

[Formanden.]

sådanne ejendomme til ungdomskollegier eller lignende.“

Medlem af folketinget Uhrskov har meddelt mig, at han ønsker til socialministeren at stille følgende spørgsmål:

„Vil ministeren snarest muligt tage skridt til at sikre, at revalideringsloven atter kommer til at fungere?“

Medlem af folketinget Uhrskov har meddelt mig, at han ønsker til justitsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Har Københavns politi medvirket til, at demonstranter blev fotograferet med filmkamera fra den spanske ambassades vinduer den 12. december 1970?“

Spørgsmålene vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommande spørgetid.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Ordføreren for forslagsstillerne (Lysholt Hansen): Hermed tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte forslag til lov om ændring af lov om investeringsfradrag i egnsudviklingsområder.

Da der på den korte tid, loven om investeringsfradrag i egnsudviklingsområder har virket, ikke har været mulighed for at drage erfaringer for, i hvilken udstrækning loven har ført til de tilstræbte resultater, finder socialdemokratiet det nødvendigt, at loven forlænges i en 3-årig periode.

Udviklingen i Maribo amt har, siden den sidste ændring af egnsudviklingsloven blev gennemført, forment sig således, at folketallet fortsat falder i foruroligende grad, ligesom lønudviklingen ikke har kunnet følge udviklingen i det øvrige land. Socialdemokratiet anser det af den grund for nødvendigt, at loven også kommer til at gælde for Lolland-Falster med virkning allerede fra 1970.

Da egnsudviklingslovens støttemuligheder i henhold til den seneste beretning fra egnsudviklingsrådet ikke udnyttes fuldt ud, er socialdemokratiet af den opfattelse, at specielt beløbsrammen for lån til kommuner ved opførelse af industrihuse udvides, hvilket vi vil stille forslag om ved ændringsforslag til finansloven.

Da egnsudviklingsproblemerne fortsat er

meget alvorlige, er det socialdemokratiets opfattelse, at hele problematikken om nye midler til fremme af egnsudviklingen løbende bør gøres til genstand for behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om Københavns lufthavnsvæsen.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 13) findes i tidenden sp. 728, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 641).

Der var stillet 3 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Horn: Som det vil fremgå af betænkningen, har hele udvalget med stor interesse forhandlet den tanke, vi rejste ved førstebehandlingen om at ændre forslaget derhen, at organisationsformen enten blev efter det engelske system med en korporation eller blev et aktieselskab ud fra den grundbetragtning, at i vor tid gælder det om at få en meget høj produktion, det gælder om at begrænse anlægsperioderne til det mindst mulige, og derfor gælder det om at skabe et så effektivt organ som muligt til at iværksætte udbygningen.

Vi har haft samråd med ministeren om problemet, og der var almindelig tilslutning til i udvalget, at man skulle gå videre med tanken, men det viste sig hen ad vejen, at vi stødte på en vanskelighed, som også er omtalt i bemærkningerne til lovforslaget, nemlig at det vil kræve visse ændringer i bestående lovgivning, hvis man skulle have et sådant effektivt organ. Da det haster med at komme i gang med et nyt lufthavnsvæsen, erkender vi, at vi kan ikke vente på lange undersøgelser, som kan foretages med mere eller mindre god vilje.

Vi har derfor drøftet med ministeren, som det fremgår af betænkningen, om man kunne arbejde videre med tanken, og det

[Horn.]

har ministeren givet udtryk for at han er villig til. Ændringsforslaget til § 7 under nr. 3 er udtryk for ministerens forståelse for udvalgets synspunkter; idet det foreslås, at loven skal til revision i folketingsåret 1973-74. Så får man hen ad vejen mulighed for at finde ud af, om ikke vi skal tilpasse os den produktionsudvikling, som giver høj beskæftigelse — det må vel alle lægge vægt på — i resten af dette århundrede, som jo er anderledes end tiden efter 1913 og 1920. Der er måske mange, der ikke rigtig har forstået det, men sådan er vilkårene i en ekspansiv verden, som vi kender den.

Ændringsforslaget under nr. 2 er i og for sig udtryk for samme synspunkter. Man vil tilstræbe, at organet kan få en så effektiv ledelse som muligt, og derfor stilles dette ændringsforslag, som muliggør tidsbegrænset ansættelse af den øverste chef. Det er noget, man i England har haft gode erfaringer med gennem mange årtier, og selv om der kan være mange ideer, man ikke skal hente fra England, så er her en idé, som efter vor formening er meget nyttig.

Endelig har udvalget været inde i lange drøftelser — eller i nogle drøftelser; må jeg vel hellere sige — om den eller de vedtægter, som skal fastsættes af det nye organ, samt om vurderingen af de aktiver, som til sin tid skal indgå i selskabets virksomhed. I betænkningen er alle disse problemer og en række flere, som ikke er nævnt her, beskrevet nærmere.

Nu skal man altid være forsigtig med, at folketinget begynder at blande sig i administrationen, og derfor har vi valgt den udvej — og fået ministerens tilslutning hertil — at følge en skik, som er indført her i folketinget efter 1950, at udvalget arbejder videre med de ting, som man ikke føler er helt afklaret. Vi er her i den heldige situation, at det er et stående udvalg, så det ikke strider mod visse regler, som man ellers påberåber sig denne sag vedrørende. Vi vil altså få mulighed for at følge denne udvikling.

Jeg kan ikke tilbageholde min undren

over, at pressen har fremstillet de seneste forhandlinger i denne sag på en vildledende måde over for befolkningen. Der vil være mange gamle rigsdagsreferenter, som ville vende sig i deres grave, hvis de så deres efterfølgere behandle en sag på en sådan måde. Det kan ikke være rimeligt at fremstille tingene direkte vildledende — og det må jeg gå ud fra det er gjort — eftersom de, der beskæftiger sig med det, har haft mulighed for på grundlag af det materiale, der har foreligget, at fremstille tingene korrekt. Men det er jo somme tider, at det politiske tager overhånd, og det har det tilsyneladende gjort i denne sag.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale, at vi vedtager de ændringsforslag, som er stillet af ministeren med udvalgets tilslutning, og i øvrigt at lovforslaget vedtages ved anden behandling.

