

Lovforslag nr. L 198. Fremsat den 7. marts 1990 af trafikministeren (Knud Østergaard)

Forslag

til

Lov om Københavns Lufthavne A/S

§ 1. Trafikministeren opretter et aktieselskab, hvis aktiekapital indskydes af staten.

Stk. 2. Selskabets navn skal være Københavns Lufthavne A/S.

Stk. 3. Aktiekapitalens størrelse fastsættes ved stiftelsen til 900 mio. kr.

§ 2. Selskabet overtager driften af Københavns Lufthavn, Kastrup, og Københavns Lufthavn, Roskilde.

Stk. 2. Selskabet overtager lufthavnenes faste ejendomme med tilhørende bygninger og andre faste anlæg samt løsøre.

Stk. 3. Selskabet indtræder ved overtagelsen af de to lufthavne i samtlige statsvirksomheden Københavns Lufthavsvæsens rettigheder og forpligtelser.

Stk. 4. Selskabet indbetaler kontant 1.200 mio.kr. til statskassen.

§ 3. Trafikministeren bemyndiges til på statens vegne at afhænde aktier i selskabet. Der kan tegnes medarbejderaktier.

§ 4. Selskabets formål er at drive og udbygge de offentlige lufthavne i Kastrup og Roskilde. Selskabet skal gennemføre den udbygning af lufthavnene, som er nødvendig for at fremme og sikre afviklingen af lufttrafikken til og fra København.

Stk. 2. Selskabet kan herudover etablere, erhverve og drive sådan virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med lufthavnenes drift.

Stk. 3. Selskabets udbygning af de to lufthavne og selskabets drift skal ske på forretningsmæssigt grundlag.

Stk. 4. Selskabet skal i sin virksomhed respektere alle internationale aftaler, som er indgået eller indgås af den danske regering med henblik på regulering af civil lufttrafik, der berører Danmark.

Stk. 5. Trafikministeren kan for at tilgodese samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn give selskabet direktiver for udøvelsen af dets virksomhed.

§ 5. Selskabets vedtægter og ændringer i disse skal godkendes af trafikministeren.

§ 6. For selskabet gælder lovgivningen om aktieselskaber med de ændringer, der følger af denne lov.

§ 7. De statstjenestemænd, der ved selskabets overtagelse af driften gør tjeneste ved Københavns Lufthavsvæsen, bevarer deres ansættelsesforhold til staten. Tjenestemændene er i dette ansættelsesforhold forpligtet til fortsat at gøre tjeneste ved lufthavnene.

Stk. 2. Selskabet tilbyder de i stk. 1 nævnte tjenestemænd overgang til ansættelse i selskabet.

Stk. 3. Til de tjenestemænd, som ikke ønsker at overgå til ansættelse efter stk. 2, udbetaler staten løn m.v. og afholder udgifter til pension i overensstemmelse med reglerne i tjenestemandspensionslovgivningen.

Stk. 4. Selskabet refunderer fra overtagelsen af driften staten de lønninger m.v., der udbetales i henhold til stk. 3, og indbetaler løbende pensionsbidrag til staten for den pensionsalder, tjenestemændene optjener fra overtagelsen. Pensionsbidrag fastsættes af finansministeren.

§ 8. Lov nr. 109 af 11. marts 1981 om Københavns Lufthavnsvæsen ophæves.

§ 9. Loven træder i kraft ved bekendtgørelsen i Lovtidende, dog fastsætter trafikministeren tidspunktet for ikrafttræden af §§ 2 og 8.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger.

Spørgsmålet om en omdannelse af Københavns Lufthavsvæsen, der i dag er en statsvirksomhed under finanslovens § 2, til et aktieselskab er taget op i forbindelse med handlingsplanen for afbureaukratisering af den offentlige sektor.

Efter regeringens opfattelse er det vigtigt, at der i denne moderniseringsproces gives de statslige virksomheder mere frihed til inden for politisk fastsatte mål og rammer at tilrettelægge opgaveløsningen effektivt. Den offentlige sektors mere driftsprægede opgaver bør således i højere grad løses på et forretningsmæssigt grundlag samtidig med, at der gives virksomhederne tilstrækkelig store frihedsgrader til at tilpasse sig ændrede markedsvilkår og skabe grundlag for en rationel drift.

Derfor foreslås Københavns Lufthavsvæsen omdannet til et aktieselskab. Statens betaling består dels af aktier, dels af en kontant sum. Der bliver i første omgang tale om et rent statsligt aktieselskab.

Efter en overgangsperiode er det hensigten at udbyde en mindre del af aktierne i selskabet til salg på det frie marked, idet det fremtidige forretningsmæssige grundlag for lufthavnsvirksomheden gør det naturligt at sikre en vis privat indflydelse på selskabets drift.

Aktiesalget vil kunne omfatte indtil 25% af aktiekapitalen.

Det statslige aktieselskab, der skal oprettes så snart det er praktisk muligt, vil få status nogenlunde som A/S Storebæltsforbindelsen og DONG. Herved vil virksomheden blive etableret som en organisation med friere økonomisk status end tilfældet er i dag, hvor Københavns Lufthavsvæsen er underlagt den centrale bevillingsstyring som et led i statens almindelige finanspolitik. Dette har i stigende grad bevirket udskydelser af en række påkrævede udvidelser i lufthavnen og resulteret i en udbygningstakt, som er for lav i forhold til trafikudviklingen.

