

så vidt angår Statsbroen Storebælt, i et forslag om etablering af en ny form for statslig forvaltningsvirksomhed, hvis organisation og forvaltning nærmere fremgår af §§ 5-9 i lov nr. 414 af 13. juni 1973 om anlæg af en bro over Storebælt. En række faktorer har været afgørende for denne beslutning, som indebærer, at virksomheden utvetydigt kan separeres fra statsformuen i øvrigt samtidig med, at landets parlamentariske myndigheder til enhver tid bevarer fuld kontrol med virksomhedens drift og vilkårene herfor. I særdeleshed hensynet til en klar og separat regnskabsføring, som indebærer et klart grundlag for takstfastsættelserne, samt hensynet til lånemulighederne har været afgørende for de regler, der er fastlagt for forvaltningsvirksomhedens organisation og funktion, og da samme finansierings- og styringsproblematik er fundet at gøre sig gældende for anlægget af lufthavnen på Saltholm, er en til den for Statsbroen Storebælt svarende organisationsform valgt for Københavns Lufthavnsvæsen tillige.

I tiden efter ikrafttrædelsen af lov om Københavns Lufthavnsvæsen har tillige spørgsmålet om den fremtidige organisatoriske placering af statslufthavnene været overvejet i forbindelse med mere generelle overvejelser om den fremtidige organisation for institutioner under ministeriet for offentlige arbejder. Behandlingen af spørgsmålet har udvist, at en opretholdelse af den eksisterende organisatoriske opdeling mellem statslufthavne i den storkøbenhavnske region og statslufthavnene i det øvrige Danmark vil være det mest hensigtsmæssige under hensyn til de væsentlige forskelligheder, som gør sig gældende i særdeleshed i henseende til kommerciel målsætning og driftsmæssige betingelser for de to kategorier af lufthavne. Herudover findes afgørende hensyn at tale imod en indpasning af Københavns Lufthavnsvæsens organisation i en enhedsorganisation, når henses til, at lufthavnsvæsenet i årene fremover vil være fuldt optaget af igangsætning af Saltholmprojektet og overlevelsesprogrammet for lufthavnen i Kastrup.

Endelig har spørgsmålet om den nuværende struktur for sikringstjenesterne (flyveleder-, flyvevej- og flyveradiotjenesten) været genstand for en undersøgelse på baggrund af den i loven om Københavns Lufthavnsvæsen indeholdte bemyndigelse til ændring af det organisatoriske tilhørsforhold for de pågældende tjenester. Hverken en overførsel af tjenernes operative funktioner til Københavns Lufthavnsvæsen eller etablering af et uafhængigt sikringstjenestedirektorat er imidlertid fundet hensigtsmæssig, idet en hel eller delvis overflytning af tjenesterne til f.eks. lufthavnsforvaltningerne skønnes at ville medføre et effektivitetstab. På denne baggrund

er den hidtidige bemyndigelse i § 1, stk. 3, i lov nr. 517 af 23. december 1970 ikke opretholdt.

*Bemærkninger til  
lovforslagets enkelte bestemmelser.*

*Til §§ 1-3.*

Beskrivelsen af Københavns Lufthavnsvæsens formål og virksomhedsområde er med enkelte redaktionelle ændringer den samme som i § 1 og § 2, stk. 1, i lov nr. 517 af 23. december 1970 om Københavns Lufthavnsvæsen. Der er dog i forslaget § 1, stk. 2, indføjet en bestemmelse, der giver lufthavnsvæsenet mulighed for tillige selv at drive servicevirksomheder til betjening af lufttrafikken eller at betinge, at andres erhvervsmæssige udøvelse af sådan virksomhed kræver en tilladelse fra lufthavnsvæsenet. En sådan tilladelse vil normalt være betinget af en afgift til lufthavnen. Som eksempler på servicevirksomheder af den pågældende art er der i forslaget omtalt ekspedition af passagerer, fragt og luftfartøjer, den såkaldte handlingvirksomhed, samt brændstofforsyning til luftfartøjer. Handlingvirksomheden på Københavns lufthavn, Kastrup, udøves i dag af SAS for al rutetrafik, medens et privat selskab (Copenhagen Airport Charter Handling A/S), der delvis ejes af charterselskaberne, udfører handling for chartertrafikken, dog således at Sterling Airways ekspederer egne passagerer og fly. Brændstofforsyningen i Kastrup lufthavn udøves i dag af A/S Hydrantanlægget, der ejes af 4 af de store brændstofselskaber. Selskabets kontrakt er uopsigelig til 1980 fra lufthavnsvæsenets side.

Når det foreslås at tilvejebringe hjemmel for en drift af de pågældende virksomheder ved Københavns Lufthavnsvæsens foranstaltning, skyldes dette ikke et ønske om at lade lufthavnsvæsenet overtage driften af virksomhederne. Den nuværende stærkt centraliserede udøvelse af de pågældende servicefunktioner foregår på fuldt tilfredsstillende måde, og motiveringen for forslaget er udelukkende at tilvejebringe grundlag for en eventuel overtagelse af de pågældende virksomheders drift for det tilfælde, at ændringer heri fremover måtte indebære en uhensigtsmæssig spredning af de pågældende funktioner på et større antal luftfartsselskaber eller andre private selskaber.

I forslaget § 3 er opretholdt den i den gældende lovs § 1, stk. 1, 2. pkt., indeholdte bemyndigelse for lufthavnsvæsenet til at administrere ikke-statslige flyvepladser i den storkøbenhavnske region, således at Københavns Lufthavnsvæsen på vedkommende ejeres vegne og for deres regning forestår driften af sådanne flyvepladser. Endvidere findes det hen-