Stæhr Johansen: Jeg kan med det samme sige, at vi fra mit partis side helt kan tilslutte os de ændringsforslag, der foreligger. Men jeg kan alligevel ikke undlade her ved anden behandling at komme med enkelte bemærkninger om den principdrøftelse, som har fundet sted i udvalget, og som man vel kan sige at ændringsforslagene er et udtryk for.

Ved første behandling af det foreliggende lovforslag understregede jeg kraftigt, at hensigten med dette lovforslag var at skabe en effektiv og slagkraftig organisation af kommercielt tilsnit og med en betydelig dispositionsfrihed i relation til de bevilgende myndigheder. Jeg vil gerne understrege, at denne målsætning har vi også her ved anden behandling, fordi det er meget vigtigt, at den organisation, der nu skal være med til at bygge storlufthavnen på Saltholm samt disponere over Kastrup, hvor der jo stadig væk foretages udvidelser, kan lede det på en sådan måde, at den internationale konkurrenceevne bevares, idet vi ikke må glemme, at der nord for Hamborg bygges en lufthavn, der konkurrenceimæssigt kommer til at betyde uhyre meget for den lufthavn, som

[Stær Johansen.]

vi skal have i Storkøbenhavn. Vi mente også, at en friere virksomhed bedre kunne skabe det forretningsmæssige grundlag, således at det store anlæg, som Saltholm vil være — måske det største trafik anlæg, vi nogen sinde har stået over for i dette høje ting — vil kunne forrente de meget betydelige investeringer, der skal foretages her.

Det har været en glæde at konstatere, at der under udvalgsarbejdet i virkeligheden har afspejlet sig en principiel enighed om disse synspunkter, mens man nok har været lidt uenig om, hvordan problemet egentlig skulle løses, hvis man ikke skulle følge ministerens forslag om en § 2-virksomhed.

Der har i udvalget været en sympati for at skabe en lufthavnsledelse enten under aktieselskabsformen eller på interessentskabsgrundlag, således at man var uafhængig af staten, og således at man kapitalmæssigt kunne drage de store luftfartsselskaber med ind i finansieringen af denne opgave. Selskabet skulle tillige være så smidigt i sin administration, at man på ethvert tidspunkt kunne konkurrere med de lufthavne, som vi nu engang skal konkurrere med på grund af vor beliggenhed i Europa.

Vi havde også forståelse af, at trafikministeren ikke var uinteressert i netop dannelsen af et så selvstændigt selskab som muligt til at lede lufthavnen, men hvis man skulle nå at komme i gang til 1. april, hvad vi alle i udvalget var enige om var nødvendigt, var der ikke mulighed for at udarbejde forslag til en endnu friere stilling end den, der er foreslået. Det ville forsinke det arbejde, der skal gøres netop i øjeblikket, hvor udvidelserne af lufthavnen og påbegyndelsen af den nye storlufthavn står på dagsordenen.

Derfor blev ændringsforslagene stillet, og det måtte vi altså bøje os for. Men jeg understreger, at netop i den revisionsbestemmelse, der foreslås ved ændringsforslag nr. 3, som jeg gerne vil anbefale at det høje ting vedtager i dag, ligger der dette, at der er mulighed for at tage en drøftelse op i de år, der går, inden denne lovgivning igen skal stå på folketingets dagsorden.

Jeg vil også gerne understrege, at de drøftelser, vi har haft om DSBs fremtid, og de drøftelser, vi har om et storkøbenhavnsk trafik selskab, ligger alle sammen på samme linje. Man vil forsøge at skabe selskaber, der

er mere effektivt ledet, og som på en anden måde, end det er tilfældet i øjeblikket med en § 2-virksomhed, kan handle og disponere frit. Jeg er glad for, at netop socialdemokratiet og hr. Horn har kunnet tilslutte sig dette. Jeg bed meget stærkt mærke i, at hr. Horn under første behandling meget vittigt sagde: at sporene skræmmer. Deri forstod jeg at der lå en tilslutning til de synspunkter, som jeg er talsmand for.

Vi har altså med den tidnød, vi var i i udvalget, ikke fået gennemført en ændring i det forhold, at lufthavnen bliver en § 2-virksomhed. Lufthavnen får ikke helt den samme frihed, som man f. eks. har i England, at man har en meget korporationslignende form, eller i New York, hvor det er New Yorks havnevesen, der også har ansvaret for lufthavnsvesenet. Til gengæld får vi den mulighed, som jeg nævnedes før, at loven tages op i 1973-74. Så vil vi være i stand til at få en drøftelse af og have fornøden tid til at undersøge, om der er muligheder for at gennemføre den mest effektive form for ledelse af det storkøbenhavnske luftfartsvæsen.

Der er meget andet, der hænger sammen med disse lufthavnsproblemer. Der er spørgsmålet om vejføring over Amager, som jo har meget stor betydning både for Kastrup lufthavn og for Saltholm. Heller ikke dette spørgsmål er færdigbehandlet, der er ikke foretaget nogen endelig planlægning, men det går jeg ud fra man i løbet af ganske kort tid kan få.

Samtidig med, at jeg anbefaler ændringsforslagene og lovforslaget i det hele, vil jeg have lov til at komme med det lille suk, om det ikke var muligt, at vi her i folketinget, inden denne samling slutter, fik en samlet trafikdebat om prioriteringen af alle de store opgaver. Jeg ved, ministeren interesserer sig meget for det i almindelighed. Jeg lægger ikke skjul på, at når det drejer sig om Store-Bæltsbroen, interesserer det mig i særdeleshed. Jeg synes, det ville være rigtigt, at man fik en debat om alle de store trafikinvesteringer, vi står over for at skulle foretage. Dette er en af dem, og måske også en af de største, men jeg så gerne, at vi, inden folketinget sluttede denne samling, fik en virkelig gennemgang af prioriteringen af de store trafikopgaver, som det påhviler det danske samfund at løse.

