

Til lovforslag nr. L 198 og L 199. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 23. maj 1990

Betænkning

over

I. Forslag til lov om Københavns Lufthavne A/S

II. Forslag til lov om ændring af lov om luftfart

Udvalget har behandlet lovforslagene i en række møder og har herunder stillet spørgsmål til trafikministeren, som denne har besvaret skriftligt. Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå er optrykt som bilag til betænkningen.

Der er af trafikministeren stillet et ændringsforslag til det under I anførte lovforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger, og af et mindretal til det under II anførte lovforslag, hvorom der ligeledes henvises til de ledsagende bemærkninger.

Ad I. Forslag til lov om Københavns Lufthavne A/S

Trafikministeren har over for udvalget bemærket følgende:

Regeringen forventer, at der snarest efter selskabets stiftelse optages forhandlinger om løn- og ansættelsesvilkår for personalet, idet det må forventes, at en del vil ønske ansættelse i det nye selskab på overenskomstmæssige vilkår.

Regeringen er indstillet på at tilslutte sig en ordning, hvorefter allerede ansatte tjenestemænd, der overgår til tjeneste som tjenestemænd i det nye lufthavnsselskab, uanset bemærkningerne til lovforslagets § 7 kan opretholde den tjenestemandstatus ved avance-ment, som er naturlig for den pågældende personalekategori.

Herefter indstiller et *flertal* (Det Konservative Folkepartis, Venstres, Fremskridtspartiets, Det Radikale Venstres, Centrum-Demokraternes og Kristeligt Folkepartis medlemmer af udvalget) det under I anførte lovforslag til *vedtagelse* med det af trafikministeren stillede ændringsforslag.

Et mindretal inden for flertallet (Fremskridtspartiets medlem af udvalget) ønsker i øvrigt at bemærke, at vedtagelsen af denne lov alene bør ses som første skridt på vejen mod en fuldstændig privatisering af Københavns Lufthavn.

Første skridt bliver denne lovvedtagelse, hvorefter 25 pct. af aktierne kan sælges. Derefter forventes det, at de fleste medarbejdere vil overgå til anden ansættelsesform end tjenestemandsansættelse. Derved bliver det muligt at komme op på 49 pct. aktiesalg til private.

Sidste skridt bliver at gå op til 99 pct. salg af aktier til private. Staten skal derefter alene besidde en gylden aktie, der i ganske få vedtægtsbestemte situationer giver staten ret til at udøve bestemmende indflydelse over lufthavnen.

Et andet mindretal inden for flertallet (Centrum-Demokraternes medlem af udvalget) ønsker at give udtryk for det synspunkt, at staten via aktiemajoritet i det nye selskab skal bevare

kontrol med og ansvaret for Københavns Lufthavn.

Et *mindretal* (Socialdemokratiets medlemmer af udvalget) indstiller det under I anførte lovforslag til *forkastelse* ved 3. behandling.

Mindretallet udtaler i øvrigt følgende:

Ved 1. behandling af lovforslaget om omdannelse af Københavns Lufthavn til et aktieselskab fremførte vi fra Socialdemokratiets side, at det var vort håb, at regeringen og dens forligspartier ville være modtagelige for de argumenter, vi fremførte under debatten, og som ville 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.

Desværre har mindretallet under hele udvalgsarbejdet talt for døde ører. Regeringen har ikke ønsket at høre Socialdemokratiet i denne store sag. Hovedsigtet med regeringens model er helt åbenbart at hente nogle hurtige penge hjem til statskassen – 1,2 mia. kr. i 1990 – og så i øvrigt ikke interessere sig for, hvordan lufthavnen vil have det i fremtiden.

I Socialdemokratiet ser vi gerne en samfundsansvarlig model for den kommende omstrukturering af Københavns Lufthavn.

Det er hverken i Københavns Lufthavnsvæsens (KLV), herunder medarbejdernes, eller i samfundets interesse, at KLV bliver privatiseret efter regeringens model.

En omstrukturering af KLV må optimalt sikres, at KLV tilføres udviklingsmuligheder, således

- at den bevarer konkurrenceevnen,
- at medarbejdere ikke mister deres job,
- at staten (dvs. borgerne) ikke mister massive summer ved en konkurs,
- at der på mellemlang og lang sigt skabes yderligere arbejdspladser.

For det første må det som betingelse for en omstrukturering af lufthavnen sikres, at lufthavnens konkurrenceevne fastholdes og forbedres. Ellers var der ingen grund til en omstrukturering.

Beslutningen herom bør tages på baggrund af fremtidsperspektivet for lufthavnen og altså ikke, som regeringens model dikterer, på baggrund af en før-og-efter-ligestilling for KLV.

Regeringens indgangsvinkel er irrelevant og vildledende for KLV's fremtid.

For det andet må det være afgørende, at staten beholder alle aktier i et 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.

Såfremt KLV i fremtiden skulle vise sig at være i stand til at udlodde betydelige summer, er det retfærdigt, at samfundet som helhed, dvs. staten, nyder godt af dette.

Skulle det komme på tale efter en periode, må Folketinget debattere og træffe afgørelse i sagen.

