

Lovforslag nr. L 191. Fremsat den 11. februar 2000 af trafikministeren (Sonja Mikkelsen)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S

(Udvidelse af selskabets forretningsmæssige muligheder m.v.)

### § 1

I lov nr. 428 af 13. juni 1990 om Københavns Lufthavne A/S, som ændret ved lov nr. 804 af 3. december 1990 og lov nr. 338 af 1. maj 1996, foretages følgende ændringer:

1. § 4, stk. 1, 1. pkt., affattes således:

»Selskabets formål er at eje, drive og udbygge lufthavnene i Kastrup og Roskilde.«

2. I § 4, stk. 2, indsættes efter »forretningsmæssig« og geografisk«.

3. I § 4 indsættes efter stk. 2 som nye stykker:

»Stk. 3. Selskabet kan desuden etablere, erhverve og drive anden lufthavnsvirksomhed samt øvrig virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med lufthavnsvirksomhed, såfremt det sker i datterselskaber eller andre virksomheder med begrænset hæftelse, og selskabet har det fornødne kapitalberedskab til en forsvarlig opfyldelse af det i stk. 1 anførte formål. Selskabet må ikke udstede garantier til dis-

se selskaber og virksomheder, der overstiger 20 pct. af selskabets egenkapital på det tidspunkt, hvor garantien udstedes.

Stk. 4. Selskabet kan udøve den i stk. 2 og 3 nævnte virksomhed gennem erhvervelse og besiddelse af ejerandele i virksomheder, der driver aktiviteter omfattet af stk. 2 og 3.«

Stk. 3-5 bliver herefter stk. 5-7.

4. I § 7 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Selskabet er i forhold til staten forpligtet til at beskæftige de tjenestemænd, som ikke ønsker at overgå til ansættelse i selskabet efter stk. 2, men som fortsat ønsker at gøre tjeneste ved lufthavnene i Kastrup og Roskilde.«

Stk. 3-5 bliver herefter stk. 4-6.

5. I § 7 ændres i stk. 4 og 5, der bliver stk. 5 og 6, »stk. 3« til: »stk. 4«.

### § 2

Loven træder i kraft den 1. april 2000.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Indledning

Det overordnede formål med lovforslaget er at give Københavns Lufthavne A/S en øget mulighed for på et forretningsmæssigt grundlag at gøre brug af sin ekspertise inden for lufthavnsdrift, herunder gennem investeringer i andre lufthavne.

I henhold til lov nr. 428 af 13. juni 1990 om Københavns Lufthavne A/S, som ændret ved lov nr. 804 af 3. december 1990, blev statsvirksomheden Københavns Lufthavnsvæsen omdannet til et rent statsligt aktieselskab, og samtidig med selskabets stiftelse og overtagelse af lufthavnene i Kastrup og Roskilde indbetalt selskabet kontant 1.200 mio. kr. til statskassen. Omdannelsen havde til formål at give Københavns Lufthavne øgede frihedsgrader, således at Københavns Lufthavne A/S inden for de fastsatte rammer kunne tilpasse sig de ændrede markedsvilkår og samtidig skabe grundlag for en rationel drift på et forretningsmæssigt grundlag. Der henvises til Folketingstidende 1989-90, tillæg A, sp. 5093 ff.

Ved vedtagelsen af loven blev det samtidig tilkendegivet, at det efter en overgangsperiode var hensigten at udbyde indtil 25 % af aktierne i selskabet til offentligt salg, idet man ønskede at sikre en vis privat indflydelse på selskabets drift. I forarbejderne til loven blev der videre tilkendegivet en hensigt om overvejelse af et eventuelt yderligere aktiesalg efter salget af de 25 % af aktierne, idet et sådant yderligere salg skulle forelægges for Folketinget.

I februar 1994 blev det besluttet at nedbringe statens ejerandel til 75 % ved salg af 25 % af aktiekapitalen på 900 mio. kr., samt at søge selskabets aktier optaget til notering på Københavns Fondsbørs. Aktieudbuddet fandt sted i marts 1994, og det statslige nettoprovenu ved salget var ca. 660 mio. kr.