Selskabsdannelsen indebærer, at virksomheden som en økonomisk enhed fremover kan tilrettelægge sine aktiviteter på grundlag af kommercielle vurde-

ringer og dække sit lånebehov på det private lånemarked.

Styrelsesreglerne for statsvirksomheden Københavns Lufthavsvæsen er fastsat ved lov nr. 109 af 11. marts 1981 om Københavns Lufthavsvæsen.

Grundlaget for dannelsen af et aktieselskab må derfor tilvejebringes ved en ny lov, hvorefter selskabet indtræder i lufthavsvæsenets rettigheder og forpligtelser. Herved fastlægges selskabets formål, vilkårene for dets overtagelse af statsvirksomheden og retningslinier, som kan danne grundlag for en overordnet styring af og indsigt med lufthavnselskabet.

Efter lovforslaget bemyndiges trafikministeren ved lovens ikrafttræden til at iværksætte oprettelse af et aktieselskab, som kan overtage driften af statsvirksomheden Københavns Lufthavsvæsenes to lufthavne henholdsvis i Kastrup og i Roskilde. Aktiekapitalen i selskabet, 900 mio. kr., ejes i første omgang fuldt ud af staten.

Det nystiftede selskab, hvis navn skal være Københavns Lufthavne A/S, skal snarest muligt overtage driften af de to lufthavne. Selskabet overtager samtidig lufthavnenes faste ejendomme med tilhørende bygninger, anlæg samt løsøre. Ved overtagelsen indtræder selskabet endvidere i samtlige statsvirksomheden Københavns Lufthavsvæsenes rettigheder og forpligtelser.

Efter lovforslaget indbetaler selskabet i forbindelse med overtagelsen af lufthavnene et kontant beløb på 1.200 mio. kr. til statskassen. Summen af dette beløb, der forudsættes tilvejebragt ved låneoptagelse, og den ovennævnte aktiekapital udgør 2,1 mia. kr., hvilket svarer til den bogførte anlægsværdi for lufthavnsanlæggene i Kastrup og Roskilde.

Dette indebærer en finansieringsstruktur for selskabet ved dettes start dels med aktier, tilhørende staten, dels med langfristet fremmedfinansiering. Det vurderes, at en åbningsbalance for det nye selskab med den nævnte kapitalstruktur vil muliggøre, at selskabet kan drives forretningsmæssigt, og at det vil kunne give et fornuftigt afkast af aktiekapitalen.

Der knytter sig sådanne samfundsmæssige interesser og forpligtelser til den internationale lufthavn i Kastrup, at det ikke kan accepteres, at selskabet ude-

lukkende drives ud fra forretningsmæssige målsætninger. Lovforslaget indeholder derfor bestemmelser om, at selskabet skal respektere alle nuværende og kommende internationale aftaler vedrørende regulering af civil lufttrafik og om, at trafikministeren kan give selskabet direktiver for udøvelsen af dets virksomhed for at tilgodese samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn. I konsekvens af foranstående er det endvidere i lovforslaget fastslået, at selskabets vedtægter og ændringer i disse skal godkendes af trafikministeren.

Et meget centralt spørgsmål i forbindelse med det nystiftede selskabs overtagelse af de to lufthavne er hensynet til det personale, som indtil overtagelsen har ansættelse i statsvirksomheden Københavns Lufthavnsvæsen, men som forudsættes at fortsætte deres funktioner i lufthavnene også efter selskabets overtagelse af disse.

Der er ved lovforslagets udarbejdelse lagt afgørende vægt på, at det eksisterende personales rettigheder og vilkår ikke forringes i forbindelse med overgangen til det nye selskab.

De nuværende tjenestemænd i Københavns Lufthavnsvæsen, ialt ca. 550 ud af en samlet medarbejderstyrke på ca. 1250, bevarer ved selskabets overtagelse af driften deres ansættelsesforhold til staten, idet de i dette ansættelsesforhold samtidig forpligtes til fortsat at gøre tjeneste ved lufthavnene.

Selskabet skal tilbyde de pågældende tjenestemænd overgang til ansættelse i selskabet. I tilfælde, hvor ansættelsestilbuddet ikke accepteres, udbetaler staten fortsat løn m.v. og afholder udgifter til pension til de pågældende, dog mod refusion fra selskabet efter nærmere i lovforslaget fastsatte regler.

Ordningen svarer i princippet til personalemæssige bestemmelser i tidligere gennemført lovgivning om opgaveomlægninger mellem staten og kommunerne.

Som allerede nævnt er det regeringens hensigt, at der efter en overgangsperiode skal ske udbud af indtil 25% af aktierne i selskabet på det frie marked. Der bør i det videre arbejde med omstilling og modernisering af den offentlige sektor findes en ny balance mellem det offentlige og det private opgaveområde, og en række opgaver, bl.a. på de mere teknisk betonedede serviceområder, kan med fordel løses under privat medvirken. Regeringen vil tage spørgsmålet om eventuelt yderligere salg op til overvejelse, efter at de 25% af aktierne er solgt. Et sådant yderligere salg skal i givet fald forelægges for Folketinget.

Der vil kunne tegnes medarbejderaktier i selskabet.

Det er lagt til grund, at afhændelse af aktier i selskabet først vil kunne ske om nogle år, når der kan

udarbejdes prospektmateriale omfattende de første års regnskaber for selskabet og budgetter for de kommende år, og potentielle investorer dermed får et grundlag for at vurdere virksomhedens forventede afkast.

