

sætte hindringer for traktatens 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 privatiserede virksomheder, hvis dispositionerne kan bringe overordnede nationale interesser på det pågældende område i fare. EF-Domstolen stillede som betingelse,

at indsigelsesretten skulle være begrundet i objektive kriterier, som kan kontrolleres af domstolene.

På den baggrund foreslås det i forslaget til § 57, stk. 2, nr. 9, at trafik- og energiministeren skal kunne modsætte sig foranstaltninger, hvis ministeren finder, at de indebærer en nærliggende risiko for, at flyvepladsen ikke til enhver tid vil kunne opfylde Danmarks behov for nødvendige nationale og internationale trafikforbindelser.

Der henvises i øvrigt til afsnit 1.

#### 8. Høring

Lovforslaget har været forelagt følgende myndigheder og organisationer: KL (Kommunernes Landsforening), Amtsrådsforeningen, Konkurrencestyrelsen, Dansk Industri, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Statsansattes Kartel, Københavns Lufthavne A/S, DANSAM og Billund Lufthavn.

Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg sammen med de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

#### Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget har til formål at sikre, at luftfartslovgivningen er i overensstemmelse med EU-retten. Der henvises til afsnit 1 og 7 i de almindelige bemærkninger.	

#### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

##### Til § 1

##### Til nr. 1

Bestemmelsen i § 1, stk. 2, i lov om Københavns Lufthavne om, at selskabets navn skal være Københavns Lufthavne A/S, foreslås ophævet. Baggrunden herfor er, at det ikke forekommer hensigtsmæssigt, at

selskabets navn er fastsat ved lov. Selskabet skal have mulighed for at ændre navn, såfremt selskabet af forretningsmæssige eller andre grunde finder det fordelagtigt.

Efter gældende regler vil selskabet ikke kunne ændre navn uden en lovændring. Selskabet benytter i øvrigt allerede i dag internationalt forkortelsen CPH. Ligeledes vil staten – så længe den nuværende ejerandel