Et yderligere aktiesalg blev aktuelt i november 1995 som led i finanslovsaftalen for 1996, hvor størrelsen af statens ejerandel blev nedbragt til 51 % gennem salg af yderligere 24 % af statens aktier i selskabet. I forbindelse med dette yderligere aktiesalg var

der som ved det første aktiesalg mulighed for selskabets ansatte til at tegne medarbejderaktier, og som led heri blev selskabets aktiekapital forhøjet til 905 mio. kr.

De nærmere vilkår for aktiesalget blev forelagt Folketingets Finansudvalg ved aktstykke nr. 210 af 12. marts 1996, som udvalget tiltrådte den 20. marts 1996. Det statslige nettoprovenu ved salget, som fandt sted i april 1996, var ca. 1.040 mio. kr.

Ved oprettelsen af selskabet Københavns Lufthavne A/S i 1990 udlåntes ca. 550 tjenestemænd fra staten til selskabet, alle beskæftiget i Københavns Lufthavn. I henhold til loven fra 1990 bevarede disse tjenestemænd deres ansættelsesforhold til staten, men var samtidig forpligtet til fortsat at gøre tjeneste ved lufthavnene i København og Roskilde.

Forud for salget af de 24 % af aktier i selskabet vedtog Folketinget lov nr. 338 af 1. maj 1996 om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S, hvorefter forpligtelsen for de udlånte tjenestemænd til at gøre tjeneste i selskabet blev ophævet. Selskabet bevarede fortsat en pligt til at beskæftige disse tjenestemænd, i det omfang disse frivilligt lod sig udlåne. Antallet af udlånte tjenestemænd udgjorde i 1996 ca. 280, og pr. 1. januar 2000 er der ca. 175 tjenestemænd udlånt til selskabet.

Et yderligere aktiesalg er blevet aktuelt som følge af et ønske om at omlægge statens aktiver. På den baggrund vil den statslige ejerandel i Københavns Lufthavne A/S blive søgt yderligere nedbragt. Aktiesalget vil som tidligere ske efter forelæggelse for Folketingets Finansudvalg, idet der som led i finansloven for 2000 vil blive foreslået en reduktion af statens andel af aktiekapitalen med 17 % fra de nuværende 51 % til 34 %.

Efter den eksisterende lov er det selskabets formål at drive og udbygge lufthavnene i Kastrup og Roskilde, og selskabet skal gennemføre den udbygning af disse lufthavne, som er nødvendig for at fremme og sikre afviklingen af lufttrafikken til og fra København. Herudover kan selskabet etablere, erhverve og drive sådan virksomhed, som har en forretningsmæs-

sig sammenhæng med lufthavnenes drift. Selskabet har således en vis mulighed for at udvide sin virksomhed ud over den egentlige lufthavnsvirksomhed i relation til de to lufthavne, herunder ved salg af ekspertviden. Loven indebærer imidlertid en begrænset mulighed for at ekspandere internationalt, hvorved også selskabets vækstmuligheder reduceres.

Det fremgår af bemærkningerne til lufthavnsloven fra 1990, at spørgsmålet om en udvidelse af selskabets virkeområde ville kunne blive aktuelt i forbindelse med et senere salg af aktier til private, idet det er anført, at en sådan udvidelse af virkefeltet kan medvirke til at gøre selskabet mindre afhængig af de af trafikudviklingen i Kastrup og Roskilde styrede primære lufthavnsindtægter og dermed give grundlag for en risikospredning.

Siden etableringen af Københavns Lufthavne A/S i 1990 har lufthavnssektoren undergået markante forandringer. Fra historisk set at være offentlig infrastruktur bliver store lufthavne i flere lande gradvist omdannet til selskaber med blandet eller rent privat ejerskab og fremstår i dag som internationale service-selskaber, der også investerer midler og ekspertise i udvikling og drift af andre lufthavne.