Afhændelse af indtil 25% af aktierne i selskabet vil forudsætte forudgående godkendelse af Folketingets finansudvalg.

Mens loven som sådan efter forslaget træder i kraft ved bekendtgørelsen i Lovtidende, fører praktiske hensyn til, at tidspunktet for selskabets faktiske overtagelse af lufthavnsdriften og for den kontante indbetaling til statskassen fastsættes af trafikministeren snarest efter lovens ikrafttrædelsestidspunkt.

På samme måde vil det først på overtagelsestidspunktet være muligt at ophæve den gældende styrelseslov for Københavns Lufthavnsvæsen, der indtil da fortsat er ansvarlig for lufthavnsdriften.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Til § 1

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger til lovforslaget, har regeringen i forbindelse med planerne for afbureaukratisering af den offentlige sektor truffet beslutning om, at Københavns Lufthavnsvæsen skal søges omdannet til et aktieselskab.

Beslutningen om oprettelsen af et aktieselskab til at forestå de to lufthavnnes drift og udbygning er et led i regeringens bestræbelser på en modernisering og effektivisering af den offentlige sektor. Samtidig må forslaget ses i lyset af de generelle overvejelser om en begrænsning af statens opgaver. Det er baggrunden for forslaget om, at der efter en overgangsperiode udbydes aktier til salg på det private kapitalmarked.

I første omgang foreslås virksomheden imidlertid omdannet til et statsligt aktieselskab. Herved etableres virksomheden fremover som en organisation med en friere økonomisk status, der ikke er underlagt den centrale bevillingsstyring, som tilfældet er i dag, og som ikke belaster de statslige udgiftsrammer.

Allerede dette vil indebære, at virksomheden kan tilrettelægge sine aktiviteter på et forretningsmæssigt grundlag, og at den får mulighed for en mere fleksibel tilpasning til de konkurrencemæssige vilkår. Et centralt formål med selskabsdannelsen er således, at virksomhedens overskud umiddelbart kan anvendes til finansiering af selskabets virksomhed, og at selskabet herudover kan gå ud på lånemarkedet og dække sit lånebehov. Herved anses det for muligt at sikre en udbygningstakt i Københavns Lufthavn, som er tilstrækkelig i forhold til trafikudviklingen, og som fremmer lufthavnens konkurrenceevne, og som afværger forstyrrelser i lufthavnens planlægning og drift.

Hensynet til at fastholde lufthavnen i Kastrup som en af landets største arbejdspladser taler også for, at lufthavnens drift og udbygning fremover i højere grad foregår på grundlag af forretningsmæssige vurderinger, ligesom den fortsatte udvikling i flytrafikken til og fra København er af afgørende betydning for danske erhvervsvirksomheder og dermed for landets valutaindtjening.

Styrelsesreglerne for statsvirksomheden Københavns Lufthavnsvæsen er fastsat ved lov nr. 109 af 11. marts 1981. Samtidig med dette lovforslag om lufthavnsvæsenets omdannelse til et aktieselskab er der derfor i forslaget § 8 indsat en bestemmelse om ophævelse af den gældende lov om Københavns Lufthavnsvæsen.

I bestemmelsens stk. 2 fastslås navnet på det nye selskab, og i stk. 3 bestemmes det, at selskabets kapitalgrundlag ved stiftelsen tilvejebringes ved en aktiekapital på 900 mio. kr., jfr. herved bemærkningerne til bestemmelsen i § 2, stk. 4.

Til § 2.

Driften og udbygningen af de to lufthavne i den storkøbenhavnske region, Københavns Lufthavn, Kastrup, og Københavns Lufthavn, Roskilde, henhører i dag under Københavns Lufthavnsvæsenes ansvarsområde.

Lufthavnen i Roskilde blev opført i 1973 med henblik på en aflastning af lufthavnen i Kastrup. Hensigten var at undgå en unødigt belastning af denne med trafik med mindre fly, fortrinsvis inden for trafik kategorien almenflyvning, som lige så godt kan afvikles fra den mindre lufthavn, og som ikke tilfører lufthavnsvæsenet nævneværdige indtægter.

Denne anvendelse af aflastningslufthavnen har været tillagt vægt i de kapacitetsvurderinger, som i 1980 førte til beslutningen om at opretholde og udbygge den internationale lufthavn i Kastrup, og ved en takspolitik, der tilskynder almenflyvningen til at anvende lufthavnen i Roskilde, er det lykkedes i betydelig grad at friholde hovedlufthavnen for den slags trafik.

Samspillet mellem de to lufthavne tilsiger, at disse også fremover administreres under ét i det nydannede selskabs regi.

Som anført i bestemmelsens stk. 2 skal det nystiftede selskab overtage samtlige Københavns Lufthavnsvæsenes ejendomme, bygninger, anlæg og løsøre på de to lufthavne.

Selskabet skal indtræde i samtlige rettigheder og forpligtelser, som tilkommer respektive påhviler statsvirksomheden Københavns Lufthavnsvæsen. Her skal frem for alt fremhæves bestemmelserne i lov om luftfart (lovbekendtgørelse nr. 108 af 11. septem-

ber 1985). Københavns Lufthavnsvæsenes nuværende virksomhed udøves på grundlag af en tilladelse i henhold til luftfartsloven og under iagttagelse af de betingelser for lufthavnsdrift, som er fastsat i denne lov. Dette indebærer tillige, at selskabets lufthavne vil være underkastet Statens Luftfartsvæsenes tilsyn, ligesom lufthavnene i Kastrup og Roskilde også fremtidig skal være berettiget til mod betaling at benytte Statens Luftfartsvæsenes sikringstjenesteydelser.

