

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,