

Skriftlig fremsættelse af lovforslag

*Lovforslag som fremsat*

Udvalgsarbejde

Betænkning over lovforslag

Lovforslag som vedtaget

Ændringslov

#### Den fulde tekst

Fremsat den 23. februar 2005 af trafik- og energiministeren (Flemming Hansen)

## Forslag

til

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

(Flyvepladser med vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser )

### § 1

I lov om Københavns Lufthavne A/S, jf. lovbekendtgørelse nr. 517 af 9. juni 2000, foretages følgende ændringer:

1. *§ 1, stk. 2*, ophæves.
2. I *§ 3* ændres »Trafikministeren« til: »Finansministeren«.
3. *§§ 4 og 5* ophæves.

### § 2

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001, som ændret ved lov nr. 1074 af 17. december 2002 og lov nr. 475 af 9. juni 2004, foretages følgende ændringer:

1. I *§ 57* indsættes som *stk. 2*:
  - » *Stk. 2*. I tilladelser til flyvepladser, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, kan der herudover stilles følgende særlige vilkår:
- 1) Flyvepladsen skal drives som et EU- eller EØS-selskab omfattet af Det Europæiske Fællesskabs regler.
- 2) Selskabets hovedformål skal være at eje, drive og udbygge flyvepladsen. Selskabet skal gennemføre den udbygning af flyvepladsen, som er nødvendig for at fremme og sikre afviklingen af lufttrafikken til og fra Danmark. Selskabet kan etablere, erhverve og drive virksomhed, som har en forretningsmæssig og geografisk sammenhæng med flyvepladsens drift.
- 3) Selskabet kan desuden etablere, erhverve og drive anden flyvepladsvirksomhed samt øvrig virksomhed, hvis det har en forretningsmæssig sammenhæng med flyvepladsvirksomhed, og det sker i datterselskaber eller andre virksomheder med begrænset hæftelse, og selskabet har det fornødne kapitalberedskab til opfyldelse af det under nr. 2 nævnte hovedformål.
- 4) Selskabet må ikke udstede garantier til de i nr. 3 nævnte virksomheder, der overstiger 20 pct. af selskabets egenkapital på det tidspunkt, hvor garantien stilles.
- 5) Selskabet kan udøve den i nr. 3 nævnte virksomhed gennem erhvervelse og besiddelse af ejerandele i virksomheder, der driver aktiviteter omfattet af nr. 3.
- 6) Selskabet skal sikre, at flyvepladsen til enhver tid opfylder Danmarks behov for nationale og internationale, herunder interkontinentale, trafikforbindelser ved at kunne tilbyde den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af lufttrafik.

- 7) Trafik- og energiministerens kan for at tilgodese væsentlige samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn med en rimelig frist meddele selskabet et begrundet pålæg om at gennemføre foranstaltninger, der sikrer, at flyvepladsen kan opfylde den i nr. 6 nævnte nødvendige kapacitet. Selskabet kan med en rimelig frist pålægges at fremsende en redegørelse for, hvordan selskabet agter at gennemføre den af trafik- og energiministerens pålagte foranstaltning. Ministeren skal i pålægget gøre opmærksom på, at pålægget kan indbringes for domstolene.
- 8) Trafik- og energiministerens skal have forudgående underretning om følgende foranstaltninger:
  - a) ethvert forslag til beslutning, disposition eller omlægning af driften, der indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke vil kunne tilbyde den i nr. 6 beskrevne nødvendige kapacitet, og
  - b) ethvert forslag om ændring af selskabets vedtægter, der indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke vil kunne tilbyde den i nr. 6 beskrevne nødvendige kapacitet.
- 9) Trafik- og energiministerens kan modsætte sig foranstaltninger efter nr. 8, hvis ministeren finder, at de indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke til enhver tid vil kunne tilbyde den i nr. 6 beskrevne nødvendige kapacitet, således at væsentlige samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn ikke tilgodeses. Hvis trafik- og energiministerens ønsker at modsætte sig foranstaltningen, skal ministeren afgive en begrundet indsigelse senest 1 måned efter, at underretningen er kommet frem. Trafik- og energiministerens skal i indsigelsen gøre opmærksom på, at indsigelsen kan indbringes for domstolene. Hvis trafik- og energiministerens gør indsigelse, kan foranstaltningen ikke gennemføres.
- 10) Selskabet skal hvert kvartal til trafik- og energiministerens levere statistiske oplysninger for flyvepladsens lufttrafik. Desuden skal selskabet indsende dagsordener for generalforsamlinger med eventuelle bilag, referater fra generalforsamlinger, årsregnskaber for selskabet samt alle fondsårsmeddelelser og andre tilsvarende offentlige meddelelser og dokumenter.
- 11) Andre særlige vilkår, der varetager væsentlige samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn for så vidt angår den i nr. 6 beskrevne nødvendige kapacitet.«

**2. I § 58 indsættes som stk. 2 og 3 :**

»Stk. 2. Trafik- og energiministerens kan uden varsel tilbagekalde tilladelsen, hvis selskabet ikke opfylder et i medfør af § 57, stk. 2, nr. 6, meddelt vilkår om, at selskabet skal sikre Danmarks behov for nationale og internationale trafikforbindelser ved at kunne tilbyde den nødvendige kapacitet, eller hvis selskabet ikke efterkommer et pålæg meddelt efter § 57, stk. 2, nr. 7. Trafik- og energiministerens kan ligeledes uden varsel tilbagekalde tilladelsen, hvis selskabet ikke underretter ministerens om en foranstaltning omfattet af § 57, stk. 2, nr. 8, eller hvis selskabet gennemfører en foranstaltning på trods af trafik- og energiministerens indsigelse i medfør af § 57, stk. 2, nr. 9.

