

Lovens øvrige bestemmelser ophæves, herunder bestemmelsen om trafikministerens mulighed for at udstede direktiver og om godkendelse af selskabets vedtægter, som i lyset af den seneste retspraksis må anses for at kunne være i strid med EU-retten. Lovforslaget indebærer således, at trafikministerens beføjelser i forhold til lufthavnsselskabet vil blive nærmere præciseret i forhold til den gældende regulering efter lov om Københavns Lufthavne A/S.

For det danske samfund er det vigtigt at have en international flyveplads, der til enhver tid kan levere den nødvendige kapacitet med hensyn til behovet for at sikre afviklingen af lufttrafikken til og fra København, herunder mulighed for daglige direkte forbindelser til de vigtigste destinationer i Europa. Det er derfor fortsat nødvendigt for staten at have visse reguleringsinstrumenter i forhold til en sådan flyveplads med henblik på at sikre den fortsatte nødvendige kapacitet. Med lovforslaget præciseres de væsentlige samfundsmæssige og overordnede trafikale hensyn, der i givet fald vil skulle være grundlaget for trafikministerens indgriben.

I lov om luftfart indsættes således bestemmelser, som giver staten mulighed for gennem tilladelsen til lufthavnsdrift at tilgodese væsentlige samfundsmæssige og overordnede trafikale interesser for flyvepladser, der er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser. Bestemmelserne præciserer de krav, der kan stilles i forbindelse med udstedelsen af tilladelser til sådanne flyvepladser.

Lovforslaget tilsigter således ikke øgede begrænsninger i Københavns Lufthavne A/S' muligheder for at agere forretningsmæssigt i forhold til de begrænsninger, selskabet i dag er underlagt efter lov om Københavns Lufthavne A/S. Lufthavnsselskabets drift skal således fortsat som efter den gældende regulering ske på forretningsmæssigt grundlag.

#### *4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget skønnes ikke at have økonomiske konsekvenser for stat, amter eller kommuner.

#### *5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget skønnes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR). Da lovforslagets formål er at modernisere og præcisere reguleringen af Københavns Lufthavne A/S med henblik på at skabe sikkerhed for, at lovgiv-

ningen er i overensstemmelse med EU-retten (det indre marked), og da lovforslaget indebærer en adskillelse af myndighedsopgaven på den ene side og statens ejerskab på den anden side, vurderer CKR, at lovforslaget ikke indeholder væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det er derfor ikke blevet forelagt et af Erhvervs- og Selskabsstyrelsens virksomhedspaneler.

#### *6. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

#### *7. Forholdet til EU-retten*

Lovforslaget skal sikre, at luftfartslovgivningen er i overensstemmelse med EU-retten. For så vidt angår de foreslåede reguleringsinstrumenter over for vitale lufthavne i Danmark, tager lovforslagets ordning udgangspunkt i EF-Domstolens sag C-503/99 Kommissionen mod Belgien. I denne dom har EF-Domstolen forholdt sig til medlemsstaternes muligheder for at fastsætte reguleringsinstrumenter i forhold til privatiserede virksomheder.

Sagen vedrørte rettigheder knyttet til en særlig statsaktie i 2 energiselskaber, hvorefter overdragelse eller ændret anvendelse af ledningsnettet og strategiske aktiver skulle anmeldes til den tilsynsførende minister, der kunne modsætte sig overdragelsen. Endvidere kunne ministeren udnævne 2 bestyrelsesmedlemmer, der kunne foreslå ministeren, at bestyrelses- og direktionsbeslutninger i strid med landets energipolitik kunne ophæves.

Domstolen fastslog, at selv om medlemsstaterne kan have en interesse i at bevare en vis indflydelse i privatiserede virksomheder og i den forbindelse fastsætte hindringer for kontraktens friheder, skal sådanne hindringer overholde traktatens grundlæggende principper. Endvidere fastslog Domstolen, at artikel 56 om kapitalens fri bevægelighed går videre end til ophævelse af nationalitetsdiskriminerende foranstaltninger. Da de nationale reguleringsinstrumenter udgjorde restriktioner i strid med artikel 56, var de ulovlige, medmindre de opfyldte betingelserne for at opnå undtagelse. Domstolen udtalte endvidere, at da sådanne foranstaltninger udgjorde undtagelser til den fri bevægelighed, skulle foranstaltningerne begrundes og være baseret på objektive kriterier, der kan prøves af domstolene. EF-Domstolen fandt, at den belgiske ordning opfyldte kriterierne.

Med dommen har EF-Domstolen således anerkendt en indsigelsesordning, hvorefter medlemsstaterne kan gøre indsigelse over for visse dispositioner i privatise-