

Til lovforslag nr. L 191. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 30. marts 2000

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S

(Udvidelse af selskabets forretningsmæssige muligheder m.v.)

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til trafikministeren, som denne har besvaret skriftligt. Ministeren har endvidere fremsendt og kommenteret et brev af 24. februar 2000 fra Københavns Lufthavne A/S. Brevet og ministerens kommentar er optrykt som bilag til betænkningen.

Der er af trafikministeren stillet et ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af Enhedslistens medlem) lovforslaget til *vedtagelse* med det stillede ændringsforslag.

Et mindretal inden for flertallet (Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget) støtter lovforslaget, men udtrykker skepsis over for den ny bestemmelse om, at selskabet har pligt til at beskæftige de tjenestemænd, som ikke ønsker at overgå til ansættelse i selskabet, men som fortsat ønsker at gøre tjeneste ved lufthavnene i Kastrup og Roskilde.

Et *mindretal* (Enhedslistens medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme for det stillede ændringsforslag.

Enhedslisten kan ikke støtte lovforslaget. Enhedslisten er her vidne til et forløb, der med erfaringerne fra 1990'erne er blevet klassisk: Først ændres et offentligt foretagende til et aktiesel-

skab, dernæst påbegynder man udsalget af aktierne, og hver gang lyder det: Vi har snor i tingene. Først nedbringes statens ejerandel til 75 pct., så til 51 pct., og nu er man så nået dertil, at den er på 34 pct. Lovforslaget betyder indskrænkning af demokratiet, dvs. af medarbejderindflydelse, offentlighedslov og samfundsmæssige interesser, og er baseret på et ønske om, at udbyttet i stigende omfang skal tilfalde private aktionærer og ikke fællesskabet. Enhedslisten ønsker en anden udvikling end den, der kommer til udtryk med lovforslaget. Enhedslisten ønsker, at de samfundsmæssige interesser skal dominere over profitmotivet. Enhedslisten ønsker, at lufthavnene og især flytrafikken bliver underordnet miljøpolitikens mål. Enhedslisten ønsker, at lufthavnspolitik altid skal være underlagt et ubegrænset demokrati. Og endelig ønsker Enhedslisten en lufthavnspolitik, hvor sikkerhedsmæssige interesser dominerer over blind vækst. Med dette lovforslag sættes den stik modsatte dagsorden, og det kan Enhedslisten på ingen måde støtte.

Ændringsforslag

Af trafikministeren, tiltrådt af udvalget:

Til § 2

1) Datoen »den 1. april 2000« ændres til: »dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende«.

Bemærkninger

Til nr. 1

Da lovforslaget ikke kan færdigbehandles inden den 1. april 2000, foreslås det, at lovens ikrafttræden udskydes til dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Af bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3, fremgår det, at Københavns Lufthavne A/S'

fremtidige engagement i Mexico vil skulle opfylde kravene i det foreslåede § 4, stk. 3. Københavns Lufthavne A/S har i den forbindelse gjort opmærksom på, at man med hjemmel i det hidtil gældende § 4, stk. 2, har indgået en række tidsbegrænsede kontrakter i Mexico. For god ordens skyld bemærkes, at det ikke er hensigten, at bindende kontrakter indgået inden lovens ikrafttræden skal berøres af lovændringen.

Poul Andersen (S) nfm. Holger Graversen (S) Søren Hansen (S) Helge Mortensen (S)

Jytte Wittrock (S) Margrete Auken (SF) Arne Melchior (CD) fmd. Vibeke Peschardt (RV)

Søren Kolstrup (EL) Svend Heiselberg (V) Kristian Jensen (V) Svend Erik Hovmand (V)

Erik Jacobsen (V) Kaj Ikast (KF) Brian Mikkelsen (KF) Ole Donner (DF) Klaus Kjær (DF)

Frihed 2000 og Kristeligt Folkeparti havde ikke medlemmer i udvalget.

Trafikministerens brev af 29. marts 2000 bilagt brev af 24. februar 2000 fra Københavns Lufthavne. Optrykt efter ønske fra udvalget

Trafikministeren

Den 29. marts 2000

Til
Folketingets Trafikudvalg

Der vedlægges ændringsforslag til forslag til lov om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S (L 191).

