

væsen har de forskellige mulige organisationsformer påny været overvejet, dels i lyset af de erfaringer, som er indhøstet med den nuværende organisation siden 1970, dels i lyset af loven om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup, hvorved lov nr. 415 af 13/6 1973 om anlæg af lufthavn på Saltholm samtidig er ophævet.

Med vedtagelsen af udbygningsloven er det nu klart, at lufthavnen skal forblive i Kastrup, og at grundlaget for det førnævnte lovkompleks herefter ikke længere er tilstede.

Når spørgsmålet om lufthavsvæsenets fremtidige organisation vurderes på denne baggrund, må det fremhæves, at en ændring af lufthavsvæsenets nuværende organisationsform, således at virksomheden opnår en mere fri og selvstændig status, sådan som det var fremme i det ovenfor omtalte lovforslag fra 1975, først og fremmest bygger på ønsket om, at virksomhedens overskud forbliver i lufthavsvæsenet, adskilt fra statsformuen i øvrigt, således at overskuddet alene kommer lufthavnsformål til gode.

Når det foreliggende lovforslag ikke lægger op til en sådan mere fri og løsrevet form med hensyn til organisationen af Københavns lufthavsvæsen, er det fordi regeringen ikke finder, at der for lufthavsvæsenets vedkommende foreligger sådanne særlige forhold, som kan motivere en fuldstændig løsrivelse fra statsfinanserne. Sådanne tanker er i øvrigt heller ikke fremkommet på noget tidspunkt af folketingets nylige behandling af udbygningsloven.

Medens det således er regeringens opfattelse, at der ikke er anledning til at ændre Københavns lufthavsvæsenens status som statsvirksomhed under finanslovens § 2, har det været overvejet, om der fortsat kunne være grundlag for at gennemføre 1975-forslagets tanker om at omdanne det nuværende lufthavnsrepræsentantskab til en styrelse svarende til organisationen i Statsbroen Storebælt. I denne forbindelse må det imidlertid konstateres, at der med den vedtagne udbygningslov er afstukket helt faste rammer for den anlægsvirksomhed, som vil blive igangsat på lufthavnen, og at det allerede på den baggrund må anses for ønskeligt, at ministeren for offentlige arbejder bevarer og udøver styringen af og kontrollen med efterlevelsen af de i udbygningsloven givne retningslinjer. Der er derfor i det foreliggende lovforslag ikke indeholdt forslag om ændringer i lufthavsvæsenets ledelsesmæssige opbygning.

I de fornyede vurderinger af spørgsmålet om lufthavsvæsenets organisationsform er det endvidere konstateret, at en tilbageførsel af Københavns

lufthavsvæsen til Statens luftfartsvæsen, hvorfra lufthavsvæsenet i sin tid blev udskilt, ikke bør komme på tale, allerede fordi der ikke herved kan opnås fordele, der vil kunne opveje de betydelige vanskeligheder og omkostninger, som ville være forbundet med det i så fald nødvendige reorganisationsarbejde. I den forbindelse må også hensynet til det berørte personale fremhæves.

Medens der med lovforslaget således er lagt op til, at der ikke skal ske ændringer i den gældende lov for så vidt angår organisationsformen for Københavns lufthavsvæsen, har udviklingen siden 1970 medført, at der er et behov for gennemførelse af en række ændringer af praktisk eller redaktionel karakter. De væsentligste af disse ændringer er nærmere omtalt i bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Ved lov nr. 271 af 16. juni 1980 om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup, er det fastslået, at den eksisterende lufthavn også fremtidig skal være den store lufthavn i den storkøbenhavnske region.

Eventuelt anlæg af nye mindre lufthavne eller flyvepladser i regionen vil ikke være en statslig opgave, og bestemmelsen i den gældende lov om lufthavsvæsenets adgang til at anlægge sådanne yderligere offentlige lufthavne er derfor udeladt i lovforslaget.

Det samme gælder med hensyn til bemyndigelsen ifølge den gældende lov for lufthavsvæsenet til at anlægge og administrere private flyvepladser i den storkøbenhavnske region på vedkommende ejeres vegne og for deres regning. Såfremt det senere måtte komme på tale at anlægge nye private flyvepladser i regionen, må det i givet fald være luftfartsdirektoratet, der som godkendelses- og tilsynsmyndighed for lufthavne og flyvepladser ifølge luftfartsloven yder rådgivning m. v. i forbindelse med anlæg af sådanne pladser. Denne bemyndigelse foreslås derfor ligeledes ophævet.

Med hensyn til den nuværende struktur for sikringstjenesterne bemærkes, at dette spørgsmål har været genstand for en undersøgelse på baggrund af den i loven om Københavns lufthavsvæsen indeholdte bemyndigelse til ændring af det organisatoriske tilhørsforhold for de pågældende tjenester. En opsplitning af tjenesternes operative funktioner, hvorved disse helt eller delvis blev overført til Københavns lufthavsvæsen og til forvaltningerne for andre lufthavne, er imidlertid ikke fundet hen-