



Fremsat den 25. februar 2010 af transportministeren (Hans Christian Schmidt)

Forslag

til

Lov om Naviair

Kapitel 1

Etablering, formål, ledelse m.v.

§ 1. Statsvirksomheden Naviair (Navigation Via Air) etableres som en selvstændig offentlig virksomhed.

Stk. 2. Den selvstændige offentlige virksomheds navn er Naviair. Transportministeren kan ændre virksomhedens navn.

§ 2. Naviairs formål er at udføre luftfartstjenester i Danmark og i udlandet. Virksomheden kan endvidere udføre opgaver, der ligger i naturlig forlængelse heraf.

Stk. 2. Naviair kan oprette datterselskaber, erhverve ejerandele i andre virksomheder samt indgå samarbejdsaftaler og lignende i Danmark og i udlandet i forbindelse med udøvelsen af sin virksomhed, jf. stk. 1.

Stk. 3. Virksomheden skal drives på forretningsmæssigt grundlag under overholdelse af det i stk. 1 nævnte formål.

§ 3. Den selvstændige offentlige virksomhed Naviair overtager den af statsvirksomheden Naviair hidtil drevne virksomhed med tilhørende aktiver og passiver og indtræder i samtlige rettigheder og forpligtelser i forbindelse hermed. Overtagelsen sker i regnskabs- og skattemæssig henseende med virkning fra den 1. januar 2010. Staten hæfter solidarisk med den selvstændige offentlige virksomhed Naviair for de forpligtelser, der bestod på tidspunktet for overdragelsen.

Stk. 2. Naviairs formue holdes adskilt fra statens formue, og Naviair disponerer inden for de til enhver tid fastlagte rammer selv over anlægs- og driftsmidler.

Stk. 3. Tinglysning og anden registrering af Naviairs rettigheder efter stk. 1 kan ske på grundlag af denne lov.

§ 4. Naviair ledes af en bestyrelse på 6-9 medlemmer. Transportministeren vælger på et virksomhedsmøde, jf. § 5, stk. 3, for en periode på op til 2 år 4-6 medlemmer til bestyrelsen, herunder formand og næstformand. Genvalg kan ske. Transportministeren kan til enhver tid på et virksomhedsmøde afsætte de af ministeren valgte medlemmer.

Stk. 2. Medarbejderne vælger repræsentanter til bestyrelsen. Reglerne i aktieselskabsloven om valg af medarbejderrepræsentanter og suppleanter for disse, herunder regler om

koncernrepræsentation og valgbarhed, finder tilsvarende anvendelse, jf. dog § 14, stk. 2.

§ 5. Transportministeren udøver i forhold til Naviair de beføjelser, der efter aktieselskabsloven og årsregnskabsloven tilkommer generalforsamlingen i et aktieselskab, idet ministeren herved sidestilles med en eneaktionær.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter vedtægter for Navi-air.

Stk. 3. I Naviair afholdes generalforsamling i form af et virksomhedsmøde.

§ 6. Aktieselskabsloven, herunder de særlige bestemmelser for statslige aktieselskaber, finder med de fornødne tilpasninger anvendelse for Naviair med de ændringer, der følger af denne lov.

Kapitel 2

Regnskabs- og revisionsmæssige forhold, investeringsbeslutninger, optagelse af lån og forsikring

§ 7. De for aktieselskaber gældende regler i årsregnskabsloven om udarbejdelse og indsendelse af årsrapport m.v., herunder de bestemmelser, der gælder for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for Naviair med de ændringer, der følger af denne lov.

Stk. 2. Naviairs årsrapport revideres efter årsregnskabslovens regler af en statsautoriseret revisor og af rigsrevisor. Revisionen udføres i overensstemmelse med god offentlig revisionsskik, jf. § 3 i lov om revisionen af statens regnskaber m.m. Den statsautoriserede revisor vælges af transportministeren på virksomhedsmødet, og valget gælder for ét år ad gangen. Genvalg kan ske.

Stk. 3. Rigsrevisor reviderer endvidere Naviairs regnskaber efter reglerne i lov om revisionen af statens regnskaber m.m.

Stk. 4. Den reviderede årsrapport forelægges til godkendelse på virksomhedsmødet.

§ 8. Naviair kan optage lån, herunder driftskreditter, med sikkerhed i egen formue.

Stk. 2. Finansministeren bemyndiges til ved etableringen af Naviair som selvstændig offentlig virksomhed at dække en del af virksomhedens finansieringsbehov via lån.

§ 9. Naviair skal tegne de for virksomheden nødvendige forsikringer.

Kapitel 3

Personalemæssige forhold

§ 10. Naviair kan efter finansministerens nærmere bestemmelse indgå kollektive overenskomster eller i øvrigt fastsætte løn- og andre ansættelsesvilkår for ikke-tjenestemandsansatte i Naviair.

§ 11. Tjenestemænd i Naviair er omfattet af tjenstemandslovgivningen.

Stk. 2. Transportministeren kan bemyndige Naviair til at træffe de afgørelser, der efter tjenstemandslovgivningen henhører under ministeren. Det gælder dog ikke for så vidt angår sager om afsked efter tjenstemandslovens § 26.

Stk. 3. Naviair kan efter finansministerens nærmere bestemmelse indgå aftaler, der vedrører ansættelsesvilkår for tjenestemænd i Naviair.

Stk. 4. For tjenestemænd i Naviair og for tjenestemænd, der overgår til overenskomstansættelse på særlige vilkår i Naviair eller hermed koncernforbundne selskaber, jf. stk. 5, eller efter godkendelse af Finansministeriet, andre selskaber, jf. stk. 6, betaler Naviair de af finansministeren fastsatte bidrag m.v. til dækning af statens udgifter til tjenstemandspension.

Stk. 5. Tjenestemænd og overenskomstansatte på særlige vilkår, der bevarer ret til tjenstemandspension, jf. stk. 4, vil kunne beskæftiges i Naviair eller hermed koncernforbundne selskaber med fortsat betalingsforpligtelse for Naviair over for Finansministeriet, jf. stk. 4. Ved overførelse af personale til koncernforbundne selskaber skal Naviair give Finansministeriet skriftlig meddelelse herom.

Stk. 6. Finansministeren kan godkende, at tjenestemænd og overenskomstansatte, der har bevaret ret til statslig tjenstemandspension, og som i forbindelse med flytning af opgaver overgår til beskæftigelse uden for de med Naviair koncernforbundne selskaber, kan bevare retten til statslig tjenstemandspension under forudsætning af, at betalingsforpligtelserne, jf. stk. 4, over for Finansministeriet fortsat påhviler Naviair.

Stk. 7. Til overenskomstansatte på særlige vilkår, som ved overgang til beskæftigelse uden for Naviair har bevaret ret til tjenstemandspension jf. stk. 5 og 6, betaler Naviair efter påkrav rådighedsløn i tilfælde af det pågældende selskabs konkurs. De ansatte, der modtager rådighedsløn, er forpligtet til at overtage en anden passende stilling.

Kapitel 4

Tilsyn

§ 12. Transportministeren fører tilsyn med, at Naviair efterlever bestemmelserne i denne lov.

Stk. 2. Naviair skal efter anmodning stille enhver oplysning om sin virksomhed til rådighed for transportministeren.

Kapitel 5

Ikrafttræden, overgangsbestemmelser m.v.

§ 13. Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Ministeren kan herunder fastsætte, at forskellige dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Stk. 2. §§ 16-21 har virkning fra og med indkomståret 2010.

§ 14. Medarbejdernes valg af medlemmer til bestyrelsen, jf. § 4, stk. 2, skal finde sted senest 6 måneder efter etableringen af Naviair som en selvstændig offentlig virksomhed.

Stk. 2. Treårsreglen i aktieselskabslovens § 49, stk. 2, 3. pkt., og aktieselskabslovens § 49, stk. 3, 1. pkt., finder ikke anvendelse ved valg efter stk. 1.

§ 15. Transportministeren udpeger straks efter lovens ikrafttræden en statsautoriseret revisor, som vil skulle fungere som medrevisor, jf. § 7, stk. 2. Den statsautoriserede revisor udpeges for perioden indtil første ordinære virksomhedsmøde i 2011.

§ 16. I lov om indkomstbeskatning af aktieselskaber m.v. (selskabsskatteloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1001 af 26. oktober 2009, som ændret ved lov nr. 1273 af 16. december 2009, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, indsættes som nr. 2 i:

»2 i) Naviair,«

2. I § 3, stk. 1, nr. 1, ændres »nr. 2 d og 2 g« til: »nr. 2 d, 2 g og 2 i«.

3. I § 11, stk. 1, nr. 1, ændres »2 d-2 h« til: »2 d-2 i«.

4. I § 11 B, stk. 1, 1. pkt., ændres »2 d-2 h« til: »2 d-2 i«.

5. I § 11 C, stk. 1, ændres »2 d-2 h« til: »2 d-2 i«.

6. I § 13, stk. 1, nr. 2, 1. pkt., ændres to steder »2 d-2 h« til: »2 d-2 i«.

7. I § 17, stk. 1, ændres »2 d-2 h« til: »2 d-2 i«.

8. I § 17, stk. 2, 1. pkt., ændres »2 d-2 h« til: »2 d-2 i«.

9. I § 23, stk. 2, ændres »DSB og Energinet.dk« til: »DSB, Energinet.dk og Naviair«.

10. I § 31, stk. 1, 1. pkt., ændres »2 d-2 h« til: »2 d-2 i«.

§ 17. I lov om kommunal ejendomsskat, jf. lovbekendtgørelse nr. 1006 af 26. oktober 2009, foretages følgende ændring:

1. I § 7, stk. 1, litra b, 2. pkt., ændres »DSB og Energinet.dk« til: »DSB, Energinet.dk og Naviair«.

§ 18. I lov om fusion, spaltning og tilførsel af aktiver m.v. (fusionskatteloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1286 af 8. november 2007, som ændret bl.a. ved § 3 i lov nr. 98 af 10. februar 2009 og § 11 i lov nr. 460 af 12. juni 2009 og senest

ved § 8 i lov nr. 525 af 12. juni 2009, foretages følgende ændring:

1. I § 15 c indsættes efter stk. 5 som nyt stykke:

»Stk. 6. Bestemmelserne i dette kapitel finder tilsvarende anvendelse ved tilførsel af aktiver, der foretages af Naviair, jf. selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 2 i, dog under forudsætning af, at det modtagende selskab beskattes i henhold til selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 1.«

Stk. 6 og 7 bliver herefter stk. 7 og 8.

