo sådan, at til tider er det på en ministers kontor, til andre tider sætter oppositionen sig sammen og laver et flertal, og til andre tider er det, som Folketinget er sammensat, i udvalget, man forhandler sig frem til det.

Jeg håber vitterlig, at det bliver i udvalget, drøftelserne skal foregå, og som jeg allerede har sagt, tilsiger jeg al den støtte, som jeg overheadet kan.

Der kom nogle bemærkninger om offentligt og privat ansatte, som jeg egentlig ikke synes hører hjemme i denne sammenhæng. Nu har hr. Knud Lind – ikke for første gang, men mange andre gange – fremdraget Østeuropa som et eksempel. Hvad er det, hr. Knud Lind siger? Ja, jeg ved det ikke, men jeg mener i hvert fald, at han taler nedsættende om store kategorier af befolkningsgrupper. Jeg har aldrig lagt skjul på – og sådan skulle hr. Arne Melchior også opfatte min udtalelse – at jeg mener, at en forretningsmæssig, privat ledelse er den, der generelt opnår de største resultater. Det er jeg enig i. Men jeg mener også, at det ikke er det samme som at sige, at han, der er privatansat, arbejder mere effektivt end ham, der er ansat i staten. Når jeg kommer ud i Københavns Lufthavn, kan jeg da ikke se, om den ene er privatansat eller den anden er statsansat. Sådan skelner man ikke i det daglige, og der skal ikke efterlades det indtryk af hr. Knud Lind, at sådan er det. Så jeg mener faktisk, at sammenligningen med Østeuropa har noget at gøre med styrelses-systemet, men det har ikke noget at gøre med den ene personalkategori over for den anden.

Til hr. Arne Melchior vil jeg sige, at vi jo nok har forskellig opfattelse af humor, både den, der er udtalt, og den, der ikke er sagt. Jeg synes, hr. Arne Melchior skulle have taget det som en

kompliment. Ja, sådan var det ment fra min side. Jeg roste ham, fordi han har været en dygtig forhandler. Men i stedet for sagde han noget helt andet, og det må så stå for hr. Arne Melchiors regning. Han truede oven i købet med en avis. Nu skal jeg ikke henvise til fortilfælde, men jeg ved jo i hvert fald, at hr. Arne Melchior har udmærket kontakt til pressen. Så også jeg er spændt på, hvordan det bliver mødt, når vi når til morgendagen.

Men ellers må jeg sige, at det, jeg har lagt vægt på, når jeg taler forretning, er investering. Det er det, den unge generation af landmænd anvendte midlerne til, det er det, industrien kom op på. Man lånte i en tid, hvor det var hensigtsmæssigt, penge til at sætte i bygninger, i produktionsapparat, sådan at vi kunne producere og derved har meldt os generelt ud af den dårligdom, som vi var i for nogle år tilbage.

Så mon ikke vi skulle mødes og finde en rimelig løsning? Det håber jeg stadig på bliver resultatet.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Fjerde næstformand (Poulsgaard):**

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**5) Første behandling af lovforslag nr. L 200:**

*Forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.*

Af trafikministeren (Knud Østergaard).  
(Fremsat 7/3 90).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Bakholt (S):**

Lovforslaget omfatter dels anlæg af de nord-