

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. Finansministeriets orienterende aktstykke nr. 99 af 4. februar 2004.

Med dette lovforslag følger regeringen op på de øvrige tilkendegivelser og drøftelser med Kommissionen.

Efter lovforslagets vedtagelse vil regeringen tage initiativ til, at vedtægterne for Københavns Lufthavne A/S ændres i overensstemmelse med lovforslaget.

2. Den gældende regulering i lov om Københavns Lufthavne A/S og luftfartsloven

2.1. Lov om Københavns Lufthavne A/S

Københavns Lufthavne A/S blev oprettet ved lov nr. 428 af 13. juni 1990 i forbindelse med omdannelsen af Københavns Lufthavnsvæsen til et aktieselskab. Efter loven overtog selskabet driften af Københavns Lufthavn, Kastrup, og Københavns Lufthavn, Roskilde. Disse flyvepladser er de eneste i Danmark, hvis forhold er reguleret i en særlig lov (lov om Københavns Lufthavne A/S).

I forbindelse med vedtagelsen af loven blev det samtidig tilkendegivet, at det efter en overgangsperiode var hensigten at udbyde indtil 25 pct. af aktierne. Siden er statens ejerandel flere gange blevet nedbragt og er i dag på 36,9 pct. af den samlede aktiekapital.

I bemærkningerne til loven fra 1990 er det anført, at der knytter sig vitale overordnede interesser til driften af Danmarks centrale internationale lufthavn, der blandt andet tjener som trafikknudepunkt for SAS' flyvninger til og fra Skandinavien, og at selskabet ikke må kunne tilsidesætte disse interesser.

Den eksisterende lov indeholder derfor en bestemmelse om, at trafik- og energiministeren for at tilgode-se samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn kan give selskabet direktiver for udøvelsen af dets

virksomhed. Desuden skal selskabets vedtægter og ændringer i disse godkendes af trafik- og energiministeren.

Herudover blev der i 1994 forud for det første aktiesalg i selskabet indsat en ejerskabsbegrænsning i vedtægterne for Københavns Lufthavne A/S, således at ingen aktionær udover den danske stat kunne eje over 10 pct. af aktiekapitalen.

Efter den eksisterende lov er det selskabets formål at eje, drive og udbygge lufthavnene i Kastrup og Roskilde, og selskabet skal gennemføre den udbygning af disse lufthavne, som er nødvendig for at fremme og sikre afviklingen af lufttrafikken til og fra København. Herudover kan selskabet etablere, erhverve og drive sådan virksomhed, som har en forretningsmæssig og geografisk sammenhæng med lufthavnens drift.

Selskabet kan desuden etablere, erhverve og drive anden lufthavnsvirksomhed samt øvrig virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med lufthavnsvirksomhed, såfremt det sker i datterselskaber eller andre virksomheder med begrænset hæftelse, og selskabet har det fornødne kapitalberedskab til en forsvarelig opfyldelse af det i lovens stk. 1 anførte formål. Selskabet må ikke udstede garantier til disse selskaber og virksomheder, der overstiger 20 pct. af selskabets egenkapital på det tidspunkt, hvor garantien udstedes.

Ovennævnte bestemmelse blev indført i 2000 for at skabe mulighed for, at Københavns Lufthavne A/S på forretningsmæssigt grundlag kunne udvide sit virkefelt, herunder også mulighed for at følge en international udviklingsstrategi. Der knytter sig imidlertid sådanne samfundsmæssige interesser og forpligtelser til lufthavnene i Kastrup og Roskilde – ikke mindst til den internationale lufthavn i Kastrup – at det var nødvendigt, at erhvervsaktiviteter, der ikke forretningsmæssigt og geografisk relaterer sig til driften af disse lufthavne, blev underlagt visse begrænsninger.

2.2. Luftfartslovens tilladelsesordning for flyvepladser

Luftfartsloven regulerer forholdene for samtlige flyvepladser i Danmark, herunder Københavns Lufthavne i Kastrup og Roskilde.

Efter luftfartsloven skal der udstedes en tilladelse (koncession), før driften af en lufthavn kan påbegyndes. Denne tilladelse skal efter § 57 i luftfartsloven gives på bestemt tid og gøres afhængig af de vilkår, som skønnes påkrævet, og der er mulighed for at pålægge straf for overtrædelse af vilkår udstedt efter § 57, jf. luftfartslovens § 149, stk. 12.

Tilladelsen kan tilbagekaldes efter § 58, såfremt der ved udøvelsen af tilladelsen sker en væsentlig tilside-