§ 19. I konkursskatteloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1011 af 4. oktober 2006, som ændret bl.a. ved § 13 i lov nr. 460 af 12. juni 2009 og senest ved § 10 i lov nr. 462 af 12. juni 2009, foretages følgende ændring:

1. I § 2 ændres »2 d-2 h« til: »2 d-2 i«.

§ 20. I lov om påligningen af indkomstskat til staten (ligningsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 176 af 11. marts 2009,

som ændret senest ved lov nr. 1279 af 16. december 2009, foretages følgende ændringer:

1. I § 8 G, stk. 1, 1. pkt., ændres »2 g« til: »2 g-2 i«.

2. I § 8 H, stk. 1, 1. pkt., ændres »2 g« til: »2 g-2 i«.

§ 21. Den del af underskuddet opgjort efter almindeligt anerkendte regnskabsmæssige principper for regnskabsåret 2008 henholdsvis 2009, der relaterer sig til kalkulationsgrundlaget for afgiftspligtige flyvninger i dansk luftrum, der opstået før overgangen til skattepligt, og som indregnes i priserne for afgiftspligtige flyvninger i dansk luftrum i regnskabsårene 2010-2013 henholdsvis 2011-2014 efter et princip om balance mellem indtægter og omkostninger over en periode, fradrages ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst i det indkomstår, hvor underskuddet indregnes i priserne.

§ 22. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Indhold

1. Indledning
2. Naviairs virksomhed
 - 2.1. Naviairs historie
 - 2.2. Naviairs opgaver
 - 2.3. Chicago-konventionen
3. Lovforslagets nærmere indhold
 - 3.1. Virksomhedsformen og organisering
 - 3.2. Personalemæssige forhold
 - 3.3. Regnskabs- og revisionsmæssige forhold, investeringsbeslutninger, optagelse af lån og forsikring
 - 3.4. Skattemæssige forhold
4. Økonomi
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for staten, regioner og kommuner
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
7. Administrative konsekvenser for borgerne
8. Miljømæssige konsekvenser
9. Forholdet til EU-retten
10. Høring

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Nærværende lovforslag har til formål at omdanne statsvirksomheden Naviair til en selvstændig offentlig virksomhed med henblik på at styrke virksomhedens position i den fremtidige grænseoverskridende udøvelse af luftfartstjeneste ved at fokusere på den forretningsmæssige drift, herunder effektivitet og konkurrencedygtighed.

Ved at omdanne Naviair til en selvstændig offentlig virksomhed får Naviair større frihedsgrader til at foretage virksomhedsmæssige dispositioner vedrørende flyvesikringstjeneste, dvs. lufttrafikstyring og flyvekontrol, i såvel Danmark som udlandet. Behovet for større frihedsgrader kommer fra den forandringsproces, der pågår i branchen, og som bl.a. er sat i gang i Europa med Single European Sky-reguleringerne, jf. afsnit 9, og hvis overordnede formål er at etablere et fælles europæisk luftrum inden udgangen af 2012. Dette skal medvirke til at opnå en sikker, effektiv og mere miljøvenlig drift af lufttrafikstyringen, hvor der er tilstrækkelig kapacitet og et lavere omkostningsniveau. Dette øger imidlertid presset på ikke mindst små og mellemstore flyvesikringstjenester i retning af effektivisering ved konsolidering og bi- og multilaterale aftaler. Disse ændringer øger behovet for et forandringsparat og effektivt Naviair, der samtidig kan være med til at sikre, at Danmark har et internationalt konkurrencedygtigt luftfartserhverv på et

fortsat højt sikkerhedsniveau ved bl.a. at stå stærkt i samarbejdsrelationer med udenlandske flyvesikringstjenester i en situation med øget europæisk konkurrence på Air Traffic Management (ATM) og Communication, Navigation og Surveillance (CNS) området og øgede EU-krav til lufttrafikstyrings- og flyvekontrollsystemernes funktionalitet og sikkerhed m.m.

Hensigten med omdannelsen af Naviair fra en statsvirksomhed til en selvstændig offentlig virksomhed er at fremme en forretnings- og kundeorientering af virksomheden, dens ledelse og dens interne beslutningsprocesser set i lyset af det øgede behov for konsolidering, standardisering og harmonisering af både tilrettelæggelsen og afviklingen af trafikstyringen i Europa, som EU's reformprogrammer på luftfartsområdet understøtter. Der er på dette punkt tale om en naturlig videreførelse af den udvikling, som blev igangsat med udskillelsen af Flyvesikringstjenesten i 2001, jf. nærmere nedenfor under afsnit 2.

2. Naviairs virksomhed

2.1. Naviairs historie

Naviair (Flyvesikringstjenesten) blev med virkning fra 1. januar 2001 udskilt fra Statens Luftfartsvæsen (SLV) og etableret som en selvstændig statsvirksomhed. Formålet med opdelingen var at skabe en klar opdeling mellem operative opgaver og myndighedsopgaver. Ved

udskillelsen blev der sikret en klar organisatorisk, juridisk og økonomisk opdeling af operatørfunktion og myndighedsfunktionerne. Servicefunktionerne (trafikafviklingen, etablering af infrastruktur m.v.) skulle varetages af Flyvesikringstjenesten, mens myndighedsfunktionerne (tilsyn, regulering m.v.) fremover skulle varetages af SLV. Dermed blev risikoen for habilitetsproblemer i forbindelse med selvkontrol fjernet. Udskillelsen af Flyvesikringstjenesten ville endvidere tilskynde til en højere koncentration af driftsopgaverne og kundernes krav, hvilket igen ville styrke forholdet til kunderne og fremme afvejningen mellem kvaliteten og omfanget af ydelsen og omkostningerne herved og dermed bidrage til en højere effektivitet. Opdelingen i henholdsvis en regulerende og tilsynsførende myndighed og i udbyder af ydelser til luftfartsselskaber og lufthavne svarede til den adskillelse, der tidligere var sket på tele-, post- og jernbaneområdet.

2.2. Naviairs opgaver

Flyvesikringstjenesten Naviair er i overensstemmelse med reglerne i EU-forordning nr. 550/2004 (luftfartstjenesteforordningen), artikel 7, certificeret af SLV som luftfartstjenesteudøver inden for det danske luftrum, til at levere lufttrafikstyring og flyvekontrolltjenester, herunder områdekontrolltjeneste i dansk luftrum – de såkaldte en-route tjenester samt tower/approach tjenester (indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste) for afgående og ankommende fly til København, Roskilde, Billund, Aalborg, Århus samt Bornholm. SLV har desuden designeret (udpeget) Naviair til at levere disse tjenester, idet luftfartstjenesteforordningen stiller krav om, at medlemsstaterne skal sikre, at der udøves lufttrafikstjeneste med eneret inden for specifikke luftrumsblokke. Naviair yder flyveinformations- og alarmeringstjeneste i grønlandsk luftrum samt området omkring Færøerne, og Naviair koordinerer eftersøgnings- og redningstjeneste i Grønland. Endelig yder Naviair kommunikationstjeneste, navigationstjeneste, overvågningstjeneste samt vejrobservationstjeneste, vejrfordelingstjeneste og luftfartsinformation.

Naviair ejer og vedligeholder ATM udstyr samt CNS udstyr, som er lufttrafikstyrings- og flyvekontrollsystemer, der omfatter avancerede databehandlingssystemer, radarstationer, navigationshjælpemidler (radiofyrr mv.) samt tele- og datakommunikationsfaciliteter. Herudover leverer Naviair teknisk vedligehold af luftfartsudstyr til eksterne kunder.

Trafikstyringen udføres af flyveledere ved hjælp af lufttrafikstyrings- og flyvekontrollsystemer, der dels baserer sig på radardata, dels baserer sig på flyveplaner,

der beskriver hvert flys rute gennem luftrummet. Udøvelsen af trafikstyringen sker via radiokommunikation mellem flyvelederne og flyet i takt med flyets bevægelser gennem forskellige sektorer i luftrummet.

2.3. Chicago-konventionen

I kraft af Danmarks medlemskab af De Forenede Nationer er Danmark medlem af FN's luftfartsorganisation International Civil Aviation Organization (ICAO), som har udarbejdet Chicago-konventionen om international civil luftfart af 7. december 1944 (Convention on International Civil Aviation). Ifølge konventionens artikel 1 anerkender de kontraherende stater, at hver stat har fuldstændig og eksklusiv suverænitet over luftrummet i dets eget territorium. Chicago-konventionen blev ratificeret af Danmark ved kongelig resolution af 24. februar 1947, jf. Udenrigsministeriets bekendtgørelse nr. 17 af 30. marts 1948. Ved lov nr. 252 af 10. juni 1960 om luftfart blev konventionen gennemført i dansk ret. Det følger af Danmarks tiltrædelse af Chicago-konventionen, at Danmark har påtaget sig en international forpligtelse til inden for rammerne af sin højhedsret at sikre udførelse af luftfartstjeneste i dansk luftrum.

3. Lovforslagets nærmere indhold

3.1. Virksomhedsformen og organisering

Udviklingen inden for luftfarten og de globale udfordringer, som branchen står over for, har medført et behov for i højere grad at styrke Naviairs mulighed for at agere mere frit på et marked i forandring, f.eks. i form af indtræden i forpligtende samarbejder, som f.eks. produktions-, udviklings- og indkøbsfællesskaber, og oprettelse af datterselskaber, samt mulighed for finansiering af Naviairs investeringer på det private lånemarked. Med udgangspunkt i dette og i virksomhedens opgaver er det vurderet mest hensigtsmæssigt at etablere Naviair som en selvstændig offentlig virksomhed (SOV).

Ved udarbejdelsen af lovforslaget er der i vidt omfang taget udgangspunkt i navnlig lov nr. 485 af 1. juli 1998 om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S, og dermed relevante dele af aktieselskabslovgivningen.