Med lovforslaget får Københavns Lufthavne A/S mulighed for på et forretningsmæssigt grundlag at kunne udvide sit virkefelt, herunder også mulighed for at følge en international udviklingsstrategi. Men det sikres samtidig, at dette ikke sker på bekostning af den nødvendige drift af lufthavnene i Kastrup og Roskilde, idet der navnlig til den fortsatte udvikling af den internationale lufthavn i Kastrup knytter sig vitale samfundsmæssige interesser. Dette sikres ved, at disse udvidede erhvervsaktiviteter underlægges visse begrænsninger.

## 2. Lovforslagets indhold.

Lovforslaget indebærer som anført, at de nuværende begrænsninger for selskabets aktiviteter ophæves, således at der skabes mulighed for, at selskabet kan udvide virkefeltet for dets aktiviteter, idet de nærmere vilkår herfor fastlægges. I forbindelse hermed foreslås i øvrigt mindre ændringer i loven.

Kerneområdet for selskabets erhvervsaktiviteter vil således fortsat være driften og udbygningen af lufthavnene i Kastrup og Roskilde, og det præciseres, at selskabet også skal eje disse lufthavne. Selskabet vil ligeledes fortsat kunne etablere, erhverve og drive sådan virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med lufthavnenes drift, og det præciseres, at denne sammenhæng også skal være geografisk forbundet med driften af disse lufthavne.

Efter lovforslaget får selskabet fremover mulighed for at etablere, erhverve og drive anden lufthavnsvirksomhed, samt øvrig virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med lufthavnsvirksomhed. Herved får selskabet mulighed for at gøre brug af sin ekspertise og ekspandere internationalt på linje med andre store internationale orienterede lufthavne, herunder gennem ejerskab af andre lufthavne.

Der knytter sig imidlertid sådanne interesser og forpligtelser til lufthavnene i Kastrup og Roskilde - ikke mindst til den internationale lufthavn i Kastrup - at erhvervsaktiviteter, der ikke forretningsmæssigt og geografisk relaterer sig til driften af disse lufthavne, foreslås underlagt visse begrænsninger.

Forslaget vedrørende § 4, stk. 3, indebærer således, at selskabets udøvelse af anden lufthavnsvirksomhed end driften af de to nævnte lufthavne og den virksomhed, som har en forretningsmæssig og geografisk sammenhæng med driften af disse to lufthavne, kun kan ske forudsat, at erhvervsaktiviteterne foregår i datterselskaber eller anden tilsvarende virksomhed med begrænset hæftelse, at selskabets kapitalberedskab er tilstrækkeligt til varetagelse af en forsvarlig drift af lufthavnene i Kastrup og Roskilde, samt at der ikke af selskabet udstedes garantier, der samlet overstiger 20 % af selskabets egenkapital.

Med forslaget vedrørende § 4, stk. 4, præciseres det, at selskabets udøvelse af virksomhed ud over driften af lufthavnene i Kastrup og Roskilde, tillige kan ske gennem erhvervelse og besiddelse af ejerandele i virksomheder, der driver sådan virksomhed. Dette gælder således også for den virksomhed, der har en forretningsmæssig og geografisk sammenhæng med driften af disse to lufthavne, jf. lovens § 4, stk. 2, idet denne virksomhed således også kan foregå i virksomheder, der delvist eller fuldt ud er ejet af selskabet. Det er ikke tanken, at selskabet skal gå ind i luftfart eller anden form for transportvirksomhed.

Lovforslaget indebærer endvidere, at Københavns Lufthavne A/S' forpligtelse i forhold til staten til at beskæftige de tjenestemænd, der frivilligt lader sig udlåne, indføres direkte i loven. Herved præciseres det, at disse betingelser fortsat vil være gældende.