[Stær Johansen.]

Med disse ord skal jeg altså anbefale det foreliggende lovforslag med de af trafikministeren stillede ændringsforslag.

Holmberg: Her ved anden behandling, hvor der foreligger en enig udvalgsbetænkning, er der ingen grund til at gå i enkeltheder vedrørende udvalgsarbejdet, hvad vi heller ikke gør, men jeg viger ikke tilbage for at sige, at jeg mener, vi har haft mange interessante spørgsmål fremme, og vi har fået mange gode svar på de spørgsmål, som vi har stillet. Som det fremgår, har vi også afgivet en enig betænkning. Imidlertid står vi efter min mening over for så stor en beslutning, at det er rimeligt, at vi tager lidt mere med. Sagen giver i alt fald mig anledning til et par betragtninger, som naturligvis har relation til emnet.

I den offentlige debat er Københavns lufthavns fremtid blevet drøftet ret stærkt, og det er egentlig ikke mærkeligt, for det er et meget, meget stort projekt. Allerede i 1962 blev det første udvalg nedsat med henblik på at belyse problemerne omkring Kastrup lufthavn, som vist nok alle erken-der ikke i længden kan klare den trafik, som vi må formode kommer. Af hensyn til dem, der måske ikke husker særlig godt, er der grund til at minde om, at principbeslutningen er truffet om at nedlægge Kastrup og flytte til Saltholm. Det skulle faktisk ikke være nødvendigt at nævne det, men det er i den offentlige debat, ligesom der er nogle, der måske en gang imellem glemmer lidt, at beslutningen er truffet. Hvornår den kan realiseres i praksis, det er både et politisk og et økonomisk spørgsmål, som må ses i forbindelse med de øvrige store prioriteringsopgaver, som vi står over for, og som trænger sig på. Lad mig her bare kort nævne den faste forbindelse over Store-Bælt. Det er ikke Store-Bælt, vi skal drøfte her i dag. Jeg lægger ikke skjul på, at jeg finder problemerne omkring Københavns lufthavn ret så betydningsfulde, sagt på en anden måde, at jeg egentlig mener, at det hæster ret stærkt, også for at kunne spare nogle af de store investeringer, vi ved vi står over for i Kastrup i tiden indtil en udflytning kan finde sted.

Jeg har hermed sagt, at det er en væsentlig beslutning, og det fremgår også, når vi

læser de enkelte paragraffer i forslaget til lov om Københavns lufthavnsvæsen. I § 2 står der, at når endelig beslutning om gennemførelse af anlægget af Københavns lufthavn på Saltholm måtte blive truffet, påhviler det Københavns lufthavnsvæsen som bygherre at forestå udbygningen i overensstemmelse med de udarbejdede investerings- og finansieringsplaner, og endvidere kan lufthavnsvæsenet efter forhandling med finansministeren optage udenlandske og indenlandske lån til finansiering af den i investeringsplanen forudsatte anlægsvirksomhed.

Det er altså et meget, meget væsentligt område, vi her ved anden behandling behandler, men lovforslaget er genfremstillet fra sidste år, så der har i al fald været lejlighed til også for offentligheden at drøfte det.

Et spørgsmål, som især har givet anledning til debat i udvalget, er § 1 vedrørende organisationsformen som en statsvirksomhed. Som det fremgår af betænkningen, har der været en del sympati for andre former end netop statsvirksomheden. Aktieselskabsformen kunne måske give et bedre grundlag for at gøre virksomheden mere økonomisk uafhængig. Direktørens stilling har også været drøftet. Her er vi nået til, at ministeren har lovet at fortsætte overvejelserne om andre former, selv om det skal erkendes her ved anden behandling, at det kan blive vanskeligt at ændre det, vi nu beslutter. Organisationsformen skal altså drøftes senere, og loven skal tages op til revision i folketinget senest i folketingsåret 1973-74. Ændringsforslaget herom, der er stillet af ministeren, kan jeg naturligvis anbefale; det er tiltrådt af udvalget.

At direktøren ikke skal udnævnes af kongen, finder jeg vel begrundet med de argumenter, der er givet herfor.

Jeg ville i øvrigt også finde det ønskeligt, om charterselskaberne kunne enes om en fælles repræsentant. Men det kan også være, de finder ud af det, for hvis de ikke gør det, så ved de, at det bliver Sterling Airways' repræsentant. Stillet over for denne trussel kan det godt være, de alligevel vil gøre et hæderligt forsøg på at finde en fælles repræsentant.

Om indholdet af styrelsesvedtægterne kunne vi godt have ønsket en del mere klarhed for at sige det ret mildt, men det har ikke været muligt — det er erkendt af samt-

[Holmberg.]

lige partier — under hensyn til den tidplan, vi må finde rimelig. Også her gælder, at ministeren har lovet at forelægge spørgsmålet for folketingets udvalg for storlufthavnen, og det er jeg så afgjort indforstået med.

Ændringsforslaget om, at bestemmelsen om finansudvalgets godkendelse af benyttelsesafgifterne udgår, indebærer ingen realitetsændring, det er bare en konsekvensændring som følge af den luftfartslov, som blev vedtaget i forrige uge.

Hele lovforslaget er, som jeg har nævnt, en konsekvens af den principbeslutning, som er taget, og jeg vil egentlig henstille til ministeren så hurtigt som muligt at føre de forhandlinger, de mange forhandlinger, som vi ved skal føres, og som er nødvendige, så vi måske kan undgå en del af de meget store investeringer i Kastrup lufthavn, inden den bliver flyttet til Saltholm.