Endvidere skal det nystiftede selskab fuldtud respektere alle vilkår i kontrakter, overenskomster, leaftaler m.v., som er indgået af statsvirksomheden Københavns Lufthavnsvæsen, ligesom selskabet på den anden side ved overtagelsen af de to lufthavne indtræder i samtlige lufthavnsvæsenets kontraktlige rettigheder.

Bestemmelsen i stk. 3 indebærer også, at det nystiftede selskab indtræder i rettigheder og forpligtelser i forhold til det personale, der på overtagelsestidspunktet er ansat i Københavns Lufthavnsvæsen, jfr. herved loven om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse. For så vidt angår tjenestemandsansat personale henvises til lovforslagets § 7.

Det nystiftede selskab indtræder endvidere i forpligtelser og rettigheder, som følger af Danmarks medlemskab af internationale organisationer, eller som er fastslået i Danmarks overenskomster og aftaler med andre lande, jfr. i øvrigt bemærkningerne til lovforslagets § 4, stk. 4.

Ved selskabets overtagelse af driften af de to lufthavne vil staten få et tilgodehavende på 2,1 mia. kr., svarende til den bogførte anlægsværdi af lufthavnsanlæggene.

Af dette beløb medgår 900 mio. kr. til selskabets aktiekapital, mens resten, 1.200 mio. kr., indbetales kontant til staten. Denne kontante indbetaling tilvejebringes ved selskabets optagelse af langfristede lån.

Indbetaling til statskassen forudsættes at ske i løbet af finansåret 1990, når det nystiftede selskab ved låneoptagelse har tilvejebragt beløbet.

Af praktiske grunde er det i lovforslagets § 9 forudsat, at trafikministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 2 og dermed også tidspunktet for, hvornår indbetalingen til statskassen forfalder, jfr. i øvrigt bemærkningerne til den pågældende bestemmelse.

Til § 3.

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger til lovforslaget er det regeringens hensigt, at der efter en overgangsperiode skal ske udbud af indtil 25% af aktierne i det nydannede selskab på det private kapitalmarked.

Først ved vedtagelsen af denne lov og stiftelsen af det nye selskab foreligger det formelle grundlag for den tilpasning af lufthavnsvirksomhedens organisation, som er påkrævet, når virksomheden ikke længe er underlagt den statslige bevillings- og lønstyring, og når det nye selskab derfor selv skal forhandle og træffe aftale om spørgsmål vedrørende låneoptagelse, løn- og pensionsvilkår for personalet, forsikring m.m.

Overvejelser om og forberedelser til gennemførelse af de nødvendige organisatoriske og strukturelle ændringer er allerede, sideløbende med fremsættelsen af dette lovforslag, påbegyndt i Københavns Lufthavnsvæsen, men ændringer har selv sagt ikke kunnet iværksættes før lovens ikrafttræden.

For et eventuelt senere udbud af indtil 25% af aktierne på Børsen vil det være nødvendigt, at det nystiftede selskab lader udarbejde et prospekt, der kan danne det bedst mulige grundlag for at opnå realistiske købstilbud på de udbudte aktier. Et sådant prospekt må omfatte de seneste års regnskaber og budgetter for de kommende år, opstillet i den for aktieselskaber gældende form og baseret på realistiske forudsætninger vedrørende skattemæssige afskrivninger, låne- og afdragsvilkår for finansiering over låne markedet og selskabsbeskatning m.m., således at potentielle investorer kan vurdere virksomhedens forventede afkast.

Folketinget vil forud for dette udbud af aktier få indflydelse på tidspunktet og vilkårene for aktiesalget, idet dette i overensstemmelse med gældende bevillingsretlige regler vil forudsætte forudgående tilslutning fra Folketingets finansudvalg.

Det fastslås i bestemmelsen, at der skal kunne tegnes medarbejderaktier. Hensigten hermed er dels at sikre en bredere kreds af købere, dels at skabe større motivation hos selskabets medarbejdere og fremme disses opbakning af selskabet.

Tegning af medarbejderaktier, der tidligst forventes at skulle ske, når der sker udbud af en del af selskabets aktier på det private lånemarked, vil også forudsætte forudgående tilslutning fra Folketingets finansudvalg.

Til § 4.

Den primære opgave for det nye selskab skal fortsat være den samme, som hidtil har påhvilet statsvirksomheden Københavns Lufthavnsvæsen, nemlig at drive og udbygge de to lufthavne i Kastrup og i Roskilde, som selskabet overtager. Herunder hører naturligvis opgaven med at vedligeholde og renovere de bestående lufthavnsanlæg, således at disse stedse er i stand til at danne grundlag for en forsvarlig afvikling af flytrafikken.

Med hensyn til udbygningen af den internationale lufthavn i Kastrup skal denne ske i overensstemmelse med de retningslinier og principper, der er indeholdt i lov nr. 271 af 16. juni 1980 om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup.

Som bekendt blev der ved Folketingets behandling af denne lov lagt afgørende vægt på, at planerne for lufthavnens udbygning blev fastlagt klart og utvetydigt af Folketinget.