I bemærkningerne til loven fra 1990 er det dels anført, at internationale aftaler anføres specifikt i selskabets vedtægter, dels at der i vedtægterne indsættes en bestemmelse om, at statens repræsentanter skal udgøre flertallet i selskabets bestyrelse, jf. Folketingstidende 1989-90, tillæg A, sp. 5108 og 5110. I forbindelse med at statens andel af aktiekapitalen nu agtes reduceret yderligere, vil bestemmelsen om, at statens repræsentanter skal udgøre flertallet i bestyrelsen, kunne

ophæves. Tilsvarende vil det være uhensigtsmæssigt, at Københavns Lufthavne A/S vil skulle gennemføre vedtægtsændringer hver gang den danske regering måtte indgå nye internationale aftaler, og denne bestemmelse vil derfor også kunne ophæves. Herved ændres ikke ved det forhold, at selskabet fortsat vil skulle overholde de internationale aftaler, som Danmark indgår.

### 3. Forslagets administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige

Forslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser for det offentlige.

Et yderligere aktiesalg, hvorved statens ejerandel i Københavns Lufthavne A/S nedbringes fra de nuværende 51% til 34%, forventes at indbringe staten i størrelsesordenen 1 mia. kr. Et aktiesalg vil samtidig indebære, at statens årlige aktieudbytte fremover bliver mindre. Såfremt der er tjenestemænd, der ikke ønsker at bevare deres beskæftigelse i lufthavnene enten ved overgang til ansættelse i selskabet eller ved fortsat udlån, vil staten skulle anvise disse anden passende be-

skæftigelse i staten eller afholde udgifter til ventepenge/rådighedsløn og pension, idet udgifterne vil blive afholdt over Finanslovens § 36, Pensionsvæsenet.

### 4. Forslagets administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget vil udvide lufthavnens kommercielle muligheder. Forslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

### 5. Forslagets miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

### 6. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget skønnes ikke at indeholde EU-retlige aspekter.

### 7. Høring

Erhvervsministeriet, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Statsansattes Kartel og Københavns Lufthavne A/S høres over lovforslaget.

## 8. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner	Salget af aktier vil indbringe et provenu til staten.	Ved aktiesalg vil det fremtidige aktieudbytte reduceres. Endvidere kan der udløses rådighedsløn til tjenestemænd, der ikke frivilligt vil udlånes til selskabet og ikke kan placeres i anden passende stilling i staten.
Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner	Nej	Nej
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forslaget vil udvide lufthavnens kommercielle muligheder.	Nej
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Nej
Miljømæssige konsekvenser	Nej	Nej
Administrative konsekvenser for borgerne	Nej	Nej
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget skønnes ikke at indeholde EU-retlige aspekter	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Til nr. 1, 2 og 3

Efter § 4, stk. 1, i den gældende lov er Københavns Lufthavne A/S' formål at drive og udbygge lufthavnene i Kastrup og Roskilde. Med den foreslåede justering af § 4, stk. 1, præciseres det, at selskabets formål tillige er at eje disse lufthavne.

Herudover kan selskabet ifølge lovens § 4, stk. 2, etablere, erhverve og drive virksomhed, der har en forretningsmæssig sammenhæng med lufthavnenes drift.

Københavns Lufthavne A/S anses for at være et af lufthavnssektorens mest veldrevne selskaber, der har formålet at drive lufthavnen i Kastrup godt og effektivt og udbygge den i takt med trafikvæksten. Selskabet har således også udviklet sit forretningsgrundlag gennem en forøgelse af koncessionsindtægterne fra butikshandelen i lufthavnen, opførelsen af et hotel og gennem deltagelse i et internationalt konsortium, der har fået koncession på driften af 9 lufthavne i Mexico. Lufthavnen har færdiggjort et større byggeprogram med bl.a. Finger Vest, Terminal 3, bagagesorteringsbygning og cargo-center. Lufthavnshotellet er under opførelse.

Med den foreslåede ændring af § 4, stk. 2, fastsættes det, at selskabets udøvelse af erhvervsvirksomhed ud over det egentlige formål, driften og udbygningen af lufthavnene i Kastrup og Roskilde, foruden en forretningsmæssig sammenhæng også skal have en geografisk sammenhæng med driften af disse lufthavne.