Må jeg her spørge ministeren, om der har været alvorlige overvejelser i ministeriet for offentlige arbejder og i det hele taget i de organer, der arbejder med dette, om at bygge startbane på Saltholm, som kan bruges til aflastning, og som måske kunne benyttes, inden en fast forbindelse til København var en realitet. Lad mig her nævne luftpudebåde, som måske en overgang kunne bruges. Jeg indrømmer, at det kan kun være en overgangsordning, men, jeg nævner det for eventuelt hurtigere at få gang i det foretagende og hermed undgå de meget store investeringer, som vi ved vi står over for i Kastrup. Jeg beder altså ministeren svare på, om der har været overvejelser herom.

Til sidst kan jeg på venstres vegne anbefale lovforslaget og de ændringsforslag, der er stillet.

Helge von Rosen: Udvalgsbehandlingen af denne sag har fået lidt slagside, når den så stærkt har koncentreret sig om organisationsformen. Det andet hovedspørgsmål — hvad der nærmere skal lægges i, at driften skal ske efter forretningsmæssige principper — har ikke vakt så stor interesse. Men det må vel også indrømmes, at spørgsmålet om organisationsformen trænger sig mest på i dette øjeblik.

Til fordel for enten formen statsejet, offentlig virksomhed eller aktieselskabsformen fremfor de forskellige varianter efter finans-

lovens § 2 har det bl. a. været nævnt, at aktieselskabsformen har vist sig overlegen ved sin smidighed, hvad man skulle have eksempler på ved offentligt ejede, koncessionerede virksomheder. Jeg ved ikke, om det er rigtigt, for det er jo ikke sådan at måle hverken forskellige grader af smidighed eller smidighedens virkninger på f. eks. driftsoverskuddet. Smidigheden stilles op imod den stive bureaukratiske form, som nogle altså mener at en statslig virksomhed lettere kan frigøre sig for ved et hamskifte. Hvis det er rigtigt, er revisionsbestemmelsen — altså genoptagelse af spørgsmålet inden for et par år, som det nu foreslås — selvfølgelig tilsvarende påkrævet.

Selv om aktieselskabsformen er gennemprøvet og har vist sig at være en praktisk form at drive erhvervsvirksomhed under, både med mange og med få deltagere, kan jeg imidlertid ikke se rettere, end at hvis staten skal drive lufthavn som enejer, så må § 2-formen være nok så nærliggende, bl. a. fordi den er indpasset i den samlede statsadministrations funktion. Den parlamentariske og administrative kontrol og indpasning i budgetter og anlægsprioritering vil komme til at fungere efter prøvede retningslinjer. På den anden side er det vel heller ikke udelukket at få disse ting tilpasset til aktieselskabsformen, hvis man senere ender i den.

Jeg vil gerne fremhæve, at det radikale venstre lægger vægt på, at en så stor og kapitalkrævende virksomhed, som Københavns lufthavnsvæsen vil blive, ikke kommer til at ligge uden for det statslige budgetterings- og kontrolsystem, som snarere skal udvikles end begrænses, hvis staten skal have en god styring over sin større og større part af samfundsøkonomien. Jeg tænker naturligvis her især på investeringsvirksomheden.

Hvis tankegangen hos aktieselskabstilhængerne er den at slække på centralstyringen på disse punkter, så skal jeg i øvrigt henvise til, at udviklingen især i store virksomheder i den private sektor længe er gået i retning af en mere og mere udviklet budgetlægning og budgetkontrol, og det gælder både drifts- og anlægsvirksomhed. Man bør også bemærke sig, at sådan har udviklingen været i Amerika, som jo er kendt for sin overlegenhed i management.

[Helge von Rosen.]

Efter min mening ville aktieselskabsformen have været en naturlig konsekvens, hvis man havde søgt optaget fremmede økonomiske interesser, f. eks. lufthavnsbrugerne, luftfartsselskaberne, charterselskaberne og Københavnsegnens kommuner. Jeg tror, der ved en sådan tilknytning af andre økonomiske interesser end statens, under bibeholdelse selvfølgelig af statens majoritet, også ville være blevet indføjet det kommercielle moment, som forslaget lægger så megen vægt på.

Jeg ser i den forbindelse med tilfredshed, må jeg sige, af socialistisk folkepartis mindretalsbemærkninger, at partiet er ganske uortodoks ved at være positiv over for en sådan tanke. Det er nok kun igennem repræsentation af mindretalsinteresser på generalforsamling og i ansvarlig bestyrelse, at aktieselskabsformen får sit helt relevante indhold.

I forslaget om § 2-virksomhedsformen er det organ, repræsentantskabet, som står bag direktøren, kun rådgivende, og det er helt uden ansvar. Herved vil direktøren, i hvert fald hvad driften angår, formentlig få mere bemyndigelse, end tilfældet normalt ville være i et aktieselskab. Som det vil bemærkes af betænkningen, har ministeren lovet at forelægge den kommende styrelsesvedtægt, der nærmere skal afgrænse dette og andre spørgsmål, for folketingsudvalget.

Under udvalgsbehandlingen har man søgt at få belyst det nærmere indhold af den kommercielle retningslinje, som skal anlægges. Bl. a. vil det umiddelbart være naturligt, om de meget store aktiver, der skal overtages, især Kastrup lufthavn, bliver overført til så vidt muligt realistiske værdier, f. eks. til den totalværdi, som driften forventes efter beregningerne at kunne forrente og afskrive over anlæggets restlevetid, sådan som prognosen er for det, i stedet for at blive overført til den så at sige tilfældige bogførte værdi.

Ordene i § 3 om benyttelsesafgifter af en sådan størrelse, at der opnås dækning af samtlige løbende driftsomkostninger og kapitalomkostninger foruden selvfinansieringsbidrag, altså opspåring, ville måske blive mere meningsfyldte, hvis forrentning og afskrivning i budgetter og regnskaber kommer til at bero på en sådan realistisk for-

håndsvurdering af brugsværdien i stedet for den tilfældige bogførte værdi.

