

beskikkes 3 efter indstilling af tjenestemand-, funktionær- og arbejderorganisationerne under Københavns Lufthavnsvæsen og 2 efter indstilling af de af ministeren dertil udpegede rute- og charterluftfartsselskaber.

*Stk. 4.* De nærmere regler for lufthavnrepræsentantskabets virksomhed, for direktørens kompetence og Københavns Lufthavnsvæsens organisation fastsættes i en styrelsesvedtægt. Vedtægten og senere ændringer heri skal godkendes af ministeren for offentlige arbejder.

§ 5. Årsregnskabet opstilles efter nærmere af ministeren for offentlige arbejder fastsatte regler og på grundlag af et af ministeren godkendt regnskabsreglement.

*Stk. 2.* Ved udgangen af hvert finansår afgives en beretning for virksomheden.

§ 6. Københavns Lufthavnsvæsen er ikke omfattet af loven om statens bygningsvæsen.

§ 7. Denne lov træder i kraft den 1. april 1971.

### Bemærkninger til lovforslaget.

Ved § 2 i lov nr. 166 af 30. april 1969 om placeringen af en ny Københavns lufthavn blev det bestemt, at programplanen for anlæg af første etape af en storlufthavn på Saltholm skal „suppleres med forslag til organisationsform og finansieringsgrundlag for anlægsarbejderne samt med forslag til den fremtidige driftsform for såvel storlufthavnen som Københavns lufthavn, Kastrup.“ I bemærkningerne til det til grund for loven liggende lovforslag er det anført, at spørgsmålet om en vidtgående integration i teknisk, operativ og økonomisk henseende af de to lufthavne „må nærmere undersøges, og der bør udarbejdes alternative forslag for drifts- og organisationsform for de to lufthavne med et specificeret, fælles finansieringsgrundlag.“ Arbejdet hermed er af ministeren for offentlige arbejder under 1. maj 1969 overdraget til „Planlægnings- og anlægsudvalget vedrørende Københavns lufthavn“ og har her været henvist til en særlig arbejdsgruppe, hvori også repræsentanter for alle interesserede personaleorganisationer har deltaget. Arbejdsgruppen har belyst tre løsninger, nemlig dels formen „statsejet, offentlig korporation“, der er den form, hvorunder de statsejede internationale lufthavne i Storbritannien drives, dels en aktieselskabsform, hvor staten ejer hele aktiekapitalen eller i det mindste en aktiemajoritet, der sikrer indflydelse på den langsigtede lufthavnspolitik, dels endelig en statsvirksomhedsform, men med sådanne modifikationer i forhold til, hvad der hidtil har været gældende for statslufthavne som „§ 2-virksomheder“, at der sikredes en øget dispositionsfrihed for lufthavnsledelsen.

Ved valget af driftsformen for de københavnske lufthavne er der i overensstemmelse med

redegørelsen fra den nævnte arbejdsgruppe taget hensyn til,

at en anlægsvirksomhed af det omfang, der her er tale om, bør henlægges til en særlig virksomhed, frem for at der gennemføres en væsentlig udbygning af luftfartsdirektoratet og ministeriets departement,

at anlægsvirksomheden og driften af økonomiske grunde bør koncentreres under samme myndighed,

at en finansiering af anlæggene uden om statsbudgettet ikke ville løse det realøkonomiske problem, der er forbundet med anlæg af en storlufthavn, og

at virksomheden med hensyn til den penge-mæssige finansiering af anlægsarbejderne formentlig ville være bedre stillet som særlig statsvirksomhed end som et selskab.

Ud fra disse forudsætninger har man fundet det rigtigst, at Københavns lufthavne fremtidig drives som statsvirksomheder under finanslovens § 2, men med en mere frigjort stilling end det hidtil har været tilfældet for Københavns lufthavn, Kastrup. Herved findes også at være taget størst hensyn til personaleinteresserne.

Det er endvidere fundet mest hensigtsmæssigt, at det i § 2 i lov nr. 166 af 30. april 1969 fastsatte lovforslag om påbegyndelse af anlægget af en storlufthavn på Saltholm opdeles i to lovforslag, hvoraf nærværende forslag udgør det første, omhandlende hvilken myndighed der bør have dels bygherreansvaret for den fremtidige anlægsvirksomhed i Københavns lufthavne — fortrinsvis i Kastrup og på Saltholm — dels ansvaret for den integrerede drift af de to lufthavne.