

Mens disse interesser under normale omstændigheder knytter sig til opretholdelsen af et adækvat beredskab mod terror, kan også flyvepladsens strategiske betydning under særlige omstændigheder være af væsentlig betydning set i et forsvarsmæssigt perspektiv.

For tiden er det som nævnt kun Københavns Lufthavn i Kastrup, der som trafikknudepunkt for flytrafikken i Danmark har en sådan betydning, at den er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser. Samtidig er denne flyveplads en integreret del af det samlede trafiksystem, ikke blot i hovedstadsområdet, men i hele Danmark. Ændringer i driften af Københavns Lufthavn i Kastrup kan derfor have store afledte effekter for transportsystemet i Danmark.

Københavns Lufthavn i Kastrup havde i 2003 17,7 mio. passagerer, 259.002 starter og landinger og 335.731 tons fragt. Endvidere har lufthavnen i dag direkte daglige afgang til vigtige europæiske og interkontinentale destinationer. Med en sådan kapacitet vurderes Københavns Lufthavn i Kastrup i dag at ligge på et niveau, der væsentligt overstiger Danmarks behov for nationale og internationale trafikforbindelser.

Bestemmelsen udelukker ikke, at andre flyvepladser end Københavns Lufthavn i Kastrup med tiden kan få en sådan betydning, at de ligeledes vil være af vital betydning for Danmark, og at der i den forbindelse kan stilles særlige vilkår. Det forventes dog ikke at blive tilfældet inden for en overskuelig fremtid.

Til nr. 1

Efter luftfartlovens § 55 kræves der tilladelse til at indrette og drive en flyveplads. En sådan tilladelse kan efter § 57 i lov om luftfart gives på bestemt tid og gøres afhængig af de vilkår, som skønnes påkrævet. Det foreslås derfor, at der i § 57, stk. 2, i lov om luftfart indsættes en bestemmelse, der giver trafik- og energiministeren hjemmel til at stille særlige vilkår, der tilgodeser de væsentlige samfundsmæssige og overordnede trafikale interesser i selskabets drift i forbindelse med en tilladelse til drift af en flyveplads, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelse.

Trafik- og energiministeren vil således kunne stille krav om, at flyvepladsen skal drives som et selskab, hvis hovedformål skal være at eje, drive og udbygge flyvepladsen. Kravet sikrer, at virksomheden foregår inden for fastlagte rammer.

Der kan stilles vilkår om, at erhvervsaktiviteter, der ikke forretningsmæssigt og geografisk relaterer sig til driften af flyvepladsen, underlægges visse begræns-

ninger. Desuden kan selskabet etablere, erhverve og drive anden luftfartsvirksomhed samt virksomhed i øvrigt, som har en forretningsmæssig sammenhæng med flyvepladsvirksomhed generelt. Bestemmelsen svarer til den gældende regulering i § 4, stk. 3 og 4, i lov om Københavns Lufthavne A/S.

I alt væsentligt foreslås den eksisterende regulering i § 4 i lov om Københavns Lufthavne A/S overført til § 57, stk. 2, i lov om luftfart. Således vil det fremover være muligt at stille vilkår af ovennævnte karakter i forbindelse med en tilladelse til flyvepladsdrift efter lov om luftfart. Det skal bemærkes, at såfremt vilkårene ikke stilles i forbindelse med tilladelsen til flyvepladsdrift, er selskabets erhvervsaktiviteter udelukkende begrænset af selskabslovgivningens grænser og lovgivningen i øvrigt.

Lovforslaget indebærer derfor ikke væsentlige ændringer eller øgede begrænsninger i forhold til den regulering, der i dag er gældende efter lov om Københavns Lufthavne A/S. Københavns Lufthavne A/S vil således kunne bibeholde den udvidelse af selskabets forretningsmæssige muligheder, som blev gennemført ved lov nr. 293 af 28. april 2000 om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S.

Lovforslaget medfører dog den ændring og lempelse, at Københavns Lufthavne A/S ikke længere vil have en lovmæssig pligt til at eje, drive og udbygge Roskilde Lufthavn, idet der ikke skønnes behov for en særlig regulering i forhold til denne flyveplads.

På den anden side medfører lovforslaget, at der kan stilles vilkår om, at virksomheden i Roskilde Lufthavn skal foregå i et datterselskab, idet driften af denne flyveplads ikke har en geografisk sammenhæng med driften af Københavns Lufthavn i Kastrup. Der vil dog ikke i forhold til Københavns Lufthavne A/S blive stillet et vilkår herom på grund af Roskilde Lufthavns beskedne størrelse i forhold til den internationale lufthavn i Kastrup.

Der kan stilles vilkår om, at det selskab, der får tilladelse til drift af en flyveplads, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, skal sikre, at flyvepladsen til enhver tid opfylder Danmarks behov for nationale og internationale flyforbindelser ved at kunne tilbyde den for det danske samfund nødvendige kapacitet. Med kapacitet menes ikke kun start- og landingsfaciliteter, men også andre flyvepladsydelse, der indgår som en nødvendig del ved afviklingen af flyvetrafikken på en flyveplads (f.eks. indcheckning og bagagehåndtering). Lovforslaget stiller udelukkende krav om, at flyvepladsselskabet skal stille faciliteten med den nødvendige kapacitet til rådighed og ændrer således ikke ved mulig-