Ministeren er dog kommet til det resultat, at finansministeriets bestemmelser for sådanne tilfælde foreskriver overdragelse til bogført værdi. Spørgsmålet om, hvorvidt man senere kan skrive op, står hen. Ministeren har under udvalgsbehandlingen antydnet muligheden af amortisering over den økonomiske levetid; det er lidt i familie med dette spørgsmål i hvert fald.

Det er oplyst, at statskassen kommer til at disponere over realisationsprovenuerne, og det meget vigtige, at staten, som ministeren har tilkendegivet over for udvalget, vil komme til at disponere over nedlagte lufthavnsarealer som led i den statslige planlægning til den brug, der nu måtte være for arealerne i den statslige, kommunale eller private sektor. Det synes jeg er en meget tilfredsstillende oplysning.

På det radikale venstres vegne kan jeg også med de foreslåede ændringer anbefale lovforslaget.

Aksel Larsen: Ja, jeg kan på socialistisk folkepartis vegne ligeledes anbefale de stillede ændringsforslag og anbefale lovforslaget til vedtagelse, når disse ændringsforslag er vedtaget.

Jeg må imidlertid tilføje, at denne anbefaling er fremsat i samme tonefald og med samme deciderede mangel på egentlig velvilje, som prægede de tre første ordførertaler i dag.

Jeg er ganske klar over, at ministeren kun kunne komme med lovforslaget i den form, han kom med det, altså foreslå Københavns lufthavnsvæsen som en art særligt selskab, men som en § 2-virksomhed. Men det viste sig jo meget hurtigt, at der i udvalget var om ikke enstemmighed så aldeles overvejende flertal for, at det, man havde brug for, var det, som hr. Stæhr Johansen her har sagt, en smidig, effektiv og slagkraftig organisation af lufthavnsvæsen og lufthavnsbyggeri, og udvalgsflertallet var af den mening, at det ikke kan opnås, hvis den skal være departementalt styret. Derfor ønskede udvalgsflertallet, i hvert fald de fire af de partier, der var repræsenteret i udvalget, at den i højere grad blev frigjort fra den departementale styring, at det ikke blev en § 2-virksomhed, men fik en mere selvstændig stil-

[Aksel Larsen.]

ling og derfor blev i stand til at arbejde langt mere effektivt og for den sags skyld også langt mere forretningsmæssigt.

Jeg vil tillade mig den bemærkning til hr. Helge von Rosen, at hvis han tror, det er udtryk for mangel på ortodoks indstilling, at mit parti går ind for en sådan tanke, så må han selvfølgelig gerne tro det, men hvis hr. Helge von Rosen tror, at socialisme er noget med ortodoksi, eller hvis hr. Helge von Rosen tror, at socialisme er noget med den mest knudrede og bureaukratiske form for statsdrift, så tager hr. Helge von Rosen fejl. Vi socialister ønsker netop dette gjort så fornuftigt som muligt til gavn for befolkningen, til gavn for landet og for erhvervslivet og trafikken og det hele.

Vel, ministeren kunne oplyse os om, at der var en mulighed for, at man kunne organisere Københavns luftfartsvæsen efter mønster af de engelske offentlige korporationer, men at sagen var undersøgt, om jeg så må sige, ad departemental vej, og at man i justitsministeriet og i andre bureaukratiske institutioner havde fundet ud af, at det ville kræve meget langvarige undersøgelser, før man overhovedet kunne vide, om det gik an, om Danmark ville kunne eksistere, hvis man indførte sådan noget nyt her i dette land.

Det er jo den slags indvendinger, man desværre må bøje sig for, og jeg kan her henviser til den bemærkning, hr. Horn fremsatte, hvor han talte om, at det, også når man skal gå den vej, kræver langvarige undersøgelser, som kan gennemføres med mere eller mindre god vilje. Jeg tror, det ville være ønskeligt, hvis man i regeringen og i centraladministrationen kunne tænke lidt mindre ortodokst og søge at vælge de smidigste og bedste veje til løsning af store problemer, og det havde der været mulighed for her.

Vel, det synes altså at være umuligt at få lov til — som der var sympati for i udvalget — at vælge de offentlige korporationers vej efter engelsk mønster, og så enes man om at forsøge sig med aktieselskabsformen, som selvfølgelig i allerhøjeste grad er anvendelig. Jeg er af den mening, at hvis man valgte aktieselskabsformen, burde staten være eneaktionær; det er ikke nogen ufravigelig betingelse, men det ville være det mest hen-

sigtsmæssige, og jeg kan ikke indse, at dette skulle indicere, at det så alligevel bør være så upraktisk som muligt ved, at man gør det til en § 2-virksomhed.

Men det var altså i og for sig den besked, ministeren fik fra udvalget, og jeg har jo ikke indtryk af, at ministeren var særlig ked af at erfare udvalgets mening, men ikke desto mindre har han måttet komme til udvalget og sige, at dette ikke kan lade sig gøre, eller, som der står i betænkningen:

„På udvalgets foranledning har ministeren igen overvejet alternative organisationsformer — især aktieselskabsformen. Ministeren har ikke været afvisende“

— det er meget mildt sagt —

„men har under hensyn til den korte tid, der har været til rådighed til udvalgsarbejdet, og fornyede overvejelser og forhandlinger i regeringen ikke fundet mulighed for på nuværende tidspunkt at fremsætte ændringsforslag til forslaget.“

Man skal lægge mærke til dette. Her har vi et folketingsudvalg, som ikke består af novicer — lufthavnsudvalget er jo snart en gammel historie, og vi, der sysler med det i lufthavnsudvalget, har minsandten beskæftiget os med disse problemer i lange tider — her har vi et folketingsudvalg, hvor i hvert fald, det har jeg vel lov til at sige, mindst de fire af udvalgets fem partier er enige om, at man bør tilstræbe en anden form end den, regeringen havde lagt sig fast på, og så støder det på den indvending, at det vil — jeg kan kun læse betænkningen sådan — regeringen ikke være med til. Det giver ikke noget særlig godt indtryk af, at vi har folkestyre i dette land, når folketingets flertal — for jeg går ud fra, at vi fire partier, der havde den opfattelse, repræsenterer folketingets store flertal — ikke kan få lov til at gøre, hvad folketingets flertal anser for at være det rigtige. Men vi har jo desværre sådanne tilstande, at en regering eller måske en del af en regering er i stand til at nedlægge veto imod, hvad folketingsflertallet vil, og vi må jo bøje os for disse magtforhold.

