

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Lovforslagets formål og baggrund

Formålet med lovforslaget er at modernisere og præcisere reguleringen af Københavns Lufthavne A/S med henblik på at skabe sikkerhed for, at lovgivningen er i overensstemmelse med EU-retten. Lovforslaget indebærer, at myndighedsreguleringen af Københavns Lufthavne samles i lov om luftfart, mens lov om Københavns Lufthavne A/S alene indeholder bestemmelser med relation til selskabets oprettelse og statens ejerskab. Herved skabes lovgivningsmæssigt en klar sondring mellem statens ejerskab på den ene side og myndighedsrollen på den anden side, svarende til hvad der er sket på en række andre forsyningsområder, f.eks. postområdet.

Samtidig hermed indføres der bestemmelser i lov om luftfart, der giver mulighed for, at der i tilladelser til flyvepladser med vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser kan stilles vilkår, der skal sikre, at Danmark til enhver tid har en flyveplads med den nødvendige kapacitet, der tilgodeser de væsentlige samfundsmæssige og overordnede trafikale hensyn, der knytter sig til flyvepladsen.

Lovforslaget har således til formål at præcisere rammerne for trafikministerens myndighedsudøvelse i forhold til Københavns Lufthavn i Kastrup. Der er dermed ikke tale om, at trafikministerens bemyndigelser udvides i forhold til de nuværende.

I april 2000 sendte Europa-Kommissionen en åbningsskrivelse til den danske regering vedrørende reguleringen af Københavns Lufthavne A/S, hvori Kommissionen gjorde gældende, at visse bestemmelser i lov om Københavns Lufthavne A/S og selskabets vedtægter måtte anses for værende i strid med EU-rettens regler om det indre marked. I den danske regerings svar fra juni 2000 afvistes Kommissionens synspunkter.

Åbningsskrivelsen blev i februar 2003 fulgt op af en supplerende åbningsskrivelse, hvori Kommissionen i det væsentlige fastholdt sine synspunkter. I

marts 2003 afviste regeringen på ny Kommissionens synspunkter.

I de to åbningsskrivelser har Kommissionen navnlig anfægtet følgende forhold:

- Ejerskabsbegrænsningen, dvs. at ingen aktionær bortset fra den danske stat må eje mere end 10 pct. af aktiekapitalen (fastsat i vedtægten for Københavns Lufthavne A/S)
- Trafikministerens ret til at udstede direktiver til lufthavnen (fremgår af § 4, stk. 7, i lov om Københavns Lufthavne A/S)
- Trafikministerens ret til at godkende vedtægtsændringer og væsentlige beslutninger, herunder opløsning, indskrænkning af trafikken m.v. og afhændelse af lufthavnen (fremgår af § 5 i lov om Københavns Lufthavne A/S)

Efter den danske regerings svar på den supplerende åbningsskrivelse blev der i maj 2003 afsagt to principielle domme af EF-Domstolen (sag C-98/01 Kommissionen mod Storbritannien og Nordirland samt sag C-463/00 Kommissionen mod Spanien), der reelt afskærer medlemsstaterne fra at opstille ejerskabsbegrænsninger i privatiserede selskaber (golden shares). Herudover indebærer dommene flere restriktioner på staternes mulighed for at introducere reguleringsinstrumenter i forhold til privatiserede selskaber.

I lyset heraf vurderede regeringen, at ejerskabsbegrænsningen nu måtte anses for at være i strid med EU-retten, hvorfor regeringen i januar 2004 meddelte Kommissionen, at man var indstillet på at søge ejerskabsbegrænsningen ophævet hurtigst muligt. Samtidig meddelte regeringen, at man ville arbejde for en lovændring med henblik på at ændre og præcisere de øvrige reguleringsinstrumenter i forhold til Københavns Lufthavne A/S efter nærmere drøftelse med Kommissionen for at sikre, at disse er i overensstemmelse med EU-retten.

Ejerskabsbegrænsningen i vedtægterne for Københavns Lufthavne A/S blev på en generalforsamling i maj 2004 ophævet på initiativ fra regeringen, således at der ikke længere er begrænsninger i, hvor stor en del af aktiekapitalen en aktionær kan eje, jf. Finansmi-