I henhold til lovforslaget skal Naviair ledes af en bestyrelse på mellem 6 og 9 medlemmer, som skal varetage den overordnede ledelse af Naviair. Transportministeren bliver Naviairs ene-ejer og vil som følge heraf udøve de beføjelser, der tilkommer generalforsamlingen i et aktieselskab. Transportministeren vælger 4 til 6 bestyrelsesmedlemmer, herunder formand og næstformand. Det indebærer, at hvis transportministeren vælger f.eks. 4

medlemmer til bestyrelsen, vælger medarbejderne 2 medlemmer. Bestyrelsens opgaver i Naviair svarer grundlæggende til de overordnede retningslinjer for ansvars- og arbejdsdelingen mellem bestyrelse og direktion, der følger af aktieselskabsloven. Bestyrelsens væsentligste opgave bliver at sikre, at virksomheden lever op til sit formål og at sikre en forsvarlig drift af selskabet, herunder de indskudte midler. Bestyrelsen vil skulle ansætte en kvalificeret direktion og fastlægge direktionens ansættelsesforhold. Det er hensigten, at bestyrelsen for Naviair samlet skal have generelle erhvervs- og ledelsesmæssige kompetencer samt indsigt i luftfartsområdet. Transportministeren vælger bestyrelsesmedlemmer for op til 2 år ad gangen og fastsætter bestyrelses honorarer. Tidsterminen for dette og præciseringen af hvilke emner, der skal forelægges til beslutning, vil blive præciseret i vedtægterne, som fastsættes af transportministeren. Vedtægterne vil overordnet set blive fastlagt efter principperne i aktieselskabslovens § 4 vedrørende vedtægters mindstekrav i aktieselskaber og de særlige krav, der gælder for statslige aktieselskaber.

Naviair vil i kraft af sin status som selvstændig offentlig virksomhed oprettet ved lov være en del af den offentlige forvaltning og dermed omfattet af offentlighedsloven, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand.

Bortset fra det tilsyn, som følger af SLV's særlige rolle som regulerende og tilsynsførende myndighed i forhold til Naviair i medfør af lov om luftfart, er det transportministeren som ejer, der fører tilsyn med Naviair. For at sikre ministerens indsigt i virksomhedens forhold og planer, hvilket er en forudsætning for opfyldelse af ministerens tilsynsforpligtelse og mulighed for at udøve aktivt ejerskab, forudsættes det, at der afholdes kvartalsmøder mellem ministeren eller en af ham udpeget repræsentant og selskabet, typisk repræsenteret ved bestyrelsens formand, næstformand og den administrerende direktør samt andre medlemmer fra bestyrelsen eller direktionen, hvis det skønnes nødvendigt. Formålet med møderne er, at ministeren bliver orienteret om sager af væsentlig betydning, herunder sager af væsentlig økonomisk betydning eller politisk interesse samt beslutninger af stor strategisk rækkevidde m.v. Bestyrelsens formand skal bl.a. redegøre for ledelsens overvejelser om Naviairs fremtidige strategi og udvikling samt andre væsentlige spørgsmål.

3.2. Personalemæssige forhold

Lønudgifterne udgør i dag en væsentlig del af Naviairs driftsudgifter. Naviair beskæftigede i 2009 i alt ca. 680 personer, heraf ca. 220 tjenestemænd og ca. 260 over-

enskomstansatte på særlige vilkår med bevarelse af ret til tjenestemandspension. Ved omdannelsen af statsvirksomheden Naviair til den selvstændige offentlige virksomhed Naviair, fortsætter medarbejdernes ansættelsesforhold, med bevarelse af de for dem gældende rettigheder og pligter. Lovforslaget giver Naviair mulighed for – efter finansministerens nærmere bestemmelse - at indgå kollektive overenskomster eller i øvrigt fastsætte løn- og andre ansættelsesvilkår for ikke-tjenestemandsansatte i Naviair. Lovforslaget indeholder desuden mulighed for, at Naviair kan indgå aftaler, der angår ansættelsesvilkår for tjenestemænd.

For at få en større fleksibilitet og tilvejebringe konkurrencedygtige vilkår og stabil afvikling af flytrafikken blev der i 2007 indgået aftale om en ordning, som omfatter de flyveledere, der valgte at overgå til overenskomstansættelse på særlige vilkår. Størstedelen af flyvelederne (98,5 pct.) valgte ultimo 2008 at overgå til overenskomstansættelse på særlige vilkår. Der er i foråret 2009 indgået en aftale om, at de øvrige ca. 220 tjenestemandsansatte kan tilbydes en ordning med henblik på at overgå til overenskomstansættelse på særlige vilkår. Det vurderes, at der fortsat vil restere en mindre gruppe af tjenestemænd i Naviair og denne gruppe vil kunne fungere i en selvstændig offentlig virksomhed. Det er i den forbindelse forudsat, at der ikke sker nyanættelse på tjenestemandsvilkår. Den fortsatte ansættelse i Naviair efter omdannelsen til den selvstændige offentlige virksomhed vil ikke kunne udløse rådighedsløn. De tjenestemænd, som accepterer overgang til overenskomstansættelse på særlige vilkår og samtidig søger afsked som tjenestemand bevarer retten til tjenestemandspension efter tjenestemandspensionsloven samt retten til rådighedsløn. Tjenestemænd, der ikke overgår til overenskomstansættelse, bevarer retten til deres tjenestemandsansættelse på nuværende vilkår. Med reduktionen af antallet af tjenestemænd er der taget skridt til, at etableringen af Naviair sker på det fornødne fleksible grundlag.

3.3 Regnskabs- og revisionsmæssige forhold, investeringsbeslutninger, optagelse af lån og forsikring

Naviair kommer til at virke inden for årsregnskabslovens rammer, således at virksomhedens resultat afspejler årets faktiske forbrug af økonomiske ressourcer, herunder afskrivninger m.v. Herved øges gennemsigtigheden omkring virksomhedens økonomiske stilling, og Naviair sidestilles med andre flyvesikringstjenester organiseret i selskabsform.

Ifølge Naviairs certificering og EU-forordning nr. 550/2004, art. 12, skal Naviair aflægge regnskab i hen-

hold til internationale regnskabsprincipper. Disse standarder afviger fra de regnskabsprincipper, som Naviair som statsvirksomhed er underlagt og indebærer bl.a., at Naviairs regnskab også skal revideres af en statsautoriseret revisor, jf. lovforslagets § 7, stk. 2.

Den selvstændige offentlige virksomhed Naviair overtager den af statsvirksomheden Naviair hidtil drevne virksomhed med tilhørende aktiver og passiver og indtræder i samtlige rettigheder og forpligtelser i forbindelse hermed. Overtagelsen sker på grundlag af en foreløbig åbningsbalance, jf. bemærkningerne til § 3.

Der henvises endvidere til lovforslagets specielle bemærkninger til §§ 7-9.

3.4. Skattemæssige forhold

Virksomheden vil blive omfattet af skattelovgivningens almindelige regler for aktieselskaber. Herudover vil Naviair bl.a. blive omfattet af ejendomsbeskatning samt pligten til at betale registreringsafgift af motorkøretøjer.

Naviair skal som udgangspunkt opgøre sin skattepligtige indkomst i overensstemmelse med de regler, der i øvrigt gælder for selskabsskattepligtige juridiske enheder. I øvrigt gælder skattelovgivningens almindelige regler for momspligt og indkomstopgørelser, f.eks. med hensyn til indgivelse af selvangivelse, ansættelse af indkomst, påklage m.v.

4. Økonomi

Etableringen af Naviair som selvstændig offentlig virksomhed indebærer, at virksomhedens og eventuelle datterselskabers økonomi er adskilt fra statens økonomi. Det betyder bl.a., at virksomheden med datterselskaber har selvstændig formue, og deres omkostninger og indtægter vil således ikke fremgå af finansloven, samt at staten ikke hæfter for Naviairs forpligtelser. Staten vil dog altid stå som garant for Danmarks forpligtelse iht. Chicago-konventionen til at sikre udførelse af luftfartstjeneste i dansk luftrum, jf. afsnit 2.3. Naviairs omkostninger til drift, anlæg og afskrivninger mv. vil som hidtil primært blive dækket af betaling fra brugerne (luftfartsselskaberne m.v.). En mindre del af Naviairs indtægter, som bl.a. omfatter tilskud til dækning af Naviairs omkostninger til betjening af afgiftsfritagne flyvninger i dansk luftrum, lufttrafiktjeneste i det nedre luftrum i Grønland (intern flyvning) og redningstjeneste i Grønland, vil dog fortsat blive udført på basis af en finanslovsbevilling, idet SLV overtager bevillingen til finansiering af disse opgaver, og Naviair får dækket sine omkostninger ved fremsendelse af regning herfor til SLV. I henhold til Single European Sky-lovgivningen er

Naviair underlagt krav om, at luftfartstjenesteudøvers regnskaber skal være gennemskuelige, og at omkostningerne (kostbaserne) vedrørende de forskellige luftfartstjenester skal kunne identificeres af hensyn til fastlæggelsen af afgiftsniveauet for de forskellige tjenester. Dette betyder også, at de bevillingsmæssige aktiviteter skal holdes regnskabsmæssigt adskilt fra Naviairs øvrige aktiviteter, samt at finanslovsbevillinger ikke medgår til at finansiere disse øvrige aktiviteter.

Virksomheden skal selv hæfte for lån og forpligtelser og vil derfor med sikkerhed i egen formue kunne optage lån til drifts- og investeringsformål. Naviair vil efter virksomhedens karakter falde uden for lovgivningen om statens byggeri.

Eurocontrol (Den Europæiske Organisation til Luftfartens sikkerhed) opkræver på den danske stats vegne betaling hos brugerne (luftfartsselskaber m.v.) for afgiftspligtige flyvninger i dansk luftrum - de såkaldte en-route afgifter. Disse betalinger dækker de samlede omkostninger Danmark har ved udøvelse af luftfartstjenester til flyvninger i dansk luftrum, hvilket ud over Naviairs omkostninger omfatter DMI's omkostninger til flyvemeteorologi og SLV's omkostninger til ATM-regulering. Indtægterne dækker alle Danmarks omkostninger til Eurocontrol, dvs. både direkte og indirekte omkostninger, inklusive Danmarks medlemsbidrag til Eurocontrol. Medlemsbidraget til Eurocontrol har hidtil været en del af Naviairs omkostningsgrundlag, men vil, som følge af etableringen af en SOV, blive overført til SLV's omkostningsgrundlag.

Opkrævningen af betalingen sker i medfør af bekendtgørelse af lov nr. 731 af 21. juni 2007 om luftfart (luftfartsloven) § 71, stk. 2, og i overensstemmelse med internationalt gældende regler fastlagt først og fremmest af EU og Eurocontrol. Afgiften opkræves pr. flyvning i dansk luftrum (Instrumental Flight Rules (IFR)-flyvning), differentieret efter flyets vægt og fløjne distance. Luftfartøjer under 2 tons, Visual Flight Rules (VFR)-flyvning, militære flyvninger, og visse humanitære og statsflyvninger er fritaget for afgiften. Disse finansieres over finanslovsbevilling.