De store anlægsprojekter i lufthavnen i Kastrup er efterhånden ved at være tilendebragt, og i de kommende år ventes en mere begrænset udbygningsaktivitet af lufthavnen. Samtidig forventes en række muligheder at åbne sig for investeringer i lufthavne i andre lande, hvor selskabets ekspertise i lufthavnsdrift vil være efterspurgt.

Selskabets muligheder for ekspansion begrænser sig imidlertid til virksomhed, der har en sammenhæng med driften af lufthavnene i Kastrup og Roskilde. Loven hjemler således utvivlsomt salget af den ekspertviden, som lufthavnsvirksomheden råder over, som det eksempelvis er tilfældet med Københavns Lufthavne A/S' engagement i Mexico, hvorimod der i loven ikke er hjemmel til egentlige investeringer i andre lufthavne. Herved afskæres selskabet fra de muligheder, som konkurrerende internationale lufthavne opererer med.

Forslaget til § 4, stk. 3, indebærer derfor, at selskabet desuden kan etablere, erhverve og drive anden lufthavnsvirksomhed samt øvrig virksomhed, som har

en forretningsmæssig sammenhæng med lufthavnsvirksomhed generelt. Herved får selskabet mulighed for at investere i andre lufthavne og dermed gøre brug af sin ekspertise og ekspandere internationalt på linje med andre store internationalt orienterede lufthavne.

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger, knytter der sig sådanne interesser og forpligtelser til lufthavnene i Kastrup og Roskilde - ikke mindst til den internationale lufthavn i Kastrup - at erhvervsaktiviteter, der ikke forretningsmæssigt og geografisk relaterer sig til driften af disse lufthavne, foreslås underlagt visse begrænsninger.

Forslaget til § 4, stk. 3, indebærer således også, at det er en forudsætning for, at Københavns Lufthavne A/S kan udøve anden virksomhed end erhvervsaktiviteterne efter stk. 1 og stk. 2, at selskabets kapitalberedskab til enhver tid er tilstrækkeligt til forsvarlig drift og udbygning af lufthavnene i Kastrup og Roskilde. Bestyrelsen har ifølge aktieselskabslovens § 54, stk. 3, pligt til at tilse dette, og denne forpligtelse præciseres ved lovforslaget. Hertil kommer, at erhvervsaktiviteterne kun må foregå i datterselskab eller tilsvarende virksomhed med begrænset hæftelse, og der må i den forbindelse ikke udstedes garantier, såfremt disse samlet overstiger 20 % af selskabets egenkapital på det tidspunkt, hvor garantien gives. Ved eventuelle garantier skal bestyrelsen foretage en nøje vurdering af risikoen, idet garantistillelsen skal opgøres på baggrund af det seneste aflagte årsregnskab eller kvartalsregnskab. Selskabet er ikke begrænset i sin ret til at udstede garantier for erhvervsaktiviteterne, der udføres i medfør af stk. 1 og 2, hvorimod udstedelse af garantier for den øvrige virksomhedsudøvelse i stk. 3 kun kan finde sted med de anførte begrænsninger.

Københavns Lufthavne A/S får således mulighed for at investere internationalt, men det sikres samtidig, at dette ikke sker på bekostning af den nødvendige drift og udbygning af lufthavnene i Kastrup og Roskilde. Københavns Lufthavne A/S' fremtidige engagement i Mexico vil således skulle opfylde kravene i § 4, stk. 3.

Med forslaget til § 4, stk. 4, præciseres det, at selskabets udøvelse af anden virksomhed end driften af lufthavnene i Kastrup og Roskilde, tillige kan ske gennem erhvervelse og besiddelse af ejerandele i virksomheder, der driver sådan virksomhed. Der ligger ikke heri nogen begrænsning i selskabets muligheder for selv at drive virksomheder.