Stk. 3. Tilbagekaldelsen skal indeholde oplysning om adgangen efter § 146 b til at forlange domstolsprøvelse og om fristen herfor.«

**3. Efter § 58 indsættes:**

»§ 58 a. Trafik- og energiministerens kan helt eller delvist overtage flyvepladser, der er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, for at sikre, at flyvepladsen til enhver tid kan opfylde Danmarks behov for nationale og internationale trafikforbindelser ved at kunne tilbyde den i § 57, stk. 2, nr. 6, beskrevne nødvendige kapacitet. Erstatningen fastsættes efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.«

**4. I § 146 b, 1. pkt., og § 146 c, 1. pkt., ændres »efter« til: »efter § 58 og«.**

**§ 3**

Loven træder i kraft den 1. juni 2005.

# ***Bemærkninger til lovforslaget***

## *Almindelige bemærkninger*

Lovforslaget er – med enkelte ændringer – en genfremsættelse af L 76, som blev fremsat for Folketinget den 4. november 2004 (Folketingstidende 2004-2005 tillæg A side 2209), 1. behandlet i Folketinget den 18. november 2004 (Folketingets forhandlinger fra nævnte dato side 1495), betænkning afgivet af Trafikudvalget den 16. december 2004, og 2. behandlet af Folketinget den 13. januar 2005.

Det foreliggende lovforslag er således justeret som følge af et spørgsmål fra Trafikudvalget i forbindelse med Folketingets tidligere behandling af lovforslaget. Det foreslås derfor, at det som betingelse for en tilladelse til flyvepladsdrift kan kræves, at der er tilstrækkelige faciliteter i lufthavnen til at kunne betjene interkontinentale ruter.

### 1. Lovforslagets formål og baggrund

Formålet med lovforslaget er at modernisere og præcisere reguleringen af Københavns Lufthavne A/S med henblik på at skabe sikkerhed for, at lovgivningen er i overensstemmelse med EU-retten. Lovforslaget indebærer, at myndighedsreguleringen af Københavns Lufthavne samles i lov om luftfart, mens lov om Københavns Lufthavne A/S alene indeholder bestemmelser med relation til selskabets oprettelse og statens ejerskab. Herved skabes lovgivningsmæssigt en klar sondring mellem statens ejerskab på den ene side og myndighedsrollen på den anden side, svarende til hvad der er sket på en række andre forsyningsområder, f.eks. postområdet.

Samtidig hermed indføres der bestemmelser i lov om luftfart, der giver mulighed for, at der i tilladelser til flyvepladser med vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser kan stilles vilkår, som skal sikre, at Danmark til enhver tid har en flyveplads med den nødvendige kapacitet, der tilgodeser de væsentlige samfundsmæssige og overordnede trafikale hensyn, der knytter sig til flyvepladsen.

Lovforslaget har således til formål at præcisere rammerne for trafik- og energiministerens myndighedsudøvelse i forhold til Københavns Lufthavn i Kastrup. Der er dermed ikke tale om, at trafik- og energiministerens bemyndigelser udvides i forhold til de nuværende.

I april 2000 sendte Europa-Kommissionen en åbningsskrivelse til den danske regering vedrørende reguleringen af Københavns Lufthavne A/S, hvori Kommissionen gjorde gældende, at visse bestemmelser i lov om Københavns Lufthavne A/S og selskabets vedtægter måtte anses for værende i strid med EU-rettens regler om det indre marked. I den danske regerings svar fra juni 2000 afvistes Kommissionens synspunkter.

Åbningsskrivelsen blev i februar 2003 fulgt op af en supplerende åbningsskrivelse, hvori Kommissionen i det væsentlige fastholdt sine synspunkter. I marts 2003 afviste regeringen på ny Kommissionens synspunkter.

I de to åbningsskrivelser har Kommissionen navnlig anfægtet følgende forhold:

- Ejerskabsbegrænsningen, dvs. at ingen aktionærer bortset fra den danske stat må eje mere end 10 pct. af aktiekapitalen (fastsat i vedtægten for Københavns Lufthavne A/S)
- Trafik- og energiministerens ret til at udstede direktiver til lufthavnen (fremgår af § 4, stk. 7, i lov om Københavns Lufthavne A/S)
- Trafik- og energiministerens ret til at godkende vedtægtsændringer og væsentlige beslutninger, herunder opløsning, indskrænkning af trafikken m.v. og afhændelse af lufthavnen (fremgår af § 5 i lov om Københavns Lufthavne A/S)

Efter den danske regerings svar på den supplerende åbningskrivelse blev der i maj 2003 afsagt to principielle domme af EF-Domstolen (sag C-98/01 Kommissionen mod Storbritannien og Nordirland samt sag C-463/00 Kommissionen mod Spanien), der reelt afskærer medlemsstaterne fra at opstille ejerskabsbegrænsninger i privatiserede selskaber (golden shares). Herudover indebærer dommene flere restriktioner på staternes mulighed for at introducere reguleringsinstrumenter i forhold til privatiserede selskaber.