Disse planer, som har dannet grundlag for den i løbet af 1980'erne gennemførte udbygning, og som også er basis for den planlægning af kommende investeringer i lufthavnen, som løbende pågår, vil også være gældende for den udbygning, som skal foretages af det nye selskab.

Princippet i udbygningslovens § 2, hvorefter udbygningen skal foretages inden for lufthavnens nuværende grænser, bortset fra en mindre arealinddragelse til vejanlæg umiddelbart nord for lufthavnen samt en mindre opfyldning af søterritoriet ved lufthavnens nordøstlige hjørne, fastholdes.

Det ligger samtidig klart, at de miljømæssige forudsætninger for lufthavnens fortsatte placering i Kastrup, herunder specielt dennes tilpasning til omgivelserne, fortsat vil være gældende også efter Københavns Lufthavns overdragelse til det nye selskab.

Herved fastholdes også resultatet af den samfundsmæssige afvejning mellem på den ene side hensynet til miljøet i lufthavnens omgivelser og på den anden side hensynet til mulighederne for den fremtidige afvikling af lufttrafikken, som lå til grund for udbygningsloven og de i bemærkningerne hertil forudsatte miljømæssige tiltag.

Mens det foreliggende lovforslag således ikke tilsliger nogen ændring med hensyn til den fysiske afgrænsning og den miljømæssige tilpasning af lufthavnen, er det på den anden side klart, at det nye selskab, der skal drive sin virksomhed på rent forretningsmæssigt grundlag og under ansvar efter aktieselskabs- og skattelovgivningen, ikke kan være bundet af økonomiske beløbsrammer, hverken for de investeringer selskabet selv beslutter at foretage eller for investeringer, som fremtidig foretages af lufthavnens brugere.

Med den kommercielle interesse, som selskabet vil have i at indrette og udnytte lufthavnsanlæggene optimalt og i at skabe det bedst mulige grundlag for at konkurrere med de øvrige større lufthavne i Europa, må der være fri mulighed for selskabet til at fastlægge omfanget af sine investeringer. Hertil kommer også de endnu uafklarede forhold omkring de bygningsmæssige konsekvenser af en gennemførelse af EF's indre marked, som specielt for lufthavnens vedkommende må forudses at blive af ganske betydeligt og

bekosteligt omfang. Også muligheden for på et senere tidspunkt at udvide lufthavnsvirksomhedens virkefelt, jfr. herved bestemmelsens stk. 2, taler afgørende imod opretholdelse af en økonomisk overgrænse for omfanget af selskabets udbygningsinvesteringer.

Lovforslaget indeholder ikke specielle retningslinier for udbygningen af lufthavnen i Roskilde. Denne lufthavn forudsættes som nævnt fortsat at skulle fungere som aflastningslufthavn for Københavns Lufthavn i Kastrup, og omfanget af den nødvendige udbygning i Roskilde vil derfor afhænge af de krav til bygninger, anlæg m. v., som dette formål tilsiger.

Baggrunden for, at det - som anført i bestemmelsens stk. 2 - anses for rimeligt at give selskabet mulighed for at udvide sit virkefelt ud over den egentlige lufthavnsvirksomhed, er at andre kommercielle aktiviteter kan medvirke til at gøre selskabet mindre afhængig af de af trafikudviklingen styrede primære lufthavnsindtægter og dermed give grundlag for en risikospredning.

Således kunne f.eks. hotel- og forretningsvirksomhed samt drift af konferencefaciliteter komme på tale, ligesom kommercielle hensyn vil kunne føre til, at selskabet selv foretager investeringer, som tidligere - i henhold til bemærkningerne til udbygningsloven - har været forudsat foretaget af lufthavnens brugere. Endvidere tænkes på salg af den ekspertviden, som lufthavnsvirksomheden råder over, til andre nationale og specielt internationale lufthavne.

Det er dog regeringens vurdering, at en udvidelse af aktieselskabets virkefelt, som denne bestemmelse åbner mulighed for, ikke kan forventes at ville blive af større omfang i de første par år, hvor arbejdet med indkøring af det nye selskabs organisation og med den fortsatte udbygning af lufthavnene må forudses at ville beslaglægge store ressourcer. Det må i det hele antages, at en eventuel udvidelse af selskabets virkeområder først for alvor vil blive aktuel i forbindelse med et senere salg af aktier til private.

Det er - som sket i bestemmelsens stk. 3 - væsentligt at fastslå, at selskabets drift skal ske på et forretningsmæssigt grundlag. Det helt centrale heri er, at selskabet på eget ansvar og egen risiko ud fra forretningsmæssige overvejelser skal tilvejebringe den nødvendige fremmedkapital til finansiering af investeringer m. v., der kan skabe det fornødne grundlag for selskabets indtjening. Heri ligger tillige, at selskabets driftsresultater stedse skal søges fastholdt i en sådan størrelse, at de giver det bedst mulige grundlag for den nødvendige låneoptagelse og sikrer den potentielle interesse hos private investorer.

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger til lovforslaget er det en væsentlig begrundelse for at overdrage Københavns Lufthavnsvæsenes lufthavne

til et aktieselskab, at investeringsniveauet kan fastlægges ud fra forretningsmæssige hensyn, og at de én gang besluttede dispositioner skal kunne gennemføres i overensstemmelse med selskabets langsigtede planlægning, uden at statslige besparelseskrav stiller sig hindrende i vejen herfor.