Men det får mig til at sige, at under disse omstændigheder kan jeg altså, selv om jeg er ked af det, anbefale at stemme for lovforslaget og også for den nye paragraf om, at loven skal underkastes revision senest i folketingsåret 1973-74. Jeg vil dog tilføje, at jeg går ud fra — ikke at jeg håber, det gør

[Aksel Larsen.]

Jeg også — men jeg går ud fra, at ministeren vil iværksætte de bebudede undersøgelser og overvejelser så hurtigt som muligt og få dem ført igennem så hurtigt som muligt, således at han meget snart, inden for en overskuelig tid, kan komme til folketinget og sige, hvad han så mener det er muligt at gennemføre, således at man ikke behøver at vente til 1973-74 med at give Københavns lufthavnsvæsen en fornuftig organisation.

Ja, jeg håber, at ministeren samtidig er i stand til kategorisk at erklære, at det, at man vedtager lovforslaget, som det nu foreligger med denne fastlæggelse af en foreløbig organisationsform, ikke på nogen måde vil kunne hindre, at organisationsformen laves om i retning af noget mere praktisk og smidigt og samtidig laves om i den retning, som folketingsflertallet ønsker det.

Hanne Reintoft: Jeg skal kun komme med nogle ganske få bemærkninger, fordi jeg gerne vil udtrykke vores store forbavselse over, at socialdemokratiet og for så vidt også SF — selv om man ikke bliver ret meget forbavset dér længere — fastholder aktieselskabsformen som en fremtidsmulighed i forbindelse med dette lovforslag. Det kan vel næppe være i hvert fald socialdemokratiet ubekendt, at LO har taget absolut afstand fra denne tanke.

Vi vil advare på det skarpeste, for vores erfaringer både med f. eks. SAS og KTAS er ikke af en sådan karakter, at det på nogen måde kan være anbefalelsesværdigt, hvis man vil tjene befolkningens almindelige interesser. Vi forstår ikke, hvor SF og socialdemokratiet kan se fordelene; de finansieringsmæssige fordele er aldeles tvivlsomme, og det burde man vide.

Noget andet er, at f. eks. hr. Stæhr Johansen kan se fordelene, da hr. Stæhr Johansen må antages at tjene andre økonomiske interesser, end man kunne forvente socialdemokratiet gjorde. Fagbevægelsens opfattelse er vel hverken helt ligegyldig eller helt usaglig.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg vil gerne takke for tilslutningen, både den mere helhjertede og den mere halvhjertede.

Men jeg vil da også gerne takke for ud-

valgsbehandlingen og, synes jeg, for nogle meget nyttige drøftelser. Jeg vil gerne bekræfte her i salen de tilsagn og de synspunkter, som jeg har givet udtryk for over for udvalget, og som er kommet til udtryk i betænkningen, derunder at der nu vil blive arbejdet videre med den, som jeg også har fornemmelsen af, af langt de fleste foretrukne organisationsform.

Hr. Aksel Larsen udtalte sin forventning om, at disse undersøgelser nu også ville blive ført videre. Det kan jeg bekræfte; det er jo også rigtigt, at det drejer sig både om økonomisk-juridiske undersøgelser, men naturligvis også om et vist politisk spørgsmål — det kan man ikke komme uden om.

Men jeg vil gerne i forbindelse med dette nævne, at vi, inden denne lovs gyldighedstid løber ud, meget vel i trafikministeriet også på et andet område kan komme ind i nogle problemer, der kræver en afklaring af de ting, som jeg altså desværre har måttet sige ikke var fuldt opklarede, idet man forhåbentlig på et eller andet tidspunkt skal have dannet det storkøbenhavnske trafikelskab.

For at kunne danne noget sådant må der imidlertid ske en udskillelse i en eller anden datterselskabsform af nærtrafikken under statsbanerne, og så er vi i nøjagtig samme problemstilling bare på et andet område og under en måske lidt anden form. Allerede af den grund, men nu også af hensyn til denne sag, er det altså simpelt hen nødvendigt at komme til bunds i tingene.

Her foreligger altså et eksempel på det, som hr. Helge von Rosen nævnte, at der kan blive tale om noget, der oprindeligt er inden for statens virksomhed, men nu skal lægges sammen med noget andet på en eller anden måde, og da er det jo nødvendigt at finde formen for udskillelse og drift. Jeg vil altså gerne bekræfte, at vi må gå videre. Derudover har jeg egentlig ikke andet at svare på af konkrete spørgsmål end det af hr. Holmberg rejste spørgsmål om, hvorvidt der var tale om seriøse overvejelser om den hurtige eller midlertidige aflastning af Kastrup på Saltholm. Dertil kan jeg sige, at der er absolut tale om meget seriøse overvejelser. Som det fremgår af regeringens åbningserklæring, regner jeg med i denne samling at komme med lovforslag først og fremmest med henblik på at begrænse investeringerne i Kastrup, og i den forbindelse

[Ministeren for offentlige arbejder.]

kommer man naturligvis også til at tage stilling til disse spørgsmål.

Benyttelsen af Saltholm med forbindelse derover uden tunnel anser luftfartsteknikerne foreløbig ikke for en acceptabel mulighed. Men derfra og til at sige, at den er endeligt opgivet, er der selvfølgelig et stykke; det må vi vente med at tage stilling til, indtil vi kommer til den konkrete sag.