I lyset heraf vurderede regeringen, at ejerskabsbegrænsningen nu måtte anses for at være i strid med EU-retten, hvorfor regeringen i januar 2004 meddelte Kommissionen, at man var indstillet på at søge ejerskabsbegrænsningen ophævet hurtigst muligt. Samtidig meddelte regeringen, at man ville arbejde for en lovændring med henblik på at ændre og præcisere de øvrige reguleringsinstrumenter i forhold til Københavns Lufthavne A/S efter nærmere drøftelse med Kommissionen for at sikre, at disse er i overensstemmelse med EU-retten.

Ejerskabsbegrænsningen i vedtægterne for Københavns Lufthavne A/S blev på en generalforsamling i maj 2004 ophævet på initiativ fra regeringen, således at der ikke længere er begrænsninger i, hvor stor en del af aktiekapitalen en aktionær kan eje, jf. Finansministeriets orienterende aktstykke nr. 99 af 4. februar 2004.

Med dette lovforslag følger regeringen op på de øvrige tilkendegivelser og drøftelser med Kommissionen.

Efter lovforslagets vedtagelse vil regeringen tage initiativ til, at vedtægterne for Københavns Lufthavne A/S ændres i overensstemmelse med lovforslaget.

## 2. Den gældende regulering i lov om Københavns Lufthavne A/S og luftfartsloven

### 2.1. Lov om Københavns Lufthavne A/S

Københavns Lufthavne A/S blev oprettet ved lov nr. 428 af 13. juni 1990 i forbindelse med omdannelsen af Københavns Lufthavnsvæsen til et aktieselskab. Efter loven overtog selskabet driften af Københavns Lufthavn, Kastrup, og Københavns Lufthavn, Roskilde. Disse flyvepladser er de eneste i Danmark, hvis forhold er reguleret i en særlig lov (lov om Københavns Lufthavne A/S).

I forbindelse med vedtagelsen af loven blev det samtidig tilkendegivet, at det efter en overgangsperiode var hensigten at udbyde indtil 25 pct. af aktierne. Siden er statens ejerandel flere gange blevet nedbragt og er i dag på 36,9 pct. af den samlede aktiekapital.

I bemærkningerne til loven fra 1990 er det anført, at der knytter sig vitale overordnede interesser til driften af Danmarks centrale internationale lufthavn, der blandt andet tjener som trafikknudepunkt for SAS' flyvninger til og fra Skandinavien, og at selskabet ikke må kunne tilsidesætte disse interesser.

Den eksisterende lov indeholder derfor en bestemmelse om, at trafik- og energiministeren for at tilgodese samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn kan give selskabet direktiver for udøvelsen af dets virksomhed. Desuden skal selskabets vedtægter og ændringer i disse godkendes af trafik- og energiministeren.

Herudover blev der i 1994 forud for det første aktiesalg i selskabet indsat en ejerskabsbegrænsning i vedtægterne for Københavns Lufthavne A/S, således at ingen aktionær udover den danske stat kunne eje over 10 pct. af aktiekapitalen.

Efter den eksisterende lov er det selskabets formål at eje, 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 forretningsmæssig og geografisk sammenhæng med lufthavnenes drift.

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 lovens 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.

Ovennævnte bestemmelse blev indført i 2000 for at skabe mulighed for, at Københavns Lufthavne A/S på forretningsmæssigt grundlag kunne udvide sit virkefelt, herunder også mulighed for at følge en international udviklingsstrategi. Der knytter sig imidlertid sådanne samfundsmæssige interesser og forpligtelser til lufthavnene i Kastrup og Roskilde – ikke mindst til den internationale lufthavn i Kastrup – at det var nødvendigt, at erhvervsaktiviteter, der ikke forretningsmæssigt og geografisk relaterer sig til driften af disse lufthavne, blev underlagt visse begrænsninger.

## 2.2. Luftfartslovens tilladelsesordning for flyvepladser

Luftfartsloven regulerer forholdene for samtlige flyvepladser i Danmark, herunder Københavns Lufthavne i Kastrup og Roskilde.

Efter luftfartsloven skal der udstedes en tilladelse (koncession), før driften af en lufthavn kan påbegyndes. Denne tilladelse skal efter § 57 i luftfartsloven gives på bestemt tid og gøres afhængig af de vilkår, som skønnes påkrævet, og der er mulighed for at pålægge straf for overtrædelse af vilkår udstedt efter § 57, jf. luftfartslovens § 149, stk. 12.

Tilladelsen kan tilbagekaldes efter § 58, såfremt der ved udøvelsen af tilladelsen sker en væsentlig tilsidesættelse af vilkårene for tilladelsen eller af luftfartsloven generelt. Desuden kan tilladelsen tilbagekaldes, hvis det må antages, at indehaveren af tilladelsen ikke kan gennemføre eller opretholde driften.

## 3. Lovforslagets indhold

Lovforslaget indebærer, at lov om Københavns Lufthavne A/S ændres, således at loven fremover kun vil regulere oprettelsen af selskabet Københavns Lufthavne A/S samt tjenestemændenes forhold. Loven ændres tillige således, at finansministeren bemyndiges til at afhænde aktier i selskabet, idet statens ejerskab i aktieselskabet blev overført fra Trafikministeriet til Finansministeriet ved kongelig resolution af 27. november 2001.

Lovens øvrige bestemmelser ophæves, herunder bestemmelsen om trafik- og energiministerens mulighed for at udstede direktiver og om godkendelse af selskabets vedtægter, som i lyset af den seneste retspraksis må anses for at kunne være i strid med EU-retten. Lovforslaget indebærer således, at trafik- og energiministerens beføjelser i forhold til lufthavnsselskabet vil blive nærmere præciseret i forhold til den gældende regulering efter lov om Københavns Lufthavne A/S.