Da lovforslaget ikke kan færdigbehandles inden den 1. april 2000, foreslås det, at lovens ikrafttræden udskydes til dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Af bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3, fremgår det, at Københavns Lufthavne A/S' fremtidige engagement i Mexico vil skulle opfylde kravene i den foreslåede § 4, stk. 3. Københavns Lufthavne A/S har i den forbindelse gjort opmærksom på, at man med hjemmel i den hidtil gældende § 4, stk. 2, har indgået en række tidsbegrænsede kontrakter i Mexico. For god ordens skyld indføjes i bemærkningerne til ændringsforslaget, at det ikke er hensigten, at bindende kontrakter indgået inden lovens ikrafttræden skal berøres af lovændringen.

Til orientering for udvalgets medlemmer fremsender jeg endvidere brev af 24. februar 2000 fra Københavns Lufthavne (KLH), hvori selskabet – efter høringsfristens udløb – kommer med supplerende bemærkninger til lovforslag nr. 191 om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S.

Vi har forstået, at det centrale for KLH er, hvorvidt selskabet efter § 4, stk. 3, vil kunne sælge knowhow og ekspertviden som konsulent-ydelser internt til sit eget datterselskab. Herved tænkes på, at nøglemedarbejdere i KLH kan udføre arbejder for et datterselskab, og KLH kan fakturere datterselskabet for løn inklusive overhead.

I den anledning kan jeg oplyse, at der ikke er noget efter lovforslaget, der hindrer en konstruktion som den anførte.

Med venlig hilsen

Jacob Buksti

Copenhagen Airports

Den 24. februar 2000

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
Att. kontorchef Niels Remmer

Vedr. forslag til ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S

Ved brev af 9. februar 2000 fremsendte Trafikministeriet ovennævnte forslag, der skriftligt blev fremsat i Folketinget den 11. februar, til KLH med anmodning om eventuelle kommentarer.

Vi afgav ved brev af 14. februar vore kommentarer.

En nærmere juridisk overvejelse giver imidlertid anledning til endnu en bemærkning, idet der tilsyneladende er knyttet en utilsigtet konsekvens til de valgte formuleringer.

Sagen er den, at hjemmelen for KLH's internationale engagement p.t. er at finde i den nuværende lovs § 4, stk. 2, jf. herved også lovbemærkningerne.

Indførelsen af ordet »geografisk« i § 4, stk. 2, sammenholdt med den foreslåede nye hjemmelsbestemmelse i § 4, stk. 3, indebærer imidlertid – taget efter ordlyden – at også rent salg af knowhow og ekspertviden fremover skal ske via separate selskaber, medmindre salget – hvilket er teoretisk – sker til et foretagende, der har geografisk sammenhæng med lufthavnen.

Dette er en skærpelse af dagens situation, hvor KLH som selskab selv frit kan sælge sådanne indtægtsskabende ydelser.

I tillæg til rent salg af knowhow til foretagender, hvor KLH i øvrigt ikke er involveret, kan

man i praksis udmærket forestille sig en situation, hvor KLH går ind som deltager i et selskab, der investerer en andel i en fremmed lufthavn. Dette selskab ønsker rådgivning og vil tegne en kontrakt med KLH herom. Det kan KLH imidlertid ifølge den nye lov ikke gøre direkte, men må i givet fald indskyde et datterselskab som aftalepart. Dette kan let have unødigt besværlige regnskabs- og skattemæssige konsekvenser, hvortil kommer, at det forekommer overflødigt alene af formelle grunde at skulle skabe sådanne særlige konstellationer.

Hensigten med, at investeringer i givet fald skal foregå i selskabsform, er jo at begrænse KLH's risiko. Et salg af knowhow og rådgivning er imidlertid alene en almindelig forretningsmæssig indtægtsgivende disposition.

Vi skal derfor foreslå, at det ovenfor beskrevne problem løses ved en præciserende bemærkning i forbindelse med lovforslagets videre behandling.

Man kunne eksempelvis i lovbemærkningerne side 6 efter næstsidste afsnit formulere en passus som: »Det bemærkes dog, at selskabet som hidtil direkte vil kunne sælge knowhow og ekspert-ydelser, uden at dette sker i selskabsform«.

Vi hører gerne ministeriets umiddelbare bemærkninger til ovenstående.

Med venlig hilsen

Peter Rasmussen