Bortset fra de sidstnævnte af Eurocontrol tillagte omkostninger forudsættes der balance over en 5-årig periode. Dette opnås som hovedregel ved at overføre over-/underskud i det senest afsluttede regnskabsår (2008) til kalkulationsgrundlaget for året to til fem år efter (2010-13). Til brug for endelig opgørelse af regnskabs-tallene og dermed opgørelse af over-/underskud for området en-route Danmark kræves oplysninger fra Eurocontrol, som først foreligger medio året efter. Den danske stats omkostninger til betjening af afgiftsfritagne flyvninger i danske luftrum er ikke indeholdt i kalkula-

tionsgrundlaget for opkrævning af en-route afgifter, men betales af den danske stat (budgetteret til 17,9 mio. kr. i 2009).

Naviair oppebærer indtægter i form af særskilt betaling »Aerodrome Approach Control Charge« (AACC) for lufttrafiktjeneste i forbindelse med benyttelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, jf. akt 82 9/12 1992, og Billund Lufthavn. AACC-betalingen i København omfatter også benyttelse af Københavns Lufthavn, Roskilde, således at de opkrævede betalinger samlet dækker alle omkostninger, som Naviair har i forbindelse med flyveledelse i terminalområderne (indflyvningszonerne) for flyvninger til/fra Københavns Lufthavn, Kastrup, og Københavns Lufthavn, Roskilde. I henhold til internationalt anerkendte principper fastsat af ICAO må lufthavne ikke tjene på driften og etableringen af de nødvendige hjælpemidler og serviceydelser til flyvning.

I medfør af luftfartslovens § 71, stk. 1, samt EU forordning 1794/2006 om fælles afgiftsordninger for luftfartstjenester, skal betaling for indflyvning til Københavns Lufthavn, Kastrup og Københavns Lufthavn, Roskilde samt Billund Lufthavn godkendes af SLV. Naviair opkræver betaling for aktiviteten direkte hos lufthavnens brugere (luftfartsselskaberne). Forordningen stiller samtidig krav om dialog med luftrumsbrugerne om afgiftspolitikken, herunder afgifternes størrelse, investeringer, miljø og kapacitet. Ved en omdannelse af Naviair til en selvstændig offentlig virksomhed, vil Naviair oprette et forum for en løbende dialog og konsultation af luftfartsbrugerne.

Naviair modtager betaling fra lufthavne til dækning af omkostninger til lokal lufttrafiktjeneste. Betalingen fastsættes i henhold til kontrakt med de enkelte lufthavne og inden for Økonomistyrelsens retningslinjer for priskalkulation. Naviair driver lokal lufttrafiktjeneste på følgende lufthavne: Århus, Aalborg, Bornholm og Vagar.

Naviair afholder udgifter og oppebærer indtægter vedrørende aktiviteter, der ikke kan henføres til ovenstående områder. Disse aktiviteter omfatter primært drift og teknisk vedligehold af luftfartsudstyr for Københavns lufthavne, provinslufthavne, DMI m.fl. Opgaverne varetages på kommerciel kontraktlig basis. Desuden tilbydes luftfartsrelateret undervisnings- og kursusvirksomhed. Naviair udøver desuden lufttrafiktjeneste i Grønland (intern flyvning). Området vedrører lufttrafiktjeneste i grønlandsk luftrum under flyveniveau 195 (nedre luftrum - under 19.500 fod). Danmark har ifølge internationale aftaler pligt til at drive lufttrafiktjeneste i grønlandsk luftrum, herunder kommunikationstjeneste, eftersøgningstjeneste m.v. Denne aktivitet er ikke afgiftsbelagt, men finansieres derimod i dag ved finanslovsbevilling.

Naviair oppebærer indtægter til dækning af visse omkostninger afholdt i Grønland i henhold til »Agreement on the Joint Financing of certain Air Navigation Services in Greenland« (internationale flyvninger). Disse aktiviteter vedrører visse luftfartsydelser til civile internationale flyvninger i det nordatlantiske luftrum. Aktiviteterne dækkes, jf. aftalen, af refusion gennem ICAO, heri er indeholdt andel af en-route afgifter for overflyvning af Nordatlanten. Refusionen udgør Naviairs direkte udgifter tillagt administrationsudgifter samt forrentning og afskrivning. Der forudsættes balance over en 3-årig periode. Dette opnås som hovedregel ved at overføre over-/underskud i det senest afsluttede regnskabsår (2008) til kalkulationsgrundlaget for året to år efter (2010). Ansvar for den danske stats aftale (»Agreement on the Joint Financing of certain Air Navigation Services in Greenland«) med ICAO er fra 1. januar 2010 overgået fra Naviair til SLV.

Naviair koordinerer desuden rednings- og eftersøgningstjeneste for luftfarten på Grønland. Omkostninger forbundet hermed dækkes via finansloven.

Hovedparten af Naviairs omkostninger til drift og afskrivninger mv. skal også fremover dækkes af overflyvningsafgifterne, der betales af luftfartsselskaberne, samt de øvrige indtægter for luftfartstjenester.

Den bevillingsfinansierede del af Naviairs indtægter forventes også fremover at blive dækket af en finanslovsbevilling.

For så vidt angår sikringen af effektiv drift i virksomheden, vil der bl.a. på baggrund af kravene i Single European Sky-forordningerne (SES pakke II) til omkostningseffektivisering og interoperabilitet skabes incitamenter til omkostningsreduktioner og effektiv drift gennem fokus på driftsresultatet. Dette skyldes primært, at prisreguleringen af europæisk lufttrafiktjeneste fra 2012 forventes at blive underlagt ny regulering og derfor skal overgå fra hvile-i-sig-selv-omkostningsmodel til incitaments- og præstationsbaseret prisregulering. Disse ændrede rammebetingelser for flyvesikringstjenester kræver en absolut skærpet opmærksomhed på at styrke konkurrencedygtigheden og fokusere på mulige samarbejds- og alliancemuligheder og dermed styrke grundlaget for den forretningsmæssige drift. Transportministeren vil endvidere som ejer have en række supplerende redskaber til sikring af effektiviteten. Ministeren vil ved udpegningen af bestyrelsen lægge vægt på, at bestyrelsen sammensættes således, at den besidder den tilstrækkelige kompetence til at gennemføre og fastholde effektiviseringer i driften.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for staten, regioner og kommuner

Forslaget indebærer ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for kommuner og regioner. Der vil være tale om en merudgift for staten i kraft af det indskud på ca. 0,6 mia. kr., som staten forventes at skyde ind i virksomheden. Folketingets Finansudvalg vil blive forelagt et aktstykke vedr. de samlede økonomiske konsekvenser. Spørgsmålet om virksomhedens egenkapital vil tillige fremgå af nævnte aktstykke. Statsvirksomheden Naviair har hidtil bl.a. modtaget et mindre tilskud over finansloven til dækning af Naviairs omkostninger til betjening af afgiftsfritagne flyvninger i dansk luftrum. Naviairs omkostninger til sådanne opgaver vil også fremover blive dækket via finansloven.

Lovforslaget vurderes ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser for staten.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Det forventes, at omdannelsen af Naviair til en selvstændig offentlig virksomhed vil medføre en øget effektivitet og dermed isoleret set medvirke til på sigt at nedbringe luftfartselskabernes omkostninger.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

8. Miljømæssige konsekvenser

Naviairs mulighed for at kunne indgå aftaler med udenlandske søsterorganisationer om samarbejde på luftfartstjenesteområdet vil bl.a. medføre en mere effektiv udnyttelse af ruterne og kunne mindske flyvetider, brændstofforbrug og omkostninger mærkbart, med en deraf følgende reduktion i miljøbelastningen og påvirkningen af klimaet, som dog ikke nærmere lader sig kvantificere.

9. Forholdet til EU-retten

Nærværende lovforslag har til formål at styrke Naviairs position i den fremtidige grænseoverskridende udøvelse af luftfartstjenester, som EU's Single European Sky forordninger lægger op til.

Med henblik på at sikre en mere effektiv udnyttelse af luftrummet over Europa, at sikre tilstrækkelig kapacitet i luftrummet til den stigende lufttrafik samt at nedbringe CO₂ udledningen og udgifter til lufttrafiktjenester vedtog Europa-Parlamentet og EU's Ministerråd i 2004 fire forordninger om etablering af et fælles europæisk luftrum (Single European Sky lovpakke 1).

De fire grundforordninger, jf. forordning nr. 549/2004, 550/2004, 551/2005 og 552/2004 regulerer blandt andet fælles regler for certificering af udøvere af luftfartstjenester, etablering af funktionelle luftrumsblokke, ensartet klassificering af luftrummet og sikring af integration mellem de nationale lufttrafikstyringssystemer. Disse forordninger udgør grundlaget for oprettelse af et fælles europæisk luftrum inden udgangen af 2012. Danmark har i samarbejde med Sverige i henhold til Single European Sky forordningerne etableret en fælles luftrumsblok, en såkaldt FAB (Functional Airspace Block) i december 2009.

Grundforordningerne er løbende blevet og bliver fortsat suppleret af gennemførelsesbestemmelser, som vedtages af Kommissionen. Gennemførelsesbestemmelser er detaljerede regler, der for eksempel fastlægger fælles krav til udøvelse af lufttrafiktjenester, foranstaltninger, der er nødvendige for udformningen af en afgiftsordning for lufttrafiktjenester, der er i overensstemmelse med Eurocontrols overflyvningsafgiftsordning m.fl.

Kommissionens forordning nr. 2096/2005 er en gennemførelsesbestemmelse udarbejdet med hjemmel i grundforordningerne og beskriver de fælles europæiske krav til udøvelse af luftfartstjenester overalt i EU. Reglerne indeholder krav til bl.a. kapacitet og regularitet. I henhold til forordningen skal enhver virksomhed, der ønsker at udøve luftfartstjenester, over for de nationale luftfartsmyndigheder dokumentere, at den opfylder kravene og dermed findes egnet til at udøve tjenesterne. Egnetheden synliggøres gennem luftfartsmyndighedernes udstedelse af certifikat. Forordningen stiller ikke specifikke krav til organiseringen af de enkelte landes luftfartstjenester.