Kun herved er det muligt at sikre, at den til opretholdelse af Københavns Lufthavnens internationale konkurrenceevne nødvendige planlægning kan realiseres med et for lufthavnsvirksomheden optimalt resultat.

Den finansiering af lufthavnens udbygning, som hidtil er sket gennem optagelse af bevillinger på de årlige bevillingslove, vil ophøre. Lufthavnsvirksomheden som sådan vil herefter alene optræde på de årlige bevillingslove med det udbytte, som forudsættes betalt af selskabets overskud.

Der gives ikke statsgaranti for de lån, selskabet optager. Selskabets egenkapital og forretningsgrundlag skønnes at være tilstrækkelig sikkerhed for låntagningen.

En statsgaranti ville desuden være i modstrid med kravet om, at lufthavnsvirksomheden skal ske på et rent forretningsmæssigt grundlag, og at selskabet kan etablere og drive anden virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med lufthavnens drift. Hvis disse krav skal opfyldes, skal selskabets låneoptagelse ske på lige fod med andre virksomheder, det vil sige uden statsgaranti.

Selskabets indtægtsgrundlag vil iøvrigt fortsat først og fremmest bestå af det provenu, som opnås gennem opkrævning af trafikafgifter (start- og passagerafgifter) hos de luftfartsselskaber, der opererer på selskabets lufthavne.

Sådanne afgifter skal i dag i henhold til § 71 i luftfartsloven godkendes af Folketingets finansudvalg efter indstilling fra trafikministeren.

Når det nye selskab ikke vil være omfattet af den statslige bevillingsstyring, bør dets takstfastsættelse heller ikke være underlagt krav om finansudvalgs-godkendelse. Føromtalte bestemmelse i luftfartsloven vil derfor blive foreslået ændret som en konsekvens af dette lovforslag.

Forslaget indebærer, at selskabets takstfastsættelse fremover stadig skal godkendes af trafikministeren. Når lufthavnsvirksomhedens drift og udbygning af lufthavnene for fremtiden skal foregå på et forretningsmæssigt grundlag, bør konsekvenserne imidlertid være, at der levnes selskabet en ikke ringe grad af frihed til at fastlægge niveauet for trafikafgifterne.

Det bør derfor lægges til grund i de regler om benyttelsesafgifterne, som efter bestemmelsen i luftfartsloven § 71 skal fastsættes af trafikministeren, at selskabet uden videre kan foretage omkostningsbe-

stemte justeringer af afgifterne. Endvidere skal selskabet automatisk kunne indregne forøgede drifts-omkostninger, herunder afskrivning og forrentning af fremmedkapital som følge af udbygning og vedligeholdelse af lufthavnsanlæggene.

Det er imidlertid klart, at der til den internationale lufthavn i Kastrup knytter sig sådanne samfundsmæssige interesser og forpligtelser, at det ikke kan accepteres, at selskabet udelukkende drives ud fra kommercielle målsætninger. Endvidere spiller her det flere gange omtalte hensyn til internationale forpligtelser ind.

Lovforslagets § 4, stk. 4 og 5, indeholder derfor visse begrænsninger med hensyn til selskabets frihed til at prioritere rent forretningsmæssige hensyn højest i enhver situation.

Det er tidligere omtalt, at selskabet skal respektere alle for lufthavnsdrift i Danmark til enhver tid gældende bestemmelser, jfr. herved især lov om luftfart og forskrifter udfærdiget med hjemmel i denne lov.

Lufttrafik, der berører dansk område, reguleres tillige af forskellige internationale overenskomster, som Danmark har tilsluttet sig, og endvidere af en række aftaler med fremmede stater vedrørende flyvning til og fra Danmark. Det må derfor - som sket ved bestemmelsen i § 4, stk. 4 - sikres, at driften af selskabets lufthavnsvirksomhed til enhver tid foregår med respekt af disse overenskomster og aftaler, og at Danmarks internationale forpligtelser ikke tilsidesættes i forbindelse med selskabets kommercielle vurderinger.

Herved kan først og fremmest henvises til den den 7. december 1944 undertegnede luftfartskonvention angående civil luftfart («Chicago-konventionen») samt den i tillæg hertil udfærdigede overenskomst om transitrettigheder for internationale luftruter («Transitoverenskomsten»).

I Chicago-konventionen fastlægges en række principper, der skal sikre en betryggende og velordnet udvikling af den internationale civile luftfart. Ved transitoverenskomsten gives der medlemslandenes luftfartsselskaber ret til overflyvning af og teknisk mellemlanding på de andre medlemslandes territorier.

Til konventionen er yderligere knyttet et antal tillæg (annekser), der regulerer en række tekniske forhold omkring udøvelse af civil international lufttrafik og drift af lufthavne, der står åbne for sådan trafik.

For så vidt angår lufthavnsdrift er der tale om regelsæt vedrørende indretningen af internationale lufthavne og procedurer, der skal lette ekspeditionen af luftfartøjer, passagerer og disses bagage, fragt og post. Endvidere foreskrives foranstaltninger til afværgelse af terrorhandlinger mod civilluftfarten. De pågældende regelsæt ajourføres og opdateres løben-

de i luftfartsmyndighedernes internationale samarbejdsorganisation ICAO (International Civil Aviation Organisation).

