

[J. K. Hansen]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ole Henriksen (SF):

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

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

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

Behnke (FP):

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