Ved vedtagelsen af forordning (EF) nr. 1070/2009 foretog Europa-Parlamentet og EU's Ministerråd i 2009 en række justeringer af de fire grundforordninger (Single European Sky lovpakke 2) for at forbedre det europæiske luftfartssystemes præstationer og bæredygtighed.

Flere af de nye EU-politiske tiltag (Single European Sky II) understøtter en konsolidering af europæiske luftfartstjenester, f.eks. restrukturering af luftrummet ud fra lufttrafikale forhold og ikke nationale grænser, samt ændret prisreguleringsstruktur i form af incitaments- og præstationsbaseret prisregulering. I lyset af disse udviklingstendenser med pres for omkostningsreduktion, øget forretningsorientering af luftfartstjeneste og stigende behov for samarbejde kan en omdannelse af Naviair til en selvstændig offentlig virksomhed styrke Naviairs position i opfyldelsen af EU's mål om at skabe et mere integreret operativt luftrum, hvor der er lagt vægt på optimal udnyttelse af det europæiske luftrum og et ensartet, højt sikkerhedsniveau for lufttrafikken. Rammerne for

lufttrafikstyringen er således i vidt omfang reguleret af EU-regler. Hertil kommer internationale luftfartsaftaler og standarder.

10. Høring

Lovforslaget har været sendt i høring til nedennævnte:

Aalborg Lufthavn, Aarhus Lufthavn, Advokatrådet, Akademikernes Centralorganisation, AOPA Danmark, Arbejds miljørådet for Luftfart, Atlantic Airways, ATP, Billund Lufthavn, Cabin Union Denmark, Center for Kvalitet i Regulering, Cimber-Sterling A/S, CO 10, Copenhagen Airtaxi A/S, DALPA, Danish Air Transport ApS, Danmarks Meteorologiske Institut, Dansam, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Hanggliding og Paragliding Union, Dansk Industri, Dansk Metal, Dansk Svæveflyver Union, Danske Advokater, Danske Pilotorganisationers Samråd, Datatilsynet, DJØF, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Esbjerg Lufthavn, Fagligt Fælles Forbund, Finanstilsynet, Flyvebranchens Perso-

naleunion, Flyvertaktisk Kommando, Forbrugerrådet, Foreningen af Danske Flyrelaterede Virksomheder, Foreningen af Registrerede Revisorer, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Forsikring og Pension, Forsvarskommandoen, Færøernes Landsstyre, Grønlands Landsstyre, Grønlands Lufthavnsvæsen, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, HK, Håndværksrådet, Ingeniørforeningen, InvesteringsForeningsRådet, Karlog-Air, Kommunernes Landsforening, Kongelig Dansk Aeroklub, Konkurrencestyrelsen, KZ & Veteranfly Klubben, Københavns Lufthavne A/S, Landsorganisationen i Danmark, Ledernes Hovedorganisation, Lønmodtagernes Dyrtidsfond, Miljøstyrelsen, Nationalbanken, North Flying A/S, Offentligt Ansattes Organisationer, Personalestyrelsen, Rådet for Større Flyvesikkerhed, SAS, SKAT, Skatterevisorforeningen, Sun-Air of Scandinavia A/S Sønderborg Lufthavn, Thomas Cook Airlines, Trafikforbundet, Vagar Lufthavn.

Lovforslaget har endvidere været sendt i høring hos Rigsrevisionen.

Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Virksomhedens foreløbige åbningsbalance vil blive forelagt Folketingets Finansudvalget ved aktstykke. De økonomiske konsekvenser vil fremgå heraf.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Det forventes, at omdannelsen af statsvirksomheden Naviair til en selvstændig offentlig virksomhed vil medføre en øget effektivitet og dermed isoleret set medvirke til på sigt at nedbringe luftfartsselskabernes omkostninger.	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget har ingen direkte, væsentlige miljømæssige konsekvenser. Lovforslaget kan dog have positive afledte miljømæssige konsekvenser, idet lovforslaget medfører bedre muligheder for samarbejde på luftfartstjenesteområdet, hvilket bl.a. vil medføre en mere effektiv udnyttelse af ruterne og kunne mindske flyvetider, brændstofforbrug og omkostninger mærkbart, med en deraf følgende reduktion i miljøbelastningen og påvirkningen af klimaet.	Ingen

Forholdet til EU-retten	<p>EU har fremlagt to store reformprogrammer, Single European Sky, jf. afsnit 1, og SESAR (Single European Sky ATM Research), som er et program, der tager sigte på at udvikle fælles systemer til de europæiske flyvesikringstjenester. Single European Sky og SESAR programmerne skal initiere flyvesikringstjenesterne i Europa til at samarbejde om at omkostningseffektivisere og strømline funktioner med henblik på at etablere et mere effektivt luftrum i Europa, som kan medføre lavere omkostninger for luftfartsselskaberne, miljømæssige fordele i form af reducerede emissioner og kortere rejsetider for passagerer.</p> <p>Ved at omdanne Naviair til en selvstændig offentlig virksomhed får Naviair større frihedsgrader til at tilpasse sig denne udvikling og kunne sikre sig en stærk position i den fremtidige grænseoverskridende udøvelse af lufttrafik-tjeneste ved at indgå i internationale samarbejder og alliancer.</p>
-------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Formålet med denne lov, er at statsvirksomheden Naviair skal overgå til en selvstændig offentlig virksomhed. Bestemmelsen fastslår, at transportministeren etablerer Naviair som en selvstændig offentlig virksomhed.

Det foreslås i stk. 2, at virksomhedens navn er Naviair. Transportministeren har efter bestemmelsen i stk. 2 mulighed for at ændre Naviairs navn, hvilket i givet fald vil ske på virksomhedsmødet, jf. § 5, stk. 3. Det følger i øvrigt af etableringen som en selvstændig offentlig virksomhed, at Naviair i retlig henseende bliver en selvstændig juridisk person og inden for de begrænsninger, der fastlægges i lovgivning og vedtægter, kan optræde som en sådan. Naviair udøver sin virksomhed uden hæftelse for staten.

Til § 2

I bestemmelsen fastslås det, at Naviairs formål er at udføre luftfartstjenester. Begrebet luftfartstjenester omfatter i henhold til EU's rammeforordning (nr. 549/2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum) lufttrafik-tjeneste, kommunikation, navigation, overvågning, luftfartsinformation samt meteorologi. For så vidt angår Naviairs udøvelse af meteorologiske ydelser i Danmark foreslås det, at de som hidtil kun skal omfatte vejrobservationstjenester og vejrformidlingstjenester. Naviair kan udøve luftfartstjenesterne i såvel Danmark som udlandet.

Naviairs udøvelse af lufttrafik-tjeneste samt de dertil knyttede CNS tjenester (de såkaldte en-route tjenester) i dansk luftrum forudsættes at skulle ske i henhold til en længerevarende designering, som giver Naviair eneret til i en nærmere fastsat periode at udøve tjenesterne og som fastsætter Naviairs rettigheder og forpligtelser over for staten. Designeringen, som sker på baggrund af certifikat udstedt i medfør af forordning 2096/2005 om

fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester udstedes af SLV i medfør af EU forordning nr. 550/2004 (luftfartstjenesteforordningen) art. 8 og skal medvirke til at sikre, at Danmark kan opfylde sine forpligtelser i henhold til internationale aftaler om at udøve luftfartstjenester i dansk luftrum.

Som selvstændig offentlig virksomhed vil Naviair også fremover kunne udstede påbud/forbud til luftfartøjer i dansk luftrum ved udøvelsen af lufttrafik-tjeneste. Hjemlen følger af lufttrafikreglerne i Bestemmelser for Civil Luftfart (BL) 7-1. BL 7-1, som svarer til en bekendtgørelse, er udstedt i medfør af luftfartslovens § 82. Manglende overholdelse heraf vil i sidste ende kunne medføre strafferetlige sanktioner efter luftfartslovens § 149, stk. 8. Naviairs kompetence til at udstede påbud/forbud til luftfartøjer vil således være uændret i forhold til, hvad Naviair kan i dag.

Bestemmelsen giver desuden Naviair mulighed for at udføre opgaver, der ligger i naturlig forlængelse af denne kerneforretning. Det kan f.eks. være uddannelsesvirksomhed og teknisk vedligeholdelse af flyvekontrollsystemer for eksterne kunder, som Naviair allerede i dag er involveret i. Naviair vil således kunne fortsætte denne virksomhed, ligesom der skal være mulighed for at udbygge aktiviteterne inden for luftfartstjenester, i det omfang en fornuftig udvikling i lufttrafikken tilsiger dette.

Med det foreslåede *stk. 2* kan Naviair oprette datterselskaber, erhverve ejerandele i andre virksomheder og indtræde i forpligtende samarbejder. Dette gælder i såvel Danmark som udlandet. Såvel Naviair som datterselskaber heraf kan blive medejer af eller indgå joint-venture aftaler med andre virksomheder, ligesom de kan anvende underentreprenører, alt i forbindelse med udøvelsen af deres virksomhed. Da Naviair forventes at skulle gøre sig gældende i international sammenhæng, er det en afgørende forudsætning, at der er mulighed for at indgå i gensidigt forpligtende samarbejder med andre virksomheder både nationalt og internationalt. Interes-

sentskabet (NUAC HB), der et svensk handelsbolag, ejes ligeligt af Naviair og den svenske søsterorganisation Luftfartsverket/Air Navigation Services (LFV/ANS), er et eksempel på sådan et internationalt samarbejde. NUAC HB vil overgå fra statsvirksomheden Naviair til den selvstændige offentlige virksomhed Naviair ved en omdannelse. NUAC HB blev etableret i oktober 2009 efter godkendelse af Finansudvalget i Danmark og i henhold til mandat fra regeringen i Sverige. NUAC HB skal administrere et fælles luftrum i Danmark og Sverige og skal varetage trafikafviklingen heri (en-route tjenester) inden for rammerne af Single European Sky forordningerne og i overensstemmelse med regeringens vision »Dansk Luftfart 2015 – muligheder og udfordringer«. NUAC HB skal på vegne af Naviair og LFV som underleverandør mod betaling levere en-route tjenester. I første omgang skal NUAC HB varetage operationelle supportfunktioner, dvs. udarbejde forslag til ens regler for styring og afvikling af lufttrafik i et fælles dansk/svensk luftrum, udarbejde forslag til optimering af rutestruktur i et fælles dansk/svensk luftrum, samt udarbejde forslag til fælles praktisk flyvelederuddannelse m.m. Senere skal NUAC HB desuden drive de tre kontrolcentraler i København, Malmø og Stockholm. Kontrolcentraler, tekniske systemer og flyveledere udlånes til NUAC HB af Naviair og LFV. Udlån af flyveledere indebærer, at alle danske flyveledere fortsat vil være ansat på danske løn- og ansættelsesvilkår i Naviair, mens svenske flyveledere vil være ansat på svenske vilkår hos LFV. Udlån af kontrolcentraler og tekniske systemer indebærer, at Naviair og LFV fortsat vil eje og stå for drift og vedligeholdelse samt investering i/opdatering af bygninger og systemer.