Endvidere har Danmark tilsluttet sig en række overenskomster og resolutioner som et resultat af det løbende samarbejde i ICAO og i organisationen ECAC (European Civil Aviation Conference), der er de europæiske luftfartsmyndigheders samarbejdsorgan.

I sammenhængen skal fremhæves sådanne regulerende bestemmelser i form af forordninger og direktiver, som er et resultat af Danmarks medlemskab af EF.

De pågældende regelsæt m.v. vil blive nærmere omtalt i lufthavnsselskabets vedtægter, hvori selskabets pligt til at respektere alle gældende og fremtidige reguleringer af den pågældende karakter samtidig vil blive fastslået.

Endelig er der anledning til at pege på det omfattende kompleks af to-sidede aftaler mellem Danmark og fremmede stater, som indeholder grundlaget for, at aftalepartnernes luftfartsselskaber kan udføre flyvninger med passagerer, post og fragt til og fra danske lufthavne. Der vil typisk være tale om aftaler som led i det skandinaviske luftfartspolitiske samarbejde, og det er for Danmarks vedkommende i helt overvejende grad Københavns internationale lufthavn i Kastrup, som beflyves af luftfartsselskaberne i forbindelse med udnyttelsen af deres aftalemæssigt fastlagte beflyvningsrettigheder.

Til driften af Danmarks centrale internationale lufthavn, der blandt andet tjener som trafikknudepunkt for SAS' flyvninger til og fra Skandinavien, knytter sig iøvrigt vitale overordnede interesser, som selskabet ikke må kunne sætte sig ud over. Bestemmelsens stk. 5 indeholder derfor en bemyndigelse for trafikministeren til at give selskabet direktiver, som skal tilgodese samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn.

Bestemmelser om disse begrænsninger i lufthavnsselskabets dispositionsfrihed vil blive optaget i selskabets vedtægter, der tillige skal indeholde bestemmelser om bestyrelsens pligt til i nærmere angivne situationer at indhente ministerens godkendelse og om ministerens beføjelser til at give direktiver for driften af selskabets lufthavnsvirksomhed.

Eventuelle planer om opløsning af lufthavnsselskabet eller om afhændelse af selskabets lufthavne er evidente eksempler på dispositioner, som skal indberettes til trafikministeren, således at denne kan tage forholdsregler med henblik på varetagelse af samfundets interesser i lufthavnsdriftens opretholdelse og videreførsel.

Samme overordnede hensyn gør sig gældende, og samme procedure må følges med hensyn til planer om væsentlige indskrænkninger i eller omlægninger af trafikken på selskabets lufthavne, som har til følge, at disse ikke længere på tilfredsstillende måde kan opfylde deres funktioner i samfundets trafiksystem.

Dette vil eksempelvis gøre sig gældende, såfremt selskabet ønsker at overføre væsentlige dele af indenrigsflyvningen til lufthavnen i Roskilde, eller hvis der foretages ændringer med hensyn til driften af lufthavnen i Kastrup, som resulterer i, at denne ikke længere på tilfredsstillende måde kan fungere som et internationalt trafikknudepunkt.

Endelig må vedtægterne indeholde hjemmel for trafikministeren til at give sådanne direktiver for lufthavnsvirksomheden, som har til formål at tilgodese nationale sikkerhedsinteresser.

Til § 5.

Henset til Københavns Lufthavns samfundsmæssige betydning er det fundet rigtigt at fastslå, at selskabets vedtægter og ændringer i disse skal godkendes af trafikministeren.

Til § 6.

Såvel i den periode, hvor staten ejer alle aktierne i selskabet, som efter salg af aktier anses det for hensigtsmæssigt, at selskabet i størst muligt omfang underlægges den lovgivning, som er gældende for private forretningsdrivende selskaber.

Der tænkes her blandt andet på bestemmelser om ledelse og ansvar, om regnskabsføring, om afskrivningsprincipper og om skattemæssige forhold.

Det følger imidlertid blandt andet af bestemmelserne i lovforslagets § 4, stk. 4 og 5, om pligten til respekt af internationale aftaler og overordnede samfundsmæssige eller trafikale hensyn, at en fuldstændig ligestilling med andre private forretningsdrivende selskaber ikke fuldtud vil være mulig, idet det vil være nødvendigt i selskabets vedtægter at begrænse råderetten for aktionærer og ledelse i selskabet vedrørende de nævnte forhold.

I henseende til ledelse af det nye selskab følger det af lov om aktieselskaber, at selskabet skal have en bestyrelse bestående af mindst tre medlemmer. Det er regeringens opfattelse, at antallet af bestyrelsesmedlemmer i det nystiftede selskab skal fastsættes til 6, således at der gives trafikministeren mulighed for at udpege både personer med indsigt og erfaring i lufthavnsdrift og personer med en høj grad af forretningsmæssig ekspertise. Både trafikministeren og finansministeren repræsenteres i selskabets bestyrelse. Herudover vil naturligvis tilkomme medarbejderre-

præsentanter i bestyrelsen i overensstemmelse med aktieselskabslovens regler herom.

Der vil i vedtægterne blive indsat en bestemmelse om, at staten skal have flertal i selskabets bestyrelse.

Til § 7.

I Københavns Lufthavnsvæsen er for tiden ansat ca. 550 statstjenestemænd.

