

Der er tale om, at man retmæssigt bringer tingene på plads i forhold til EU-retten med klarhed om statens ejerskab på den ene side og myndighedsrollen på den anden for Københavns Lufthavns vedkommende, og det kan vi selvfølgelig tilslutte os.

**Walter Christophersen (DF):**

Europa-Kommissionen sendte i april 2000 en åbningsskrivelse til den daværende regering, hvori man påpegede, at visse bestemmelser i lov om Københavns Lufthavne A/S var i strid med EU-rettens regler om det indre marked. Den daværende regering afviste Kommissionens synspunkter. I en supplerende åbningsskrivelse i februar 2003 til den nuværende regering fastholdt Kommissionen sine synspunkter, men endnu en gang blev synspunkterne afvist af regeringen.

Kl. 13.55

I maj 2003 blev der ved EF-Domstolen afsagt to principielle domme, der gik Danmarks afvisninger imod, hvorefter man endelig anerkendte, at en lovændring var nødvendig, og det er den lovændring, der er til behandling her i dag. Hvorfor den tidligere og nuværende regering har strittet imod Kommissionens krav, er for Dansk Folkeparti uforståeligt, da kravene både er åbenlyse og logiske. Kommissionen anfægter tre væsentlige områder:

Ingen aktionær, bortset fra den danske stat, kan eje mere end 10 pct. af aktiekapitalen i Københavns Lufthavne A/S. Det er logisk, at man i 2005 ikke kan have en sådan præferencestilling til en enkelt aktionær, og dette problem er også for nærværende løst på den seneste generalforsamling ved en vedtægtsændring.

Endvidere anfægter Kommissionen, at transport- og energiministeren kan udstede direktiver til lufthavnen i lov om Københavns Lufthavne A/S. Det virker også ret åbenlyst, at man ikke kan have det stående i en lov for en virksomhed, men at det skal placeres andetsteds, hvilket også sker med dette lovforslag ved at indskrive det i lov om luftfart.

Endelig anfægter Kommissionen transport- og energiministerens ret til at godkende selskabets vedtægter og eventuelle ændringer i disse. Denne ret bliver med lovforslaget taget helt ud af lov om Københavns Lufthavne A/S, hvilket vi også er enige i. Der er herefter rene linjer med hensyn til statens ejerskab og statens myndighedsrolle.

Lovforslaget er med enkelte ændringer en genfremsættelse af L 76, som blev fremsat for

Folketinget den 4. november 2004, og Dansk Folkeparti kan naturligvis godkende forslaget.

**Henriette Kjær (KF):**

Lovforslaget var ved at blive vedtaget lige før valget, men vi nåede det ikke, og det må vi jo så få has på nu.

Det er et nødvendigt forslag, der skal sikre, at den danske lovgivning er i overensstemmelse med EU-retten, hvor der var et par hjørner, især vedrørende ejerskabsbegrænsningen. Det er også ganske udmærket at få præciseret rammerne for transportministerens myndighedsudøvelse, og selvfølgelig er det vigtigt, at ministeren ikke får udvidet sine beføjelser; de bliver blot præciseret.

I Det Konservative Folkeparti kan vi støtte forslaget.

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg har ikke meget at føje til de ting, der er blevet sagt af de andre ordførere, og vi har jo også haft drøftelsen tidligere. Det Radikale Venstre kan tilslutte sig forslaget.

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Det er som sagt et forslag, vi har behandlet tidligere, og fra SF's side er vi helt med på, at man følger loven og selskabsretten og indretter sig derefter.

Man kan sige, at hvis man lige kigger på forløbet, er det jo ikke så smukt. Privatseringen blev i sin tid gennemført med en klausul, et håb om og en tro på, at man kunne bevare kontrollen med denne vitale trafikale institution, som Københavns Lufthavn er for Danmark. Der er nu sat nogle bestemmelser ind, som gør, at ministeren kan ekspropriere på et tidspunkt, og det kan selvfølgelig være relevant for en så central trafikinstitution, men det gør nok, at vi i den sidste ende må undlade at stemme for forslaget – ikke fordi vi ikke vil følge EU-dommene i dette tilfælde, men fordi forløbet ikke har været det smukkeste i denne verden.

**Rune Lund (EL):**

Denne sag er jo et eksempel på, hvordan man kan ligge på maven for EU.

Kl. 14.00

Vi har jo egentlig nogle ganske udmærkede regler i det her land i øjeblikket. Vi har nogle regler om, at det kun er staten, der må eje mere end 10 pct. af aktierne. Vi har nogle regler om, at Trafikministeriet har nogle særlige beføjelser i