Den afgift (en-route afgift), som flyselskaberne betaler i dag for de nødvendige flyvekontrolltjenester, vil fortsat blive oppebåret af henholdsvis Naviair og LFV, der fortsat vil være designeret som leverandør af en-route tjenester af de respektive luftfartsmyndigheder i Danmark og Sverige, dvs. det danske SLV og det svenske Transportstyrelsen. Det danske forsvars mulighed for uhindret adgang til at håndhæve dansk suverænitet og om nødvendigt overtage det fulde ansvar for luftrummet over Danmark vil være uændret. NUAC HB vil være underlagt tilsyn fra de danske og svenske luftfartsmyndigheder (SLV og Transportstyrelsen).

Med det foreslåede *stk. 3* skal virksomheden drives på forretningsmæssigt grundlag, indskærpes bestyrelsens og direktionens forpligtelse til at forvalte virksomhedens midler på linje med det, der er normal kutyme for ledelsen i private virksomheder. Bestemmelsen skal således ses i sammenhæng med, at reglerne om bestyrelsens og

direktionens kompetence og ansvar i vidt omfang er overført fra aktieselskabsloven, jf. den foreslåede § 6.

Til § 3

Det foreslås med *stk. 1* at den selvstændige offentlige virksomhed Naviair i regnskabs- og skattemæssig henseende etableres med virkning fra 1. januar 2010. Selve etableringen af virksomheden forventes dog først at ske efter godkendelse af et aktstykke, hvormed der søges tilslutning til etablering af den selvstændige offentlige virksomhed Naviair og de hermed forbundne økonomiske konsekvenser, jf. også bemærkningerne til § 13. Det foreslås i den forbindelse, at statsvirksomheden Naviairs nettoaktiver indskydes i virksomheden.

Den selvstændige offentlige virksomhed Naviair foreslås at overtage samtlige statsvirksomheden Naviairs aktiver og passiver og indtræder i samtlige rettigheder og forpligtelser i forbindelse hermed. Der er hermed tale om, at den selvstændige offentlige virksomhed Naviair overtager den eksisterende statsvirksomhed Naviair. I henhold til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens praksis kan omdannelsen (stiftelsen) af Naviair til selvstændig offentlig virksomhed gennemføres med tilbagevirkende kraft fra overtagelsestidspunktet, den 1. januar 2010, idet der er tale om overtagelse af en bestående virksomhed. Efter styrelsens praksis kan dette overtagelsestidspunkt, når der er tale om overtagelse af eksisterende virksomhed, være op til 18 måneder forud for stiftelsen, jf. årsregnskabslovens § 15, stk. 2.

Uagtet at Naviair omdannes til en selvstændig offentlig virksomhed, vil Danmarks forpligtelse i henhold til Chicago-konventionen, jf. afsnit 2.3 og 4 i de almindelige bemærkninger, stadig være gældende. Den danske stat vil således fortsat stå som garant for Danmarks forpligtelser til at udføre luftfartstjenester.

Ansvar for »Agreement of the Joint Finance of Certain Air Navigation Services in Greenland« mellem Danmark og ICAO, overtages af SLV, idet det dog forudsættes, at Naviair (og DMI) fortsat udøver driftsopgaverne som beskrevet i aftalens Annex 1.

Ansvar for udøvelse af flyvekontrolltjeneste forudsættes som hidtil at være nationalt ansvar under fred, krig og andre ekstraordinære forhold. Forsvarsministeren bibeholder derfor kompetencen til – i tilfælde af krig eller andre ekstraordinære forhold – at regulere og kontrollere lufttrafik inden for dansk luftrum og uden for dette udøve kontrol med danske flys lufttrafik i medfør af forsvarsloven og luftfartsloven og dermed gennemføre overvågning og suverænitetshævdelse i alle højder over dansk territorium. Dette betyder, at principperne i eksisterende aftaler og samarbejdsrelationer mellem Forsvaret og Naviair fortsættes uændret, og dermed vil bl.a. aktiviteterne

i den fælles civile/militære kontrolcentral i Kastrup være uændrede, ligesom Naviairs omdannelse ikke i sig selv medfører ændringer i udgiftsfordelingen mellem Forsvaret og Naviair. Forsvaret vil fra den fælles civile/militære kontrolcentral til stadighed kunne varetage/overtage kontrollen i dansk ansvarsområde, og Naviair vil skulle følge de af Forsvaret udstukne retningslinjer. SLV vil i tilknytning til en designering af Naviair som luftfartstjenesteudøver sikre, at Naviair forpligtes til at følge de af Forsvaret udstukne retningslinjer.

Der vil i åbningsbalancen blive taget stilling til størrelsen af den ansvarlige egenkapital, idet der tages hensyn til, at virksomheden i udgangssituationen får en tilfredsstillende soliditet. Naviairs nuværende aktiver opgøres individuelt under hensyntagen til, at aktiverne erhverves med fortsat drift for øje.

Den selvstændige offentlige virksomhed Naviair overtager den af statsvirksomheden Naviair hidtil drevne virksomhed med tilhørende aktiver og passiver og indtræder i samtlige rettigheder og forpligtelser i forbindelse hermed. Overtagelsen sker i regnskabs- og skattemæssig henseende med virkning fra den 1. januar 2010. Etableringen af den selvstændige offentlige virksomhed sker på grundlag af en foreløbig åbningsbalance, som påtegnes af virksomhedens revisor. I den foreløbige åbningsbalance indgår en række værdier, som først vil blive endelig opgjort, når regnskabet for statsvirksomheden Naviair for 2009 er afsluttet og revideret som led i færdiggørelsen af statsregnskabet for dette år. Der forelægges derfor for Folketingets Finansudvalg et aktstykke, der er baseret på en foreløbig åbningsbalance. Rigsrevisionen og en udpeget medrevisor foretager revision af åbningsbalancen. Principperne for, hvorledes eventuelle forskelle mellem den foreløbige åbningsbalance og den reviderede åbningsbalance reguleres, herunder håndtering af en evt. bevillingsmæssig betydning, beskrives nærmere i aktstykket.

Det forventes, at Naviair omdannes til en selvstændig offentlig virksomhed med en egenkapital, inkl. ansvarlig lånekapital, i størrelsesordenen 1,2 mia. kr. Heraf udgør ca. 0,6 mia. kr. et indskud, ca. 0,1 mia. kr. Naviairs eksisterende egenkapital og en del af de resterende ca. 0,5 mia. kr. udgøres af et ansvarligt lån. Virksomhedens foreløbige åbningsbalance forelægges Folketingets Finansudvalg ved aktstykke. Der tilstræbes generelt en kapitalstruktur mellem egenkapital, inkl. ansvarlig lånekapital, og fremmedkapital i størrelsesordenen 55/45 pct.

Ved aktstykke til Folketingets Finansudvalg søges der om tilslutning til etablering (stiftelse) af den selvstændige offentlige virksomhed Naviair og de hermed forbundne finansielle konsekvenser. Al ejendom, løsøre,

immaterielle rettigheder, f.eks. varemærker, m.v., og alle passiver og forpligtelser, herunder personalemæssige forpligtelser, overtages af Naviair, ligesom Naviair indtræder i alle kontrakter og andre forpligtende retsforhold på samme vilkår, som har været gældende for statsvirksomheden Naviair. Da Naviair etableres som en selvstændig juridisk person, jf. bemærkningerne til § 1, vil der være tale om et egentligt kreditor- og debitorskifte. Debtorskiftet indebærer, at den selvstændige offentlige virksomhed Naviair skal opfylde de forpligtelser, som virksomheden overtager fra staten. Staten hæfter solidarisk med den selvstændige offentlige virksomhed Naviair for de forpligtelser, som bestod på tidspunktet for overtagelsen, men ikke senere indtrådte forpligtelser, selvom de udspringer af samme retsforhold. Staten hæfter ikke for forpligtelser, hvor kreditorerne efter almindelige formueretlige regler i det hele må anses for at have accepteret alene at holde sig til den selvstændige offentlige virksomhed Naviair som ny medkontrahent (debitor). I forbindelse med debtorskiftet fra statsvirksomheden Naviair til den selvstændige offentlige virksomhed Naviair kan det blive aktuelt at gennemføre visse praktiske ændringer i kontrakter m.v. efter aftale med kontraktparterne.

Naviair skal opgøre sin skattepligtige indkomst i overensstemmelse med de regler, der i øvrigt gælder for selskabsskattepligtige juridiske enheder.

I øvrigt gælder skattelovgivningens almindelige regler for indkomstopgørelser, f.eks. med hensyn til indgivelse af selvangivelse, ansættelse af indkomst, påklage m.v.

Med *stk. 2* foreslås det, at Naviairs formue holdes adskilt fra statens formue, hvilket er en forudsætning for, at Naviair kan optræde som en selvstændig juridisk person. Samtidig er det fastsat, at Naviair selv disponerer over anlægs- og driftsmidler inden for de rammer, der måtte være fastsat i vedtægterne. Naviair kan på linie med private virksomheder opkøbe obligationer m.v. for derved at placere sin formue på den mest hensigtsmæssige måde i overensstemmelse med god og forsigtig aktiv- og likviditetsforvaltning. Nærmere bestemmelser herom vil i medfør af lovforslagets § 5, stk. 2, blive fastsat i vedtægterne for den selvstændige offentlige virksomhed Naviair.

Med *stk. 3* foreslås det, at Naviair efter *stk. 1* indtræder i samtlige rettigheder og pligter vedrørende statsvirksomheden Naviairs faste ejendomme og øvrige aktiver. Der skabes med bestemmelsen hjemmel til, at tinglysning og anden registrering kan ske alene på grundlag af denne lov, hvorfor oprettelse af dokumenter m.v. ikke vil være nødvendig.