I forbindelse med selskabets overtagelse af driften af Københavns Lufthavne bevarer de statstjenestemænd, der gør tjeneste ved Københavns Lufthavnsvæsen, deres hidtidige ansættelsesmæssige status som statstjenestemænd. De pågældende stillinger opføres fortsat som årsværk i anmærkningerne til finansloven. Forfremmelser vil dog i intet tilfælde ske på tjenestemandsvilkår, idet tjenestemandstillingerne nedlægges ved ledighed.

De pågældende statstjenestemænd er forpligtet til fortsat at gøre tjeneste ved lufthavnene, og de har under denne tjeneste som hidtil pligt til at tåle forandringer i stillingen, jfr. herved tjenestemandslovens § 12.

Bestemmelsen i § 7 svarer i princippet til de personalemæssige bestemmelser i tidligere gennemførte love om opgaveomlægninger mellem staten og amtskommuner/kommuner, jfr. f.eks. § 3 i lov nr. 309 af 26. juni 1975 om overførelse af fødselsanstalten i Jylland til Århus amtskommune. Bestemmelserne indebærer, at de i Københavns Lufthavnsvæsen tjenstgørende statstjenestemænd ikke vil have krav på ventepenge/rådighedsløn eller pension som følge af det nystiftede selskabs overtagelse af lufthavnen.

Som det fremgår af bestemmelsens stk. 2, vil det nye selskab snarest muligt efter overtagelsen fremkomme med et tilbud til de pågældende statstjenestemænd om disses overgang til ansættelse i selskabet.

Accept af dette tilbud vil indebære, at de pågældende herefter med det efter tjenestemandsløven gældende varsel bringer deres ansættelse som statstjenestemænd til ophør og indtræder i ansættelsesforhold til Københavns Lufthavne A/S.

Indtil et ansættelsestilbud fra selskabet måtte være accepteret og tjenestemandsansættelsen bragt til ophør, eller hvis ansættelsestilbuddet ikke accepteres, opretholder de pågældende statstjenestemænd ansættelsesforholdet til staten, og staten udbetaler i tiden fra selskabets overtagelse af lufthavnene fortsat løn m.v. og afholder udgifter til pension til de pågældende i overensstemmelse med reglerne i tjenestemandspensionslovgivningen.

Selskabet refunderer fra overtagelsestidspunktet udgifter til løn og eventuelle senere opståede udgifter til rådighedsløn/ventepenge til de nævnte statstjenestemænd samt betaler et af finansministeren fastsat

pensionsbidrag til staten for den pensionsalder, som optjenes i tiden fra overtagelsen og fremefter.

Til § 8.

Det følger af lovforslaget, at det nystiftede selskabs overtagelse af Københavns Lufthavne fjerner grundlaget for en fortsat opretholdelse af statsvirksomheden Københavns Lufthavnsvæsen. Styrelsesloven for denne virksomhed må derfor ophæves samtidig med vedtagelsen af det foreliggende lovforslag.

Til § 9.

I henhold til denne bestemmelse træder loven som sådan i kraft ved bekendtgørelsen i Lovtidende. Hermed bemyndiges og forpligtes trafikministeren til at iværksætte oprettelse af aktieselskabet Københavns Lufthavne A/S.

Når bestemmelsen samtidig bemyndiger trafikministeren til at fastsætte tidspunktet for ikrafttræden af lovforslagets § 2 om selskabets faktiske overtagelse af driften af Københavns Lufthavne og af § 8 om ophævelse af den gældende styrelseslov for Københavns Lufthavnsvæsen, skyldes dette som allerede nævnt rent praktiske hensyn.

Det vil således være nødvendigt, at der på tidspunktet for overtagelsen af de to lufthavne er etableret det selskabsretlige grundlag, som efter aktieselskabslovgivningen skal være til stede, for at det nye selskab kan varetage sine forpligtelser under det fulde selskabsansvar. Dette forudsætter blandt andet oprettelse af en stiftelsesoverenskomst, udfærdigelse

af selskabets vedtægter, afholdelse af en konstituerende generalforsamling, valg af bestyrelse og direktion, ligesom det for den faktiske overtagelse af driften af de to lufthavne vil være nødvendigt, at det nystiftede selskab får tilvejebragt det fornødne grundlag for låneoptagelse med henblik på indbetaling af det i lovforslagets § 2, stk. 4, fastsatte kontante beløb til statskassen.

Endvidere skal der forud for overtagelsen være tilvejebragt den fornødne forsikringsdækning til afløsning af den statslige selvforsikringsordning, som Københavns Lufthavnsvæsen har været omfattet af, og endelig skal det nye selskab forud for overtagelsen have tilvejebragt det nødvendige grundlag for fremsættelse af ansættelsestilbud til de i lovforslagets § 7 omtalte statstjenestemænd.

Forberedelse af selskabets oprettelse vil i videst muligt omfang foregå sideløbende med behandlingen af lovforslaget, således at selskabets faktiske overtagelse af driften af de to lufthavne kan effektueres snarest efter lovens ikrafttræden.

Indtil det tidspunkt, hvor overtagelsen kan finde sted, vil det fortsat være statsvirksomheden Københavns Lufthavnsvæsen, der står som ansvarlig for lufthavnsdriften. Det vil derfor være nødvendigt at opretholde lov nr. 109 af 11. marts 1981 om Københavns Lufthavnsvæsen, indtil lufthavnsvirksomheden overtages af selskabet, og da tidspunktet herfor fastsættes af trafikministeren, bør denne også bemyndiges til samtidig at sætte ophævelsen af styrelsesloven i kraft.