Horn: I forbindelse med de bemærkninger, jeg gjorde med hensyn til at forklare befolkningen, hvad denne sag drejer sig om, på en redelig måde, ser jeg mig nødsaget til foranlediget af hr. Støhr Johansen, at gøre opmærksom på førstebehandlingen, som er refereret i Folketingstidende 1970-71, sp. 728 ff., hvor der er gjort rede for vor stilling til formen. Jeg kan godt forstå, at det ærede medlem kredsede noget om denne sag efter den ravage, der var i udvalgsrådet regeringspartierne imellem den 19. november; mere behøver jeg vist ikke at sige. Vi vedstår os paterniteten til, at denne sag i det hele taget er kommet til drøftelse, og at den kan drøftes videre om ikke før så senest i folketingsåret 1973-74.

Hr. Helge von Rosen ligesom efterlyste, hvorledes vi, der var tilhængere af en anden organisationsform, egentlig stillede os med hensyn til centralstyrelsen, når det drejede sig om så store foretagender som dette. Jeg forstod det sådan, at hr. Helge von Rosen forestillede sig, at efter vores opfattelse var staten ude af betragtning. Her må jeg måske indskyde, at det er en misforståelse, som nogle gør sig skyldig i, at tro, at hvis der kom andre med, skulle de kunne få flertal og være bestemmende. Det har intet med virkeligheden at gøre. Den danske stat vil altid, i alt fald i dette århundrede, være den store aktionær; og en af vore motiveringer for, at andre skulle ind, var, at vi skulle gøre det lettere for Sverige at komme ind.

Der kan jo ikke være nogen tvivl om, at denne lufthavn, som dækker hele det skandinaviske område og for så vidt også kan dække lidt sydpå, bør have muligheder for at blive en forretning — dette også sagt til hr. Helge von Rosen. Det er vores hovedmotivering, og det opnår vi lettest ved at vælge denne form.

Vi ser, hvad der sker hen ad vejen, og vender tilbage til spørgsmålet.

Endelig kan jeg sige til fru Hanne Reintoft, som jo benytter enhver lejlighed til at overfalde socialdemokratiet, at hendes opfattelse af, hvad LO mener, vistnok ikke er 100 pct., som LO ønsker den udtrykt. Jeg ved i alt fald, at LO altid er forstående over for fornuftige nye synspunkter.

Aksel Larsen: Jeg er nødt til at sige, at det forbavser vel ingen her, at fru Hanne Reintoft er blevet ortodoks, endda i en grad som man dårligt kan forestille sig. Men den slags er altså muligt.

Dernæst at fru Hanne Reintoft tager afstand fra de synspunkter, hr. Horn og jeg har fremsat, med den begrundelse, at dem kan LOs ledelse ikke lide. Det burde dog overraske. Hvis man læser fru Hanne Reintofts partiorgan, får man daglig at vide, at ledelsen af LO består af en samling arveligt belastede forrædere mod arbejderklassen, og ved andre lejligheder, når LOs ledelse, endda en betydeligt udvidet ledelse, har haft en mening om noget, har fru Hanne Reintoft været med til at fortælle, at dem må man overhovedet ikke lytte til. Jeg kan ikke blive imponeret over, at fru Hanne Reintoft nu fører LO i marken, uden at jeg for øvrigt ved, hvilken stilling LO har taget.

Støhr Johansen: Må jeg have lov til at sige til det ærede medlem hr. Horn: hvorfor skal vi nu ødelægge den gode stemning? Vi var jo i virkeligheden enige. Jeg erkender, at det ærede medlem talte før mig ved første behandling, jeg talte først efter, men vore synspunkter med hensyn til at lave en effektiv lufthavnsledelse var fuldstændig parallelle. Jeg byggede også mine synspunkter op på, at man ligesom i England og særlig i Amerika kan trække kapital ind fra de luftfartsselskaber, der er lejere eller på anden måde er med til at finansiere hele det store anlæg. Jeg er også enig med hr. Horn i, at der altid må være en aktiemajoritet for statens vedkommende, og jeg kan gerne sige — og det vil jeg også takke trafikministeren for — at når vi står for at skulle lave det storkøbenhavnske trafikselskab, så kommer vi i nøjagtig den samme situation, som trafikministeren sagde det. Der er ganske vist

[Stæhr Johansen.]

det, at dér er der kommunale interesser, og dér er statslige interesser, men vi vil gerne forsøge at nå frem til den samme effektive virksomhedsledelse, som det er lykkedes at nå til, da man lavede de store elværker, Isefjordværket før krigen og alle de andre bag-efter, med en effektivitet, som langt overgår de rent kommunalt ledede selskaber. Det betyder jo ikke, at offentligheden er ude af det, tværtimod, det er offentligheden, der ejer det, men man har bare fået et effektivt grundlag at arbejde på.

Jeg ville bare understrege dette, for jeg er så enig med hr. Horn, og jeg er glad for, at jeg for en gangs skyld virkelig er enig med ham.

Helge von Rosen: For at der ikke skal opstå mytedannelse angående det radikale venstres stilling, vil jeg gerne understrege, at det radikale venstre er ganske afslappet over for spørgsmålet aktieselskab eller statsdrift af dette foretagende.

Hvad vi derimod ikke er afslappet over for, er de tendenser, som også i dag, synes jeg, er kommet frem, til, at man skulle foretrække selvstyring frigjort af staten af så store investeringer, som dér her er tale om — selvstyre, frigjort af staten, hvad dispositionsfriheden angår, smidigheden, som man også kalder det, men ikke hvad angår selve det økonomiske ansvar, fremskaffelsen af midlerne og den generelle påvirkning af samfundsøkonomien ved de enorme anlægsarbejder, der her er tale om. Det kan vi ikke acceptere. Det synes vi er planløshed, hvis man vil opnå den smidighed f. eks. med hensyn til store reinvesteringer, som jeg mærker at man finder vil være det gunstigste. Det er dér, vi ikke kan være med.