Til § 4

Med *stk. 1* forslås det, at Naviair skal ledes af en bestyrelse på 6-9 medlemmer. Transportministeren vælger på et virksomhedsmøde 4 til 6 bestyrelsesmedlemmer, herunder formand og næstformand, medens de øvrige bestyrelsesmedlemmer er medarbejdervalgte, jf. *stk. 2*. Det indebærer, at hvis transportministeren vælger f.eks. 4 medlemmer til bestyrelsen, vælger medarbejderne 2 medlemmer. Bestyrelsen skal samlet set have generelle erhvervs- og ledelsesmæssige kompetencer samt indsigt i luftfartsområdet og samfundsforhold. På virksomhedsmødet vil ministeren f.eks. kunne beslutte at afsætte enkelte bestyrelsesmedlemmer eller hele bestyrelsen, gennemføre iværksættelse af en granskning efter reglerne i aktieselskabsloven eller træffe konkrete beslutninger om forholdene i selskabet. De af transportministeren valgte bestyrelsesmedlemmer udpeges normalt for 2 år, og i særlige tilfælde kan valgperioden være mindre end 2 år. Genvalg kan ske. Transportministeren kan efter lovforslaget til enhver tid afsætte et af ministeren udpeget medlem af bestyrelsen, men dette vil skulle ske på et virksomhedsmøde, eventuelt et ekstraordinært virksomhedsmøde.

Det foreslås efter *stk. 2*, at medarbejderrepræsentanterne i bestyrelsen og suppleanter for disse vælges efter reglerne i aktieselskabsloven om valg af medarbejderrepræsentanter, respektive koncernrepræsentanter, hvilket bl.a. betyder, at valget sker for en periode på 4 år. Under hensyntagen til, at Naviair overtager en igangværende virksomhed, fraviges de tidsmæssige betingelser, som fremgår af reglerne i aktieselskabslovens § 49, *stk. 3* og *stk. 7*, jf. overgangsbestemmelsen i lovforslagets § 14, *stk. 2*. Udlånte medarbejdere anses for at være ansat i Naviair. Medarbejdere, der har tjenestefrihed fra Naviair uden løn med henblik på at varetage organisationsarbejde for medarbejdere i Naviair, vil også være valgbar til bestyrelsen.

Til § 5

Naviair er omfattet af aktieselskabslovens og årsregnskabslovens regler med de fornødne tilpasninger, jf. lovforslagets § 6 og § 7, *stk. 1*. De beføjelser, der tilkommer generalforsamlingen i et aktieselskab, udøves på virksomhedsmødet af transportministeren, som sidestilles med en eneaktionær. Beslutning om ansættelse af en direktion træffes af bestyrelsen, som orienterer transportministeren i dennes egenskab af enejer.

Transportministerens beføjelser omfatter således bl.a. godkendelse af årsrapporten, fastsættelse af bestyrelsens vederlag, udpegning af medlemmer til bestyrelsen og udpegning af statsautoriseret revisor. Ud over virksomhedsmødet er det hensigt, at transportministeren som

det normale afholder kvartalsmøder med selskabet, typisk repræsenteret ved bestyrelsens formand, næstformand og den administrerende direktør samt eventuelt andre fra bestyrelsen, direktionen, revisor eller øvrige personer. På kvartalsmøderne orienteres ministeren om Naviairs status og udvikling, halvårsrapporten samt øvrige væsentlige forhold. Transportministeren kan herudover indkalde til ad hoc møder, når ministeren finder det hensigtsmæssigt. Vedtægterne fastlægger nærmere bestemmelser om kvartalsmøder og ad hoc møder.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren fastsætter vedtægter for den selvstændige offentlige virksomhed Naviair. Vedtægterne skal indeholde nærmere retningslinjer for virksomhedens udøvelse. Vedtægterne vil overordnet set blive fastlagt efter principperne i aktieselskabslovens § 4 vedrørende vedtægters mindstekrav i aktieselskaber og de særlige krav, der gælder for statslige aktieselskaber. Vedtægterne for Naviair vil blandt andet komme til at indeholde bestemmelser om investeringer og andre dispositioner, der skal forelægges transportministeren til godkendelse på et virksomhedsmøde eller til orientering på et kvartalsmøde, ligesom det vil blive fastslået, at bestyrelsens formand og næstformand er forpligtet til at orientere transportministeren om sager af væsentlig betydning for virksomheden. Vedtægterne vil herefter fremstå som transportministerens instruks til virksomhedens ledelse. Vedtægterne skal anmeldes til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, og vedtægterne vil blive offentligt tilgængelige. Transportministeren kan ændre vedtægterne.

Det foreslås i *stk. 3*, at virksomhedsmødet svarer til generalforsamlingen i et aktieselskab. De nærmere bestemmelser vedrørende afholdelsen af virksomhedsmødet vil fremgå af vedtægterne for Naviair og de særlige krav, der gælder for statslige aktieselskaber. Det betyder bl.a., at virksomhedsmødet (generalforsamlingen) vil være åbent for pressen.

Til § 6

Ved omdannelsen af statsvirksomheden Naviair til selvstændig offentlig virksomhed vil virksomheden i det væsentlige blive underkastet de vilkår, der gælder for statslige aktieselskaber. Dette gælder således også de regler i aktieselskabsloven vedrørende selskaber optaget til handel på et reguleret marked, som i dag finder anvendelse på statslige aktieselskaber, og som skal sikre en betydelig grad af åbenhed omkring virksomhedens forhold. Oplysninger vedrørende Naviairs forhold skal anmeldes til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen og være offentligt tilgængelige i samme omfang, som normalt er gældende for aktieselskaber, jf. aktieselskabslovens kapitel 19 om anmeldelse og registrering m.m. samt be-

kendtgørelse nr. 1525 af 13. december 2007 om anmeldelse m.v. til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen for aktie- og anpartsselskaber. Dette svarer til den ordning, der gælder for bl.a. DSB og Energinet.dk, som også er organiseret som selvstændige offentlige virksomheder (SOV), og hvor der heller ikke er aktier i virksomhederne.

Bestyrelsen vil være ansvarlig for Naviairs virksomhed og organisation over for transportministeren og kan ifalde ansvar efter dansk rets almindelige regler. Bestyrelsen varetager virksomhedens overordnede ledelse, og vil skulle ansætte en kvalificeret direktion og fastlægge direktionens ansættelsesforhold. Desuden skal bestyrelsen føre tilsyn med direktionens varetagelse af den daglige ledelse. Bestyrelsen træffer beslutning i alle spørgsmål, som er af væsentlig betydning, herunder om den overordnede tilrettelæggelse af Naviairs arbejde inden for de retningslinjer, som er fastlagt i vedtægten og som i øvrigt fastlægges af ministeren.

Til § 7

Naviair udfærdiger et årsregnskab, samt en årsrapport og en halvårsrapport efter årsregnskabslovens regler, som i det hele finder anvendelse, herunder også de særlige regler vedrørende selskaber optaget til handel på et reguleret marked, som i dag finder anvendelse for statslige aktieselskaber. Bestemmelsen medvirker til, at der sikres åbenhed omkring virksomhedens forhold, idet regnskaberne vil være underkastet samme indholdsmæssige krav, som stilles til børsnoterede virksomheder.

Årsregnskabsloven finder i sin helhed anvendelse for den selvstændige offentlige virksomhed Naviair, hvorfor de i årsregnskabsloven indeholdte bestemmelser om pligt til at indsende oplysninger til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen også finder anvendelse. Tilsvarende vil den kompetence og de sanktionsbeføjelser, som tilkommer Erhvervs- og Selskabsstyrelsen efter aktieselskab- og årsregnskabsloven i forbindelse med, at selskabets ledelse ikke opfylder pligten til at indsende oplysninger m.v., finde anvendelse. Efter de gældende regler i aktieselskabs- og årsregnskabsloven kan der pålægges tvangsbøder, ligesom der i visse tilfælde kan ifaldes straf i form af bøde.

Det foreslås i *stk. 2*, at Naviair er omfattet af lov om revisionen af statens regnskaber m.v., jf. denne lovs § 2, stk. 1, nr. 3, hvorefter regnskaber for selvstændige forvaltningssubjekter, der er oprettet ved lov, er omfattet af Rigsrevisionens revision. Efter samme lovs § 2, stk. 2, 1. pkt., kan revisionen af Naviairs regnskaber udføres i samarbejde med andre revisorer, når dette er bestemt ved lov. Med § 7, stk. 2 præciseres det, at revisionen udføres i overensstemmelse med god offentlig revisionsetik, jf.

§ 3 i lov om revisionen af statens regnskaber m.m., der omfatter finansiel revision, forvaltningsrevision og juridisk-kritisk revision. Som udbyder af lufttrafik tjenester skal Naviair i henhold til EU-forordning nr. 2096/2005 om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester aflægge et revisionspåtegnet regnskab i henhold til internationale regnskabsprincipper.

I *stk. 3* foreslås det, at rigsrevisor tillige udøver forvaltningsrevision i den selvstændige offentlige virksomhed Naviair i overensstemmelse med lov om revisionen af statens regnskaber m.v. § 3.

Det foreslås i *stk. 4*, at det af vedtægterne for den selvstændige offentlige virksomhed Naviair vil fremgå, at transportministeren skal godkende virksomhedens årsrapport. Godkendelsen sker på virksomhedsmødet. Bestyrelsen skal forelægge årsrapporten for Transportministeriet til udtalelse forud for regnskabet forelæggelse på virksomhedsmødet.

Til § 8

Ved en omdannelse af Naviair fra statsvirksomhed til selvstændig offentlig virksomhed bortfalder den hidtidige adgang til at dække likviditetsudsving via Danmarks Nationalbank. Fremover vil Naviair skulle dække sit likviditetsbehov gennem aftaler med private pengeinstitutter, jf. dog også nedenfor.

Med henblik på at finansiere større investeringer, f.eks. i nye flyvekontrollsystemer, skal Naviair og eventuelle datterselskaber derfor have mulighed for at optage lån til sådanne formål. Samtidig er det nødvendigt, at Naviair og datterselskaber heraf i lighed med private virksomheder får mulighed for at aftale en driftskredit med et pengeinstitut. Låntagningen sker med sikkerhed i Naviairs egen formue. Der er derfor ikke tale om statslån.