Til nr. 4

Ved dannelsen af Københavns Lufthavne A/S i 1990 blev de statstjenestemænd, der ved selskabets

overtagelse af driften gjorde tjeneste ved Københavns Lufthavnsvæsen, forpligtet til fortsat at gøre tjeneste ved lufthavnene i København og Roskilde. Deres ansættelsesforhold til staten blev således opretholdt, medmindre de accepterede et tilbud fra lufthavnsselskabet om ansættelse i dette.

I forbindelse med nedbringelsen af statens aktieandel fra 75 til 51% i 1996, jf. lov nr. 338 af 1. maj 1996 om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S, blev tjenestemændenes pligt til fortsat at gøre tjeneste ved lufthavnene ophævet og erstattet af frivillighed, men selskabet havde fortsat en forpligtelse i forhold til staten til at beskæftige de tjenestemænd, der frivilligt lod sig udlåne. Der henvises til lovforslagets bemærkninger, jf. Folketingstidende 1995-96, tillæg A, side 4410. Det foreslås nu, at denne pligt indføjedes direkte i loven som § 7, stk. 3.

I forbindelse med den forestående nedbringelse af statens aktiepost vil tjenestemændene på ny skulle tage stilling til spørgsmålet om fortsat frivilligt udlån til selskabet.

De tjenestemænd, der ikke fortsat vil lade sig udlåne eller overgå til ansættelse i selskabet, søges anvist anden passende stilling inden for staten efter de gældende regler herom. Hvis det ikke er muligt at omplacere tjenestemændene, har de ret til afsked med rådgivningsløn og pension.

Til nr. 5

Der er tale om konsekvensændringer som følge af forslaget i nr. 6, hvorefter der indsættes et nyt stk. 3 i lovens § 7.

*Til § 2*

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. april 2000.

## Bilag 1

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

## Gældende formulering

§ 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 lufthavnens drift.

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

## Lovforslaget

## § 1

I lov nr. 428 af 13. juni 1990 om Københavns Lufthavne A/S, som ændret ved lov nr. 804 af 3. december 1990 og lov nr. 338 af 1. maj 1996, foretages følgende ændringer:

1. § 4, stk. 1, 1 pkt., affattes således:

»Selskabets formål er at eje, drive og udbygge lufthavnene i Kastrup og Roskilde.«

2. I § 4, stk. 2, indsættes efter »forretningsmæssig«: »og geografisk«.

3. I § 4 indsættes efter stk. 2, som nye stykker:

»Stk. 3. Selskabet kan desuden etablere, erhverve og drive anden lufthavnsvirksomhed samt øvrig virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med lufthavnsvirksomhed, såfremt det sker i datterselskaber eller andre virksomheder med begrænset hæftelse, og selskabet har det fornødne kapitalberedskab til en forsvarlig opfyldelse af det i stk. 1 anførte formål. Selskabet må ikke udstede garantier til disse selskaber og virksomheder, der overstiger 20 pct. af selskabets egenkapital på det tidspunkt, hvor garantien udstedes.

Stk. 4. Selskabet kan udøve den i stk. 2 og 3 nævnte virksomhed gennem erhvervelse og besiddelse af ejerandele i virksomheder, der driver aktiviteter omfattet af stk. 2 og 3.«

Stk. 3-5 bliver herefter stk. 5-7.

*Gældende formulering*

*Stk. 4.* Selskabet skal i sin virksomhed re-  
spekttere alle internationale aftaler, som er ind-  
gået eller indgås af den danske regering med  
henblik på regulering af civil lufttrafik, der be-  
rører Danmark.

§ 7. De statstjenestemænd, der ved selskabets  
overtagelse af driften gør tjeneste ved Køben-  
havns Lufthavnsvæsen, bevarer deres ansættel-  
sesforhold til staten.

*Stk. 2.* Selskabet tilbyder de i stk. 1 nævnte  
tjenestemænd overgang til ansættelse i selska-  
bet.

*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 tjeneste-  
mandspensionslovgivningen.

