

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Lovforslaget er – med enkelte ændringer – en genfremsættelse af L 76, som blev fremsat for Folketinget den 4. november 2004 (Folketingstidende 2004-2005 tillæg A side 2209), 1. behandlet i Folketinget den 18. november 2004 (Folketingets forhandlinger fra nævnte dato side 1495), betænkning afgivet af Trafikudvalget den 16. december 2004, og 2. behandlet af Folketinget den 13. januar 2005.

Det foreliggende lovforslag er således justeret som følge af et spørgsmål fra Trafikudvalget i forbindelse med Folketingets tidligere behandling af lovforslaget. Det foreslås derfor, at det som betingelse for en tilladelse til flyvepladsdrift kan kræves, at der er tilstrækkelige faciliteter i lufthavnen til at kunne betjene interkontinentale ruter.

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 A/S 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, som 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 trafik- og energiministerens myndig-

hedsudøvelse i forhold til Københavns Lufthavn i Kastrup. Der er dermed ikke tale om, at trafik- og energiministerens 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-retens 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 aktionærer bortset fra den danske stat må eje mere end 10 pct. af aktiekapitalen (fastsat i vedtægten for Københavns Lufthavne A/S)
- Trafik- og energiministerens ret til at udstede direktiver til lufthavnen (fremgår af § 4, stk. 7, i lov om Københavns Lufthavne A/S)
- Trafik- og energiministerens 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.