

**[Behnke]**

slutningen på spørgsmålet om privatisering af Københavns Lufthavn.

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

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

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

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

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

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

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

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

**Arne Melchior (CD):**

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

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

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

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

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