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

*Stk. 5.* De tjenestemænd, der omfattes af  
stk. 1 og stk. 3, har på lige fod med selskabets  
øvrige medarbejdere ret til at vælge medarbej-  
derrepræsentanter til aktieselskabets bestyrelse  
og er på tilsvarende måde valgbare til bestyrel-  
sen, jf. aktieselskabslovgivningens bestemmel-  
ser herom.

*Lovforslaget*

4. I § 7 indsættes efter *stk. 2* som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Selskabet har pligt til at beskæftige  
de tjenestemænd, som ikke ønsker at overgå til  
ansættelse efter *stk. 2*, men som fortsat ønsker  
at gøre tjeneste ved lufthavnene i Kastrup og  
Roskilde.«

*Stk. 3-5* bliver herefter *stk. 4-6*.

5. I § 7 ændres i *stk. 4 og 5*, der bliver *stk. 5 og  
6*, »*stk. 3*« til: »*stk. 4*«.

## § 2

Loven træder i kraft den 1. april 2000.



## F. t. l. vedr. Københavns Lufthavne A/S

Til lovforslag nr. L 191. Skriftlig fremsættelse (11. februar 2000)

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S. (Udvidelse af selskabets forretningsmæssige muligheder m.v.).*

(Lovforslag nr. L 191).

Det overordnede formål med lovforslaget er at give Københavns Lufthavne A/S en øget mulighed for på et forretningsmæssigt grundlag at gøre brug af sin ekspertise inden for lufthavnsdrift, herunder gennem investeringer i andre lufthavne.

Lovforslaget indebærer, at der skabes mulighed for, at selskabet kan udvide virkefeltet for dets aktiviteter, idet de nærmere vilkår herfor fastlægges. I forbindelse hermed foreslås i øvrigt mindre ændringer i loven.

Selskabet får fremover mulighed for at etablere, erhverve og drive anden lufthavnsvirksomhed, samt øvrig virksomhed som har en forretningsmæssig sammenhæng med lufthavnsvirksomhed. Herved får selskabet mulighed for at gøre brug af sin ekspertise og ekspandere internationalt på linje med andre store internationalt orienterede lufthavne, herunder gennem ejerskab af andre lufthavne.

Der knytter sig imidlertid sådanne interesser og forpligtelser til lufthavnene i Kastrup og Roskilde – ikke mindst til den internationale lufthavn i Kastrup – at erhvervsaktiviteter, der ikke forretningsmæssigt og geografisk relaterer sig til

driften af disse lufthavne, foreslås underlagt visse begrænsninger:

Forslaget indebærer således, at selskabets udøvelse af anden lufthavnsvirksomhed end driften af de to nævnte lufthavne og den virksomhed, som har en forretningsmæssig og geografisk sammenhæng med driften af disse to lufthavne, kun kan ske forudsat, at erhvervsaktiviteterne foregår i datterselskaber eller anden tilsvarende virksomhed med begrænset hæftelse, at selskabets kapitalberedskab er tilstrækkeligt til varetagelse af en forsvarlig drift af lufthavnene i Kastrup og Roskilde, samt at der ikke af selskabet udstedes garantier, der samlet overstiger 20 % af selskabets egenkapital.

Endelig indebærer lovforslaget, at Københavns Lufthavne A/S' forpligtelse i forhold til staten til at beskæftige de tjenestemænd, der frivilligt lader sig udlåne, indføjles direkte i loven. Herved præciseres det, at disse betingelser fortsat vil være gældende.

I øvrigt kan jeg oplyse, at bestyrelsen i Københavns Lufthavne A/S den 3. februar 2000 har truffet beslutning om at indstille til den kommende generalforsamling, at aktiekapitalen forhøjes fra 905 til 910 mio. kr. med henblik på udstedelse af medarbejderaktier i anledning af lufthavnens 75-års jubilæum. Den danske stat agter at stemme for forhøjelsen af aktiekapitalen på generalforsamlingen.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til det høje Tings velvillige og hurtige behandling.