For det danske samfund er det vigtigt at have en international flyveplads, der til enhver tid kan levere den nødvendige kapacitet med hensyn til behovet for at sikre afviklingen af lufttrafikken til og fra København, herunder mulighed for daglige direkte forbindelser til vigtige europæiske og interkontinentale destinationer. Det er derfor fortsat nødvendigt for staten at have visse reguleringsinstrumenter i forhold til en sådan flyveplads med henblik på at sikre den fortsatte nødvendige kapacitet. Med lovforslaget præciseres de væsentlige samfundsmæssige og overordnede trafikale hensyn, der i givet fald vil skulle være grundlaget for trafik- og energiministerens indgriben.

I lov om luftfart indsættes således bestemmelser, som giver staten mulighed for gennem tilladelsen til lufthavnsdrift at tilgodese væsentlige samfundsmæssige og overordnede trafikale

interesser for flyvepladser, der er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser. Bestemmelserne præciserer de krav, der kan stilles i forbindelse med udstedelsen af tilladelser til sådanne flyvepladser.

Lovforslaget tilsigter således ikke øgede begrænsninger i Københavns Lufthavne A/S' muligheder for at agere forretningsmæssigt i forhold til de begrænsninger, selskabet i dag er underlagt efter lov om Københavns Lufthavne A/S. Lufthavnsselskabets drift skal således fortsat som efter den gældende regulering ske på forretningsmæssigt grundlag.

#### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget skønnes ikke at have økonomiske konsekvenser for stat, amter eller kommuner.

#### 5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget skønnes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR). Da lovforslagets formål er at modernisere og præcisere reguleringen af Københavns Lufthavne A/S med henblik på at skabe sikkerhed for, at lovgivningen er i overensstemmelse med EU-retten (det indre marked), og da lovforslaget indebærer en adskillelse af myndighedsopgaven på den ene side og statens ejerskab på den anden side, vurderer CKR, at lovforslaget ikke indeholder væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det er derfor ikke blevet forelagt et af Erhvervs- og Selskabsstyrelsens virksomhedspaneler.

#### 6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

#### 7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget skal sikre, at luftfartslovgivningen er i overensstemmelse med EU-retten. For så vidt angår de foreslåede reguleringsinstrumenter over for vitale lufthavne i Danmark, tager lovforslagets ordning udgangspunkt i EF-Domstolens sag C-503/99 Kommissionen mod Belgien. I denne dom har EF-Domstolen forholdt sig til medlemsstaternes muligheder for at fastsætte reguleringsinstrumenter i forhold til privatiserede virksomheder.

Sagen vedrørte rettigheder knyttet til en særlig statsaktie i 2 energiselskaber, hvorefter overdragelse eller ændret anvendelse af ledningsnettet og strategiske aktiver skulle anmeldes til den tilsynsførende minister, der kunne modsætte sig overdragelsen. Endvidere kunne ministeren udnævne 2 bestyrelsesmedlemmer, der kunne foreslå ministeren, at bestyrelses- og direktionsbeslutninger i strid med landets energipolitik kunne ophæves.

Domstolen fastslog, at selv om medlemsstaterne kan have en interesse i at bevare en vis indflydelse i privatiserede virksomheder og i den forbindelse fastsætte hindringer for traktatens friheder, skal sådanne hindringer overholde traktatens grundlæggende principper. Endvidere fastslog Domstolen, at artikel 56 om kapitalens fri bevægelighed går videre end til ophævelse af nationalitetsdiskriminerende foranstaltninger. Da de nationale reguleringsinstrumenter udgjorde restriktioner i strid med artikel 56, var de ulovlige, medmindre de opfyldte betingelserne for at opnå undtagelse. Domstolen udtalte endvidere, at da sådanne foranstaltninger udgjorde undtagelser til den fri bevægelighed, skulle foranstaltningerne begrundes og være baseret på objektive kriterier, der kan prøves af domstolene. EF-Domstolen fandt, at den belgiske ordning opfyldte kriterierne.

Med dommen har EF-Domstolen således anerkendt en indsigelsesordning, hvorefter medlemsstaterne kan gøre indsigelse over for visse dispositioner i privatiserede virksomheder, hvis dispositionerne kan bringe overordnede nationale interesser på det pågældende område i fare. EF-Domstolen stillede som betingelse, at indsigelsesretten skulle være begrundet i objektive kriterier, som kan kontrolleres af domstolene.

På den baggrund foreslås det i forslaget til § 57, stk. 2, nr. 9, at trafik- og energiministeren skal kunne modsætte sig foranstaltninger, hvis ministeren finder, at de indebærer en nærliggende risiko for, at flyvepladsen ikke til enhver tid vil kunne opfylde Danmarks behov for nødvendige nationale og internationale trafikforbindelser.

Der henvises i øvrigt til afsnit 1.

#### 8. Høring

Lovforslaget har været forelagt følgende myndigheder og organisationer: KL (Kommunernes Landsforening), Amtsrådsforeningen, Konkurrencestyrelsen, Dansk Industri, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Statsansattes Kartel, Københavns Lufthavne A/S, DANSAM og Billund Lufthavn.

Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg sammen med de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

#### Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget har til formål at sikre, at luftfartslovgivningen er i overensstemmelse med EU-retten. Der henvises til afsnit 1 og 7 i de almindelige bemærkninger.	

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

Til nr. 1

Bestemmelsen i § 1, stk. 2, i lov om Københavns Lufthavne om, at selskabets navn skal være Københavns Lufthavne A/S, foreslås ophævet. Baggrunden herfor er, at det ikke forekommer hensigtsmæssigt, at selskabets navn er fastsat ved lov. Selskabet skal have mulighed for at ændre navn, såfremt selskabet af forretningsmæssige eller andre grunde finder det fordelagtigt.

Efter gældende regler vil selskabet ikke kunne ændre navn uden en lovændring. Selskabet benytter i øvrigt allerede i dag internationalt forkortelsen CPH. Ligeledes vil staten – så længe den nuværende ejerandel bevares – i givet fald kunne forhindre en navneændring, idet en sådan forudsætter en vedtægtsændring.

Til nr. 2

Det foreslås, at »trafikministeren« ændres til »finansministeren« i § 3 i lov om Københavns Lufthavne A/S. Begrundelsen herfor er, at varetagelsen af ejerskabet af Københavns Lufthavne A/S ved kongelig resolution af 27. november 2001 blev overført fra Trafikministeriet til Finansministeriet.

Til nr. 3

For så vidt angår ophævelsen af § 4, stk. 7, og § 5 henvises til afsnit 1 i de almindelige bemærkninger, hvoraf fremgår, at EF-Domstolen i to nye domme har fastslået, at medlemsstaterne har begrænsede muligheder for at introducere reguleringsinstrumenter i forhold til privatiserede selskaber. Kommissionen har således tilkendegivet, at trafik- og energiministerens brede adgang til at udstede direktiver til selskabet og at godkende selskabets vedtægter og ændringer i disse er i strid med EU-retten.

Det foreslås derfor, at de nævnte bestemmelser i lov om Københavns Lufthavne A/S ophæves og erstattes af nye bestemmelser i lov om luftfart, der ikke er knyttet til Københavns Lufthavne A/S som selskab, men til selve flyvepladsen i Kastrup samt generelt andre flyvepladser, hvis disse i fremtiden må vurderes at få vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, jf. forslagets § 2.

Desuden foreslås bestemmelsen i § 4, stk. 6, i lov om Københavns Lufthavne A/S, om at selskabet i sin virksomhed skal respektere alle nuværende og kommende internationale aftaler vedrørende regulering af civil luftrafik, ophævet. Baggrunden herfor er, at internationale aftaler som udgangspunkt bliver indgået af og kun retter sig mod stater. Hvis aftalen skal være en del af national ret og dermed bindende i forhold til virksomheder og borgere, skal aftalen gennemføres i dansk ret. Det sker også i det omfang, det er relevant, i Bestemmelser for Civil Luftfart. Der ændres således ikke ved det forhold, at selskabet fortsat skal overholde de internationale aftaler, som Danmark indgår og gennemfører i dansk ret.

Efter den eksisterende bestemmelse i § 4, stk. 1, i lov om Københavns Lufthavne A/S er det selskabets formål at eje, 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 luftrafikken til og fra København.



Denne bestemmelse foreslås sammen med de øvrige dele af § 4 ophævet. I lovforslagets § 2 foreslås, at trafik- og energiministeren kan stille nærmere krav i form af vilkår i forbindelse med en tilladelse til drift af en flyveplads, der har en særlig vital betydning for Danmark.

Lufthavnsselskabets primære opgave skal således fortsat være den samme som hidtil, nemlig at eje, drive og udbygge flyvepladsen og sikre afviklingen af lufttrafikken til og fra København. Herunder hører naturligvis fortsat opgaven med at renovere lufthavnsanlæggene, således at de til enhver tid er i stand til at danne grundlag for en forsvarlig afvikling af flytrafikken. Det foreliggende lovforslag tilsigter således ikke ændringer eller øgede begrænsninger i forhold til selskabets muligheder for erhvervsaktiviteter i dag. Kerneområdet skal således fortsat være at eje, drive og udbygge flyvepladsen.

Forslaget indebærer således, at den nærmere regulering af lufthavnens virksomhed ophæves i loven om Københavns Lufthavne A/S, og at der i medfør af lov om luftfart bliver mulighed for at stille visse særlige krav som vilkår for en tilladelse til drift af flyvepladser, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser.

### *Til § 2*

I vurderingen af, om en flyveplads er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, vil indgå:

- Flyvepladsens placering, herunder i forhold til landets samlede trafiksystem, f.eks. om flyvepladsen er vigtig i forbindelse med trafikbetjeningen af hovedstadsområdet eller anden storby.
- Om der er eller vil blive foretaget større infrastrukturinvesteringer begrundet i flyvepladsens placering og betydning, f.eks. i vej- og toget med henblik på at sikre flyvepladsens rolle i trafiksystemet.

Der knytter sig sådanne væsentlige samfundsmæssige og overordnede trafikale interesser og forpligtelser til driften af en sådan flyveplads, at det er væsentligt, at staten har mulighed for at gribe ind, hvis der er fare for, at disse samfundsmæssige hensyn tilsidesættes. Det er således vigtigt for det danske samfund fortsat at have særlige reguleringsinstrumenter, der sikrer, at en sådan flyveplads til enhver tid kan fungere som trafikknudepunkt for det danske samfund. U hensigtsmæssige ændringer i driften og kapaciteten vil kunne have store afledte effekter på luftfartsforbindelserne og den øvrige trafik.

