

Først ved vedtagelsen af denne lov og stiftelsen af det nye selskab foreligger det formelle grundlag for den tilpasning af lufthavnsvirksomhedens organisation, som er påkrævet, når virksomheden ikke længe er underlagt den statslige bevillings- og lønstyring, og når det nye selskab derfor selv skal forhandle og træffe aftale om spørgsmål vedrørende låneoptagelse, løn- og pensionsvilkår for personalet, forsikring m.m.

Overvejelser om og forberedelser til gennemførelse af de nødvendige organisatoriske og strukturelle ændringer er allerede, sideløbende med fremsættelsen af dette lovforslag, påbegyndt i Københavns Lufthavnsvæsen, men ændringer har selv sagt ikke kunnet iværksættes før lovens ikrafttræden.

For et eventuelt senere udbud af indtil 25% af aktierne på Børsen vil det være nødvendigt, at det nystiftede selskab lader udarbejde et prospekt, der kan danne det bedst mulige grundlag for at opnå realistiske købstilbud på de udbudte aktier. Et sådant prospekt må omfatte de seneste års regnskaber og budgetter for de kommende år, opstillet i den for aktieselskaber gældende form og baseret på realistiske forudsætninger vedrørende skattemæssige afskrivninger, låne- og afdragsvilkår for finansiering over låne markedet og selskabsbeskatning m.m., således at potentielle investorer kan vurdere virksomhedens forventede afkast.

Folketinget vil forud for dette udbud af aktier få indflydelse på tidspunktet og vilkårene for aktiesalget, idet dette i overensstemmelse med gældende bevillingsretlige regler vil forudsætte forudgående tilslutning fra Folketingets finansudvalg.

Det fastslås i bestemmelsen, at der skal kunne tegnes medarbejderaktier. Hensigten hermed er dels at sikre en bredere kreds af købere, dels at skabe større motivation hos selskabets medarbejdere og fremme disses opbakning af selskabet.

Tegning af medarbejderaktier, der tidligst forventes at skulle ske, når der sker udbud af en del af selskabets aktier på det private lånemarked, vil også forudsætte forudgående tilslutning fra Folketingets finansudvalg.

Til § 4.

Den primære opgave for det nye selskab skal fortsat være den samme, som hidtil har påhvilet statsvirksomheden Københavns Lufthavnsvæsen, nemlig at drive og udbygge de to lufthavne i Kastrup og i Roskilde, som selskabet overtager. Herunder hører naturligvis opgaven med at vedligeholde og renovere de bestående lufthavnsanlæg, således at disse stedse er i stand til at danne grundlag for en forsvarlig afvikling af flytrafikken.

Med hensyn til udbygningen af den internationale lufthavn i Kastrup skal denne ske i overensstemmelse med de retningslinier og principper, der er indeholdt i lov nr. 271 af 16. juni 1980 om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup.

Som bekendt blev der ved Folketingets behandling af denne lov lagt afgørende vægt på, at planerne for lufthavnens udbygning blev fastlagt klart og utvetydigt af Folketinget.

Disse planer, som har dannet grundlag for den i løbet af 1980'erne gennemførte udbygning, og som også er basis for den planlægning af kommende investeringer i lufthavnen, som løbende pågår, vil også være gældende for den udbygning, som skal foretages af det nye selskab.

Princippet i udbygningslovens § 2, hvorefter udbygningen skal foretages inden for lufthavnens nuværende grænser, bortset fra en mindre arealinddragelse til vejanlæg umiddelbart nord for lufthavnen samt en mindre opfyldning af søterritoriet ved lufthavnens nordøstlige hjørne, fastholdes.

Det ligger samtidig klart, at de miljømæssige forudsætninger for lufthavnens fortsatte placering i Kastrup, herunder specielt dennes tilpasning til omgivelserne, fortsat vil være gældende også efter Københavns Lufthavns overdragelse til det nye selskab.

Herved fastholdes også resultatet af den samfundsmæssige afvejning mellem på den ene side hensynet til miljøet i lufthavnens omgivelser og på den anden side hensynet til mulighederne for den fremtidige afvikling af lufttrafikken, som lå til grund for udbygningsloven og de i bemærkningerne hertil forudsatte miljømæssige tiltag.

Mens det foreliggende lovforslag således ikke tilsliger nogen ændring med hensyn til den fysiske afgrænsning og den miljømæssige tilpasning af lufthavnen, er det på den anden side klart, at det nye selskab, der skal drive sin virksomhed på rent forretningsmæssigt grundlag og under ansvar efter aktieselskabs- og skattelovgivningen, ikke kan være bundet af økonomiske beløbsrammer, hverken for de investeringer selskabet selv beslutter at foretage eller for investeringer, som fremtidig foretages af lufthavnens brugere.

Med den kommercielle interesse, som selskabet vil have i at indrette og udnytte lufthavnsanlæggene optimalt og i at skabe det bedst mulige grundlag for at konkurrere med de øvrige større lufthavne i Europa, må der være fri mulighed for selskabet til at fastlægge omfanget af sine investeringer. Hertil kommer også de endnu uafklarede forhold omkring de bygningsmæssige konsekvenser af en gennemførelse af EF's indre marked, som specielt for lufthavnens vedkommende må forudses at blive af ganske betydeligt og