For det tredje er det et ufravigeligt krav, at samarbejdet med Statens Luftfartsvæsen oprettholdes og udbygges på en måde, der sikrer, at kvalitet og standard på de leverede ydelser (flyveledelse, sikringstjeneste, vejrtjeneste m.v.) ikke svækkes.

Det kan ikke accepteres, at man går på kompromis med sikkerheden som følge af ringe driftsresultater.

For det fjerde er det centralt, at de ansatte tjenestemænd tilbydes ansættelse i selskabet på de vilkår, som karakteriserer ansættelsesvilkårene for statstjenestemænd.

Følgende elementer bør således indeholdes i en omdannelsesaftale, som omfatter en ansættelse på tjenestemandslignende vilkår:

- Tjenestemændene bør ved overgangen bevare retten til tjenestemandspension, optjening af pensionsanciennitet efter tjenestemandsløven samt retten til ventepenge/rådigheds-løn ved stillingsnedlæggelse, jf. tjenestemandsløvens § 32.
- Pensionsudbetalinger bør ske på statens foranstaltning, og der bør indgås aftale mellem staten og selskabet om indbetaling af pensionsbidrag til statskassen.
- Tjenestemandsløvens §§ 10–13 og 20–24 skal danne grundlag for de pligter og rettigheder,

som ansatte på tjenestemandslignende vilkår skal være underlagt.

- De ansatte på tjenestemandslignende vilkår bør kunne avancere på en facon, der er naturlig for denne personalekategori.
- Alle aftalte regler/ordninger for denne personalegruppe bør løbe uændret videre, indtil andet bliver aftalt.
- Tjenestemænd, som ikke ønsker at modtage tilbudet om ansættelse på tjenestemandslignende vilkår, skal kunne bevare ansættelsesforholdet til staten, men bør i forlængelse heraf være forpligtet til at gøre tjeneste i det nye selskab.

For det femte er det vitalt, at Trafikministeriet, som er ansvarlig for hele vort lands infrastruktur, får stor indflydelse på, hvordan den indflydelse, som opnås på grund af ejerskabet af aktier, udmøntes i praksis. Hele området på Amager/København samt Skåne skal i trafik- og erhvervpolitisk øjemed vurderes ud fra et helhedssyn.

Disse fem kriterier ville udgøre grundelementerne i et Socialdemokratisk forslag til en ændring af KLV's struktur, som ville være ansvarlig over for både samfundet og KLV.

Regeringens privatiseringsmodel vil noget andet, som styrer lufthavnen direkte imod en tilstand med manglende overlevelsesperspektiver.

Havde regeringen lagt en model som Socialdemokratiets til grund for lovforslaget, kunne Socialdemokratiet have stemt for det.

Socialdemokratiet kan i øvrigt stemme for det af ministeren stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* (Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget) ønsker at udtale, at Socialistisk Folkeparti er tilhænger af, at visse statsvirksomheder omdannes til statslige aktieselskaber.

I nærværende lovforslag (L 198) kan Socialistisk Folkeparti imidlertid ikke tilslutte sig den form, hvorunder regeringen i praksis vil omdanne Københavns Lufthavn til statsaktieselskab. Det gælder først og fremmest det forhold, at der ifølge lovforslaget vil blive overført 1,2 mia. kr. fra aktieselskabets formue til statskas-

sen. Det vil i betydelig grad svække det nye selskabs likviditet, at man herefter er henvist til at søge lånoptagning på det private lånemarked.

På denne baggrund indstiller mindretallet det under I anførte lovforslag (L 198) til *forkastelse* ved 3. behandling og vil redegøre for sin stilling til ændringsforslaget ved 2. behandling.

Ad II. Forslag til lov om ændring af lov om luftfart

For så vidt angår det under II anførte lovforslag indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af Fremskridtspartiets medlem) lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* (Fremskridtspartiets medlem af udvalget) indstiller det under II anførte lovforslag til *vedtagelse* med det af mindretallet stillede ændringsforslag.

Ændringsforslag

til

I. Forslag til lov om Københavns Lufthavne A/S

Af *trafikministeren* tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af SF):

Til § 2

1) *Stk. 4.* affattes således:

»*Stk. 4.* Selskabet indbetaler kontant 1.200 mio. kr. til statskassen. Beløbet reguleres med de på finansloven for 1990 ikke afholdte anlægsinvesteringer samt den ændring i driftsresultatet, som kan konstateres pr. 1. oktober 1990.«

Bemærkninger

Til nr. 1

Regeringen sigter på, at selskabet overtager driften af lufthavnene pr. 1. oktober 1990. Ved selskabets overtagelse af driften af de to lufthavne indbetales kontant 1.200 mio. kr.

Beløbet nedsættes med de på finansloven for 1990 ikke afholdte anlægsinvesteringer.

Herudover reguleres den kontante betaling for forskellen mellem det faktisk opnåede driftsresultat på overtagelsesdagen og det budgetterede driftsresultat korrigeret for sædvanlige sæsonsvingninger, idet overskuddet efter de første 9 måneder på sædvanlig måde tilfalder statskassen. Udviser opgørelsen et bedre driftsresultat end det budgetterede, nedsættes den kontante betaling med forskelsbeløbet. Er tilfældet det omvendte, forhøjes betalingen med beløbet.