Det må formodes, at der for tiden i et land af Danmarks størrelse kun er behov for én større international flyveplads, og der knytter sig derfor også særlige sikkerhedspolitiske interesser til denne flyveplads. 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 begrænsninger. 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 flyvepladssydelser, 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 muligheden for, at selve ydelsen bliver leveret af andre end flyvepladsselskabet.

Selskabet vil således som indehaver af tilladelsen have en pligt til at sikre, at flyvepladsen har en sådan kapacitet, at der er mulighed for at tilbyde flyselskaberne daglige start- og landingsmuligheder for direkte flyforbindelser til de større hovedstæder og andre vigtige trafikknudepunkter i Europa. Desuden skal der være mulighed for direkte flyforbindelser til vigtige interkontinentale destinationer. I tilknytning hertil kan trafik- og energiministeren pålægge selskabet at gennemføre foranstaltninger, der bidrager til, at selskabet opfylder dette behov, herunder gennemføre den udbygning af flyvepladsen, som trafik- og samfundsudviklingen tilsiger.

Formålet med bestemmelsen er således at tilskynde selskabet til at tilpasse sin kapacitet til trafik- og samfundsudviklingen. Manglende efterlevelse af et pålæg kan føre til inddragelse af tilladelsen, jf. § 58, stk. 2.

Desuden vil selskabet kunne pålægges at fremsende en redegørelse for, hvordan selskabet agter at gennemføre den af trafik- og energiministeren pålagte foranstaltning. Trafik- og energiministeren skal ved pålægget af en sådan redegørelse tillige fastsætte en rimelig frist med hensyn til redegørelsens fremsendelse, afhængigt af dennes omfang og kompleksitet.

Det foreslås, at der indsættes en bestemmelse om forudgående underretningspligt for selskabet til trafik- og energiministeren i de tilfælde, hvor selskabet agter at stille forslag til beslutninger, dispositioner, omlægning af driften eller vedtage vedtægtsændringer, som kan indebære en væsentlig risiko i forhold til den fortsatte nødvendige kapacitet. Et eksempel herpå kan være, hvis lufthavnsselskabet ikke udbygger flyvepladsen i forhold til trafikudviklingen på luftfartsområdet eller foretager dispositioner, som afskærer flyselskaber fra daglige afgang til centrale europæiske destinationer.

Desuden foreslås det, at der indsættes en bestemmelse om, at trafik- og energiministeren inden for en frist på en måned kan gøre indsigelse mod foranstaltninger af ovennævnte karakter.

Det fremgår udtrykkeligt af lovteksten, at både et pålæg om at gennemføre foranstaltninger og indsigelser skal begrundes, og at myndighederne derfor bør være særligt opmærksomme på forvaltningsrettens begrundelseskrav. Der er herved lagt vægt på, at der er tale om et betydeligt indgreb i selskabets selvbestemmelsesret. Hvis der gøres indsigelse, kan foranstaltningen ikke gennemføres.

Selskabet vil naturligvis i overensstemmelse med de almindelige regler kunne indbringe både trafik- og energiministerens pålæg om at gennemføre foranstaltninger og trafik- og energiministerens indsigelse for domstolene. Trafik- og energiministeren er i medfør af bestemmelsen forpligtet til at oplyse selskabet herom i såvel pålæg som indsigelse.

Indbringelse for domstolene har ikke opsættende virkning, medmindre retten beslutter dette.

Med lovforslaget får trafik- og energiministeren mulighed for dels at pålægge selskabet at gennemføre foranstaltninger, dels at modsætte sig visse af selskabets foranstaltninger med henblik på at sikre, at lufthavnen kan tilbyde den nødvendige kapacitet. Disse bestemmelser præciserer og ligger inden for den bemyndigelse, som trafik- og energiministeren i dag har for at give Københavns Lufthavne A/S direktiver for udøvelsen af dets virksomhed for at tilgodese samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn i medfør af § 4, stk. 7, i lov om Københavns Lufthavne A/S. Lovforslaget har således ikke til hensigt at udvide trafik- og energiministerens beføjelse til at gribe ind over for selskabet.

Desuden foreslås det, at der kan stilles vilkår om, at selskabet hvert kvartal til trafik- og energiministeren skal levere statistiske oplysninger for flyvepladsens lufttrafik. Der vil således bl.a. kunne stilles krav om oplysninger om passagerbevægelser, starter og landinger samt fragt. Desuden skal selskabet indsende dagsordener for generalforsamlinger med eventuelle bilag,

referater fra generalforsamlinger, årsregnskaber for selskabet samt alle fondsbørsmeddelelser og andre tilsvarende offentlige meddelelser og dokumenter.

Endeligt foreslås det, at der kan stilles andre særlige vilkår, der varetager væsentlige samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn for så vidt angår den i nr. 6 beskrevne nødvendige kapacitet.

Ovennævnte vilkår kan stilles samlet eller enkeltvis.

Der er mulighed for at pålægge straf for overtrædelse af vilkårene efter lov om luftfart § 149, stk. 12.