Aktieselskabsformen har vi ikke noget imod, bl. a. fordi, som jeg sagde før, den godt kan tilpasses et hensyn til helheden. Men vi ser altså ikke, hvad et aktieselskab i denne situation, hvor staten skal være ene-ejer, har som fortrin fremfor en § 2-virksomhed, hvor staten er ganske frit stillet, og

hvor der jo ikke er nogen som helst tale om i dette forslag, at det ikke skal gøres smidigt. Tværtimod er det jo så smidigt, at udvalget ingen besked har fået, når vi skal være helt ærlige, om noget som helst med hensyn til den fremtidige organisation og smidighedsgraden, ikke andet end dette, at udvalget på et senere tidspunkt vil få forelagt hele systemet, som det bliver bygget op med en styrelsesvedtægt.

Hanne Reintoft: Nu var vi jo alle hr. Aksel Larsens personlige aggressioner igennem i fredags, så det er næsten for meget at begynde på dem igen i dag.

Men jeg vil lige have lov til at sige til hr. Horn, at der ikke er tale om at overfalde socialdemokratiet. Jeg tillader mig at minde hr. Horn om LOs indstilling til denne sag, LO, der ikke er interesseret i denne aktieselskabstanke, og jeg tillader mig også at minde om de anstrengelser, der har været gjort både fra LOs og smedeforbundets side for at bremse hr. Horn i den forretningsmæssige iver til gavn for den private kapital, der her har udfoldet sig.

(Kort bemærkning).

Aksel Larsen: Jeg vil tillade mig at sige til hr. Helge von Rosen, at hvad enten man valgte formen offentlig korporation eller aktieselskab, betød det jo ikke, at foretagendet skulle være frigjort fra statens ledelse eller statens kontrol. Naturligvis må det indordnes i den almindelige planlægning, det er ganske givet, og naturligvis må der være den fornødne kontrol, det er der ikke tale om at nogen vil fritage et sådant foretagende for. Jeg kan ikke acceptere hr. Helge von Rosens opfattelse, at hvis man, som der nu står i lovforslaget, bibeholder det som § 2-virksomhed, vil det være lige så smidigt. Ved en § 2-virksomhed er det nu alligevel forholdet, at man skal til finansministeriet og finansudvalget for at få lov til at anvende de penge, man nødvendigvis skal anvende, og jeg tror ikke, at det er en tilstrækkelig smidig form.

[Aksel Larsen.]

Når jeg nu alligevel har taget ordet, vil jeg tillade mig at minde ministeren om, at jeg bad ham om at afgive en erklæring herfra om, at organisationsformen kan ændres i den retning, udvalgsflertallet ønskede det, også selv om denne ændring først foretages om et år eller to.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg beder om undskyldning for, at jeg glemte at svare på spørgsmålet i første omgang. Teknisk og juridisk kan det lade sig gøre; det er et lovgivningsspørgsmål og dermed et politisk spørgsmål, men jeg vil gerne bekræfte, at det kan lade sig gøre.

Hermed sluttede forhandlingen.

§§ 1 og 2, ændringsforslag nr. 1, § 3, således ændret, ændringsforslag nr. 2, § 4, således ændret, §§ 5 og 6, ændringsforslag nr. 3 om en ny affattelse af § 7 og § 7 i den ændrede affattelse

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om begrænsning af refusion i henhold til lov om tilskud til de offentlige veje.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 14) findes i tidenden sp. 952, udvalgets betænkning i tillæg B, sp. 721).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets tekst, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Gorrson: Da mit partis ordfører i denne sag, hr. Ove Hansen, ikke kan være til stede ved anden behandling af nærværende lovforslag, skal jeg gøre nogle enkelte bemærkninger, idet jeg henviser til den foreliggende betænkning med bilag.

Ved første behandling af lovforslaget udtalte mit partis ordfører store betænkeligheder ved dets gennemførelse. Disse betænkeligheder er ikke blevet mindre under udvalgsarbejdet; socialdemokratiet kan ikke medvirke til lovforslagets gennemførelse, og vi vil ved tredje behandling stemme imod.

Sidste år vedtog regeringspartierne en betydelig nedskæring af statens refusioner af vejfondstilskud til såvel amtskommuner som primærkommuner, en nedskæring, der har været meget mærkbar, eftersom den androg en tredjedel af de hidtil ydede tilskud. Nu, kun 1 år efter, kommer regeringen med yderligere begrænsninger ud over den betydelige reduktion i fjor. Det kan vi ikke gå med til. Det er en stor urimelighed over for kommunerne, som har betydelige og stigende vejjudgifter. Dertil kommer, at det i særlig grad vil ramme udviklingskommunerne. Endelig oplyser ministeren, at den ændring, som nu skal finde sted, blot skal gælde for 1 år; fra 1. april 1972 vil vilkårene blive helt anderledes for amts- og primærkommuner, når de nugældende vejfondstilskudslove skal ophøre helt og erstattes med nye love, i hvilke man gennem objektive fordelingskriterier vil fordele tilskud til kommunerne til afløsning af vejrefusionerne, et spørgsmål, hvorom man har indledt forhandlinger med Kommunernes Landsforening, Amtsrådsforeningen i Danmark, Københavns og Frederiksberg kommuner.

Lovforslaget, vi her behandler, skal ses i forbindelse med hele byrdefordelingen, en byrdefordeling, som mildt sagt må siges at være mislykket for regeringen; det er min opfattelse, at regeringen i dag erkender, at byrdefordelingen har virket uheldigt. Vi kunne i fjor ikke tiltræde omlægningen af byrdefordelingen, og vi kan heller ikke medvirke til en yderligere nedskæring af vejrefusionerne.