Aktiekapitalen bibeholdes til 900 mio. kr.

Ændringsforslag

til

II. Forslag til lov om ændring af lov om luftfart

Ikast (KF) Helge Adam Møller (KF) Aagaard (KF) Svend Heiselberg (V)

Helge Sander (V) Ernst B. Schmidt (FP) Larsen-Ledet (RV) nfm. Arne Melchior (CD)

Inger Stilling Pedersen (KRF) J. K. Hansen (S) fmd. Tove Lindbo Larsen (S)

Helge Mortensen (S) Jimmy Stahr (S) Stavvad (S) Søgaard (S) Tommy Dinesen (SF)

Ole Henriksen (SF)

Til § 1

Af et *mindretal* (FP):

1) I den under nr. 2 foreslåede affattelse af § 71, stk. 1, 2. pkt., udgår ordene »bortset fra«, og i stedet indsættes ordet: »herunder«.

Bemærkninger

Til nr. 1

Så længe staten har en betydelig aktiemajoritet i Københavns Lufthavne A/S, bør Finansudvalget efter forslagsstillernes opfattelse sikres sanktionsmulighed.

Nogle af udvalgets spørgsmål til traikministeren og dennes besvarelse heraf

Spørgsmål 15:

Udvalget ønsker oplysning om forbrugstakten måned for måned for så vidt angår lufthavsvæsenets bygge- og anlægsbevillinger samt oplysning om, hvad dette forbrug er planlagt at udgøre i de kommende måneder.

Svar:

I de første 4 måneder af 1990 har forbrugstakten, baseret på bogførte tal, for Københavns Lufthavsvæsenes bygge- og anlægsbevillinger været:

	Januar	Februar	Marts	April
Mio. kr.	0	0,8	8,0	10,1
Pct. af årets tot.bevill.	0	0,2	2,0	2,5

For resten af 1990 forventes forbruget måned for måned at ville udgøre:

	Maj	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov	Dec.
Mio. kr.	30,8	37,8	41,6	59,3	53,4	53,8	58,6	50,6
Pct. af årets tot.bevill.	7,6	9,3	10,3	14,6	13,2	13,3	14,5	12,5

Jeg kan supplerende oplyse, at forbrugstakten varierer år for år afhængigt af sammensætningen af bygge- og anlægsprojekter. Udførelsen af anlægsprojekter sker typisk i perioden april–november af hensyn til vejforholdene. Byggeprojekter påbegyndes normalt i april måned, men efter påbegyndelsen fortsættes sædvanligvis uafbrudt gennem den efterfølgende vinterperiode.

Det er således normalt, at forbrugstakten i første halvår er lav, og at hovedparten af bygge- og anlægsbevillingerne forbruges i sidste halvdel af finansåret.

Spørgsmål 16:

Såfremt lovforslaget vedtages inden 1. juni 1990, hvornår forventes aktieselskabet så at være en realitet?

Svar:

Forberedelsen af selskabets oprettelse er nu iværksat med sigte på, at selskabet kan være stiftet og registreret i henhold til aktieselskabslovens regler kort efter, at lovforslaget måtte være vedtaget.

Herefter vil det påhvile den udpegede selskabsbestyrelse at gennemføre de praktiske foranstaltninger, som er fornødne forud for selskabets overtagelse af de to lufthavne og indtræden i Københavns Lufthavsvæsenes rettigheder og forpligtelser. Jeg kan herved bl.a. henviser til bemærkningerne til lovforslagets § 9.

Under den i spørgsmålet angivne forudsætning sigter jeg på, at den faktiske overtagelse af lufthavnsvirksomheden – og dermed ophævelsen af lufthavsvæsenets styrelseslov – effektueres hen på efteråret 1990.

Spørgsmål 17:

Hvordan løses overgangsfasen med hensyn til bygge- og anlægsbevillingerne for arbejder, der er i gang på overtagelsestidspunktet?

Svar:

Som nævnt i min besvarelse af udvalgets spørgsmål 14 vil selskabet fra det tidspunkt, hvor de to lufthavne overtages, være henvist til at finansiere de fortsatte bygge- og anlægsopgaver ved lånoptagelse på det private lånemarked.

Dette gælder også med hensyn til arbejder, der er i gang på overtagelsestidspunktet, og hvortil der i tidsrummet mellem lovforslagets vedtagelse og overtagelsen af statsvirksomheden Københavns Lufthavnsvæsen har været afholdt udgifter over de på finansloven for 1990 optagne bygge- og anlægsbevillinger.

I relation til finansiering af bygge- og anlægsopgaver vil således tidspunktet for ikrafttræden af lovforslagets § 2 og § 8 være den skæringsdato, på hvilken statsvirksomheden Københavns Lufthavnsvæsen nedlægges, og dermed tillige for de to lufthavnes adgang til at udøve træk på givne finanslovbevillinger ophører.