Til nr. 2

Det foreslås, at der i § 58, stk. 2, i luftfartsloven indsættes en bestemmelse, der giver trafik- og energiministeren mulighed for uden varsel at tilbagekalde tilladelsen. Tilbagekaldelse kan finde sted i følgende tilfælde, hvis selskabet:

- ikke opfylder et i medfør af § 57, stk. 2, nr. 6, stillet vilkår.
- ikke inden for den fastsatte tidsfrist gennemfører en pålagt foranstaltning i medfør af § 57, stk. 2, nr. 7.
- har foretaget en foranstaltning, som er omfattet af § 57, stk. 2, nr. 7, og undlader at underrette ministeren herom, eller
- gennemfører en foranstaltning på trods af trafik- og energiministerens indsigelse i medfør af § 57, stk. 2, nr. 9.

Tilbagekaldelse af tilladelsen kan kun ske i de situationer, hvor et mindre indgribende indgreb ikke vurderes at være tilstrækkeligt (proportionalitet).

I § 58, stk. 3, foreslås det, at der indsættes en bestemmelse, hvorefter en tilbagekaldelse efter § 58 skal indeholde oplysning om adgangen til efter § 146 b at forlange domstolsprøvelse og om fristen herfor.

Til nr. 3

Det foreslås, at der i § 58 a indsættes en bestemmelse, der giver staten mulighed for helt eller delvist at overtage flyvepladser af vital betydning ved ekspropriation mod erstatning, jf. grundlovens § 73, stk. 1, herunder give driftstilladelsen til flyvepladsen til en anden operatør.

Baggrunden herfor er at sikre Danmarks interesser i opretholdelse af og eventuel videreførelse af driften af sådanne flyvepladser. Overtagelse af flyvepladsen vil selvsagt kun ske i helt ekstraordinære situationer, hvor væsentlige samfundsmæssige interesser på trafikområdet nødvendiggør det. Overtagelse af flyvepladsen kan kun ske i de situationer, hvor et mindre indgribende indgreb ikke vurderes at være tilstrækkeligt (proportionalitet).

Til nr. 4

Det foreslås, at der i § 146 b og § 146 c indsættes en henvisning til § 58. Henvisningen i § 146 b indebærer, at en tilbagekaldelse efter § 58 kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodning herom skal fremsættes over for den myndighed, der har tilbagekaldt tilladelsen, inden 4 uger efter at afgørelsen er meddelt til den pågældende. Myndigheden anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. Anmodning om sagsanlæg har ikke opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve virksomheden, hvortil tilladelse kræves. Ankes en dom, hvorved en tilbagekaldelse ikke findes lovlig, kan den ret, der har afsagt dommen, eller den ret, hvortil sagen

er indbragt, bestemme, at virksomheden, hvortil tilladelse kræves, ikke må udøves under ankesagens behandling.

Henvisningen i § 146 c indebærer, at en tilbagekaldelse efter § 58 til enhver tid efter ansøgning kan ophæves af den myndighed, der har truffet afgørelsen. Hvis en ansøgning herom afslås, kan ansøgeren forlange afgørelsen prøvet ved domstolene, såfremt tilbagekaldelsen er sket indtil videre, og der er forløbet mindst 5 år efter tilbagekaldelsen og mindst 2 år, efter at ophævelsen senest er nægtet ved dom.

*Til § 3*

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juni 2005.

---

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

### *Gældende formulering*

### *Lovforslaget*

#### § 1

Lov om Københavns Lufthavne A/S, jf. lovbekendtgørelse nr. 517 af 9. juni 2000

I lov om Københavns Lufthavne A/S, jf. lovbekendtgørelse nr. 517 af 9. juni 2000, foretages følgende ændringer:

#### § 1. ---

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

1. *§ 1, stk. 2,* ophæves.

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

2. I *§ 3* ændres »Trafikministeren« til: »Finansministeren«.

**§ 4.** Selskabets formål er at eje, drive og udbygge lufthavnene 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.

3. §§ 4 og 5 ophæves.

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

*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. 5.* Selskabets udbygning af de to lufthavne og selskabets drift skal ske på forretningsmæssigt grundlag.

*Stk. 6.* 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. 7.* 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.

## § 2

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001, som ændret ved lov nr. 1074 af 17. december 2002 og lov nr. 475 af 9. juni 2004, foretages følgende ændringer:

1. I § 57 indsættes som *stk. 2*:

*Stk. 2.* I tilladelser til flyvepladser, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, kan der herudover stilles følgende særlige vilkår:

- 1) Flyvepladsen skal drives som et EU- eller EØS-selskab omfattet af Det Europæiske Fællesskabs regler.
- 2) Selskabets hovedformål skal være at eje, drive og udbygge flyvepladsen. Selskabet skal gennemføre den udbygning af flyvepladsen, som er nødvendig for at fremme og sikre afviklingen af lufttrafikken til og fra Danmark. Selskabet kan etablere, erhverve og drive virksomhed, som har en forretningsmæssig og geografisk sammenhæng med flyvepladsens drift.
- 3) Selskabet kan desuden etablere, erhverve og drive anden flyvepladsvirksomhed samt øvrig virksomhed, hvis det har en forretningsmæssig sammenhæng med flyvepladsvirksomhed, og det sker i datterselskaber eller andre virksomheder med begrænset hæftelse, og selskabet har det fornødne kapitalberedskab til opfyldelse af det under nr. 2 nævnte hovedformål.
- 4) Selskabet må ikke udstede garantier til de i nr. 3 nævnte virksomheder, der overstiger 20 pct. af selskabets egenkapital på det tidspunkt, hvor garantien stilles.
- 5) Selskabet kan udøve den i nr. 3 nævnte virksomhed gennem erhvervelse og besiddelse af ejerandele i virksomheder, der driver aktiviteter omfattet af nr. 3.
- 6) Selskabet skal sikre, at flyvepladsen til enhver tid opfylder Danmarks behov for nationale og internationale, herunder interkontinentale, trafikforbindelser ved at kunne tilbyde den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af lufttrafik.
- 7) Trafik- og energiministeren kan for at tilgodese væsentlige samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn med en rimelig frist meddele selskabet et begrundet pålæg om at gennemføre foranstaltninger, der sikrer, at flyvepladsen kan opfylde den i nr. 6 nævnte nødvendige kapacitet. Selskabet kan med en rimelig frist pålægges at fremsende en redegørelse for, hvordan selskabet agter at gennemføre den af trafik- og energiministeren

