

bekosteligt omfang. Også muligheden for på et senere tidspunkt at udvide lufthavnsvirksomhedens virkefelt, jfr. herved bestemmelsens stk. 2, taler afgørende imod opretholdelse af en økonomisk overgrænse for omfanget af selskabets udbygningsinvesteringer.

Lovforslaget indeholder ikke specielle retningslinier for udbygningen af lufthavnen i Roskilde. Denne lufthavn forudsættes som nævnt fortsat at skulle fungere som aflastningslufthavn for Københavns Lufthavn i Kastrup, og omfanget af den nødvendige udbygning i Roskilde vil derfor afhænge af de krav til bygninger, anlæg m. v., som dette formål tilsiger.

Baggrunden for, at det - som anført i bestemmelsens stk. 2 - anses for rimeligt at give selskabet mulighed for at udvide sit virkefelt ud over den egentlige lufthavnsvirksomhed, er at andre kommercielle aktiviteter kan medvirke til at gøre selskabet mindre afhængig af de af trafikudviklingen styrede primære lufthavnsindtægter og dermed give grundlag for en risikospredning.

Således kunne f.eks. hotel- og forretningsvirksomhed samt drift af konferencefaciliteter komme på tale, ligesom kommercielle hensyn vil kunne føre til, at selskabet selv foretager investeringer, som tidligere - i henhold til bemærkningerne til udbygningsloven - har været forudsat foretaget af lufthavnens brugere. Endvidere tænkes på salg af den ekspertviden, som lufthavnsvirksomheden råder over, til andre nationale og specielt internationale lufthavne.

Det er dog regeringens vurdering, at en udvidelse af aktieselskabets virkefelt, som denne bestemmelse åbner mulighed for, ikke kan forventes at ville blive af større omfang i de første par år, hvor arbejdet med indkøring af det nye selskabs organisation og med den fortsatte udbygning af lufthavnene må forudses at ville beslaglægge store ressourcer. Det må i det hele antages, at en eventuel udvidelse af selskabets virkeområder først for alvor vil blive aktuel i forbindelse med et senere salg af aktier til private.

Det er - som sket i bestemmelsens stk. 3 - væsentligt at fastslå, at selskabets drift skal ske på et forretningsmæssigt grundlag. Det helt centrale heri er, at selskabet på eget ansvar og egen risiko ud fra forretningsmæssige overvejelser skal tilvejebringe den nødvendige fremmedkapital til finansiering af investeringer m. v., der kan skabe det fornødne grundlag for selskabets indtjening. Heri ligger tillige, at selskabets driftsresultater stedse skal søges fastholdt i en sådan størrelse, at de giver det bedst mulige grundlag for den nødvendige låneoptagelse og sikrer den potentielle interesse hos private investorer.

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger til lovforslaget er det en væsentlig begrundelse for at overdrage Københavns Lufthavnsvæsenes lufthavne

til et aktieselskab, at investeringsniveauet kan fastlægges ud fra forretningsmæssige hensyn, og at de én gang besluttede dispositioner skal kunne gennemføres i overensstemmelse med selskabets langsigtede planlægning, uden at statslige besparelseskrav stiller sig hindrende i vejen herfor.

Kun herved er det muligt at sikre, at den til opretholdelse af Københavns Lufthavnens internationale konkurrenceevne nødvendige planlægning kan realiseres med et for lufthavnsvirksomheden optimalt resultat.

Den finansiering af lufthavnens udbygning, som hidtil er sket gennem optagelse af bevillinger på de årlige bevillingslove, vil ophøre. Lufthavnsvirksomheden som sådan vil herefter alene optræde på de årlige bevillingslove med det udbytte, som forudsættes betalt af selskabets overskud.

Der gives ikke statsgaranti for de lån, selskabet optager. Selskabets egenkapital og forretningsgrundlag skønnes at være tilstrækkelig sikkerhed for låntagningen.

En statsgaranti ville desuden være i modstrid med kravet om, at lufthavnsvirksomheden skal ske på et rent forretningsmæssigt grundlag, og at selskabet kan etablere og drive anden virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med lufthavnens drift. Hvis disse krav skal opfyldes, skal selskabets låneoptagelse ske på lige fod med andre virksomheder, det vil sige uden statsgaranti.

Selskabets indtægtsgrundlag vil iøvrigt fortsat først og fremmest bestå af det provenu, som opnås gennem opkrævning af trafikafgifter (start- og passagerafgifter) hos de luftfartsselskaber, der opererer på selskabets lufthavne.

Sådanne afgifter skal i dag i henhold til § 71 i luftfartsloven godkendes af Folketingets finansudvalg efter indstilling fra trafikministeren.

Når det nye selskab ikke vil være omfattet af den statslige bevillingsstyring, bør dets takstfastsættelse heller ikke være underlagt krav om finansudvalgs-godkendelse. Føromtalte bestemmelse i luftfartsloven vil derfor blive foreslået ændret som en konsekvens af dette lovforslag.

Forslaget indebærer, at selskabets takstfastsættelse fremover stadig skal godkendes af trafikministeren. Når lufthavnsvirksomhedens drift og udbygning af lufthavnene for fremtiden skal foregå på et forretningsmæssigt grundlag, bør konsekvenserne imidlertid være, at der levnes selskabet en ikke ringe grad af frihed til at fastlægge niveauet for trafikafgifterne.

Det bør derfor lægges til grund i de regler om benyttelsesafgifterne, som efter bestemmelsen i luftfartsloven § 71 skal fastsættes af trafikministeren, at selskabet uden videre kan foretage omkostningsbe-