- pålagte foranstaltning. Ministeren skal i pålægget gøre opmærksom på, at pålægget kan indbringes for domstolene.
- 8) Trafik- og energiministeren skal have forudgående underretning om følgende foranstaltninger:
- a) ethvert forslag til beslutning, disposition eller omlægning af driften, der indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke vil kunne tilbyde den i nr. 6 beskrevne nødvendige kapacitet, og
  - b) ethvert forslag om ændring af selskabets vedtægter, der indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke vil kunne tilbyde den i nr. 6 beskrevne nødvendige kapacitet.
- 9) Trafik- og energiministeren kan modsætte sig foranstaltninger efter nr. 8, hvis ministeren finder, at de indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke til enhver tid vil kunne tilbyde den i nr. 6 beskrevne nødvendige kapacitet, således at væsentlige samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn ikke tilgodeses. Hvis trafik- og energiministeren ønsker at modsætte sig foranstaltningen, skal ministeren afgive en begrundet indsigelse senest 1 måned efter, at underretningen er kommet frem. Trafik- og energiministeren skal i indsigelsen gøre opmærksom på, at indsigelsen kan indbringes for domstolene. Hvis trafik- og energiministeren gør indsigelse, kan foranstaltningen ikke gennemføres.
- 10) Selskabet skal hvert kvartal til trafik- og energiministeren levere statistiske oplysninger for flyvepladsens lufttrafik. Desuden skal selskabet indsende dagsordener for generalforsamlinger med eventuelle bilag, referater fra generalforsamlinger, årsregnskaber for selskabet samt alle fondsbørsmeddelelser og andre tilsvarende offentlige meddelelser og dokumenter.
- 11) Andre særlige vilkår, der varetager væsentlige samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn for så vidt angår den i nr. 6 beskrevne nødvendige kapacitet.

**2. I § 58 indsættes som stk. 2 og 3:**

*Stk. 2.* Trafik- og energiministeren kan uden varsel tilbagekalde tilladelsen, hvis selskabet ikke opfylder et i medfør af § 57, stk. 2, nr. 6, meddelt vilkår om, at selskabet skal sikre Danmarks behov for nationale og internationale trafikforbindelser ved at kunne tilbyde den nødvendige kapacitet, eller hvis selskabet ikke efterkommer et pålæg meddelt efter § 57, stk. 2, nr. 7. Trafik- og energiministeren kan ligeledes uden varsel tilbagekalde tilladelsen, hvis selskabet ikke underretter ministeren om en foranstaltning omfattet af § 57, stk. 2, nr. 8, eller hvis selskabet gennemfører en foranstaltning på trods af trafik- og energiministerens indsigelse i medfør af § 57, stk. 2, nr. 9.

*Stk. 3.* Tilbagekaldelsen skal indeholde oplysning



om adgangen efter § 146 b til at forlange domstolsprøvelse og om fristen herfor.

3. Efter § 58 indsættes:

»§ 58 a. Trafik- og energiministeren kan helt eller delvist overtage flyvepladser, der er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, for at sikre, at flyvepladsen til enhver tid kan opfylde Danmarks behov for nationale og internationale trafikforbindelser ved at kunne tilbyde den i § 57, stk. 2, nr. 6, beskrevne nødvendige kapacitet. Erstatningen fastsættes efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.«

§ 146 b. En afgørelse efter § 146 a, stk. 2, kan af den, afgørelsen vedrører, forlanges indbragt for domstolene. Anmodning herom fremsættes over for den myndighed, der har tilbagekaldt tilladelsen eller stadfæstet tilbagekaldelsen, inden 4 uger efter at afgørelsen er meddelt til den pågældende. Myndigheden anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. Anmodning om sagsanlæg har ikke opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve virksomheden, hvortil tilladelse kræves. Ankes en dom, hvorved en tilbagekaldelse ikke findes lovlig, kan den ret, der har afsagt dommen, eller den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at virksomheden, hvortil tilladelse kræves, ikke må udøves under ankesagens behandling.

4. I § 146 b, 1. pkt., og § 146 c, 1. pkt., ændres »efter« til: »efter § 58 og«.

§ 146 c. En tilbagekaldelse efter § 146 a, stk. 2, kan til enhver tid efter ansøgning ophæves af den myndighed, der har truffet afgørelsen. Hvis en ansøgning herom afslås, kan ansøgeren forlange afgørelsen prøvet ved domstolene, såfremt tilbagekaldelsen er sket indtil videre og der er forløbet mindst 5 år efter tilbagekaldelsen og mindst 2 år, efter at ophævelsen senest er nægtet ved dom. § 146 b, 2. og 3. punktum, finder tilsvarende anvendelse.

### § 3

Loven træder i kraft den 1. juni 2005.