Finansministeren bemyndiges til ved etableringen af Naviair som selvstændig offentlig virksomhed at dække en del af virksomhedens finansieringsbehov via lån, herunder finansiering ved ansvarligt lån, jf. det foreslåede *stk. 2*.

Ved omdannelsen af Naviair til en selvstændig offentlig virksomhed tilstræbes generelt en kapitalstruktur mellem egenkapital, inkl. ansvarlig lånekapital, og fremmedkapital i størrelsesordenen 55/45 pct., jf. bemærkningerne til lovforslagets § 3. Rente- og afdragsvilkår for det ansvarlige lån vil tillige fremgå af nævnte aktstykke.

Såfremt det måtte være hensigtsmæssigt kan en mindre del af fremmedkapitalen ved etableringen af Naviair som selvstændig offentlig virksomhed etableres som et lån fra staten, som tilbagebetales til staten over en nær-

mere angivet periode, hvor Naviair betaler den givne markedsrente til staten.

Til § 9

Det foreslås, at Naviair som selvstændig offentlig virksomhed ikke bliver omfattet af den selvforsikringsordning, der gælder for statsinstitutioner. Naviair skal derfor etablere alle nødvendige forsikringer for Naviair herunder lovpligtige. Dette forudsættes at skulle ske ved etableringen af virksomheden. I betragtning af størrelsen af de forsikringsbare risici forudsættes Naviairs bestyrelse at orientere transportministeren om de overvejelser, der gøres i forbindelse med forsikringsdækningen, herunder størrelsen af selvriscici og forsikringssum for de enkelte forsikringer.

Til § 10

Det fastlægges ved bestemmelsen, at Naviair efter finansministerens nærmere bestemmelse kan indgå kollektive overenskomster eller i øvrigt fastsætte løn- og andre ansættelsesvilkår for ikke-tjenestemandsansatte i Naviair. Bestemmelsen giver mulighed for, at finansministeren efter drøftelse med Naviairs ledelse fastlægger de overordnede principper for løn- og ansættelsesvilkår, herunder rammerne for Naviairs forhandlinger om indgåelse af f.eks. en eventuel virksomhedsoverenskomst. For øvrige virksomheder (datterselskaber) i Naviair, som måtte blive omdannet til selskabsform, træffer finansministeren tilsvarende bestemmelse om kompetencen til at fastsætte løn- og ansættelsesvilkår i hvert enkelt tilfælde.

Der lægges op til en ordning uden løsrivelse fra det statslige aftalesystem, men således at Naviair efter finansministerens nærmere bestemmelse kan få råderum til f.eks. at indgå mere virksomhedsspecifikke aftaler med konkurrencedygtige vilkår, hvor der tages højde for de særlige vilkår i det operative miljø samtidig med, at der er mulighed for at aftale fælles vilkår for de ansatte i Naviair generelt. Med bemyndigelsesbestemmelsen skabes der samtidig mulighed for en udvikling, hvor Naviair selvstændigt inden for rammerne af de gældende regler om opsigelse og genforhandling af overenskomster både vil kunne indgå aftaler, som i større eller mindre omfang er knyttet op på det statslige overenskomstsysteem, og aftaler, der ikke er knyttet op på det statslige aftalesystem.

Ved omdannelsen af Naviair til selvstændig offentlig virksomhed fortsætter medarbejderne deres ansættelsesforhold i Naviair og bevarer de rettigheder og pligter, der gjaldt for dem under ansættelsen i statsvirksomheden Naviair.

Til § 11

Med *stk. 1* foreslås det, at for tjenestemandsansatte vil tjenestemandslovgivningen m.v., dvs. tjenestemandsloven, tjenestemandspensionsloven, flyvelederpensionsloven og øvrige gældende regler på tjenestemandsområdet, fortsat finde anvendelse. Adgang til advancement for tjenestemændene og de overenskomstansatte på særlige vilkår forringes ikke ved etableringen af Naviair. Der kan ikke foretages nyansættelse af medarbejdere som tjenestemænd eller på tjenestemandslignende vilkår, herunder med ret til tjenestemandspension, i Naviair. Tjenestemænd og overenskomstansatte på særlige vilkår, der bevarer ret til tjenestemandspension og rådighedsløn i henhold til aftaler herom, vil have mulighed for at bevare ansættelsesformen.

Med *stk. 2* foreslås det, at transportministeren kan bemyndige Naviair til at træffe de afgørelser, der efter tjenestemandslovgivningen henhører under ministeren. Dette gælder dog ikke for så vidt angår behandlingen af sager om uansøgt afsked efter tjenestemandslovens § 26. Løn- og ansættelsesvilkår for tjenestemænd i Naviair fastsættes som for andre tjenestemænd i henhold til tjenestemandslovens §§ 45-47. Naviair overtager statsvirksomheden Naviairs rettigheder og pligter i henhold til lokalaftaler indgået med hjemmel i tjenestemandslovens § 45, stk. 2.

Med *stk. 3* foreslås, at finansministeren kan delegere kompetencen til at indgå aftaler om ansættelsesvilkår for tjenestemænd i virksomheden til Naviair.

Med *stk. 4* foreslås, at de af Finansministeriet fastsatte retningslinjer for administration af tjenestemandspension fortsat vil gælde for Naviair. Forud for enhver uansøgt afsked indhentes udtalelse fra Finansministeriet om den overenskomstansattes krav på tjenestemandspension. Der henvises i øvrigt til, at der for så vidt angår flyveledere er hjemmel på tekstanmærkning nr. 130 til finansloven § 36.11.05 til, at disse overenskomstansatte med særlige vilkår kan bevare ret til statslig tjenestemandspension. Naviair betaler løbende det af Finansministeriet aktuarmæssigt fastsatte pensionsbidrag for tjenestemænd og for tjenestemænd, der overgår til overenskomstansættelse på særlige vilkår. Endvidere refunderer Naviair – indtil det forudsatte alderspensioneringstidspunkt – staten de løbende pensionsudbetalinger til virksomhedens tjenestemænd og overenskomstansatte på særlige vilkår, som Naviair afskediger begrundet i en af tjenestemanden utilregnelig årsag, bortset fra sygdom (dvs. ved afsked på grund af stillingsnedlæggelse/opgavebortfald, uegnethed, samarbejdsvanskeligheder og lignende). Den enkelte bevarer retten til at få pensionen beregnet efter det aktuelle skalatrin i det pr. 30. juni 2007 gældende skalatrinsforløb, samt efter det skalatrin, som

den pågældende måtte opnå efter avancement. Ved avancementer uden for det pr. 30. juni 2007 gældende skalatrinsforløb forudsættes der indbetalt et af finansministeren fastlagt beløb til Fl § 36. Pensionsvæsenet, beregnet efter aktuariemæssige principper, til afdækning af den kapitaliserede merudgift ved avancementet. Tilsvarende gælder for andre tjenestemænd, der overgår til overenskomstansættelse med bevarelse af statslig tjenestemandspension.

Med *stk. 5* foreslås det, at det i hvert enkelt tilfælde påhviler Naviair skriftligt at meddele Finansministeriet, hvis de i *stk. 4* nævnte tjenestemænd og overenskomstansatte med ret til tjenestemandspension overgår til beskæftigelse i koncernforbundne selskaber.

Med *stk. 6* foreslås det, at det påhviler Naviair at indhente godkendelse til overførslen fra Finansministeriet inden tjenestemænd og overenskomstansatte med særlige vilkår overføres til beskæftigelse uden for Naviair eller til hermed koncernforbundne selskaber med bevarelse af tjenestemandspensionsretten. Der vil blive behov for sådan godkendelse til udlån af medarbejdere til opgaver i forhold til et dansk/svensk luftrum, da det forventes, at Naviair højst vil eje 50 % af NUAC-selskabet.

Med *stk. 7* foreslås det, at bestemmelsen skal regulere det tilfælde, hvor en ansat med ret til tjenestemandspension f.eks. bliver virksomhedsoverdraget i forbindelse med, at Naviair mister kontrakten på en lufthavn, og den nye operatør herefter går konkurs. Der henvises til den hjemmel, der er etableret på tekstanmærkning nr. 118 til finanslovens § 28.33.01 samt anden hjemmel der måtte blive etableret for andre tjenestemænd, der overgår til overenskomstansættelse med bevarelse af statslig tjenestemandspension.

Til § 12

Det foreslås, at tilsynet som ejer med Naviairs virksomhed udøves af transportministeren. Endvidere fører SLV tilsyn med Naviair som certificeret luftfartstjenestudøver, og Naviair er i den forbindelse forpligtet til at udlevere alle oplysninger, der er nødvendige for SLVs tilsyn. I forbindelse med Naviairs omdannelse til en selvstændig offentlig virksomhed er det dog nødvendigt at udarbejde regler med henblik på at kunne pålægge Naviair vederlagsfrit at udlevere og stille data til rådighed i de tilfælde, hvor oplysningerne skal bruges i forbindelse med SLVs tilsyn i henhold til luftfartsloven med andre end Naviair, eller f. eks. til brug for behandling af klagesager (f. eks. vurdering af støjsager og sager om lavflyvning mv.) eller til brug for SLVs varetagelse af den generelle myndighedsudøvelse vedr. lufttrafik-tjeneste, herunder fastlæggelse af luftrumsstruktur mv. Der vil i medfør af bemyndigelsesbestemmelsen i luft-

fartslovens § 54 blive udstedt en bekendtgørelse herom i form af en BL (Bestemmelser for Civil Luftfart).

Med *stk. 2* foreslås det, at Naviair efter anmodning skal stille enhver oplysning om sin virksomhed til rådighed for transportministeren. Der tænkes navnlig på situationer, der kan opstå som led i myndighedsudøvelse, men er ikke begrænset hertil. Sådanne oplysninger meddeles direkte til transportministeren og ikke på et virksomhedsmøde. Transportministeren fastsætter nærmere regler herom i vedtægterne. Som følge af, at Naviairs udøvelse af luftfartstjenester udgør et de facto monopol, kan der dog være særligt behov for åbenhed og transparens omkring Naviairs virksomhed, som vil blive tilgodeset ved at fastsætte nærmere krav hertil i vedtægterne. Kravene vil blive fastsat under hensyntagen til Naviairs konkurrencedygtighed bl.a. i relation til det internationale samarbejde.

Til § 13

Med *stk. 1* foreslås det, at transportministeren fastsætter lovens ikrafttrædelsestidspunkt, hvorved der opnås sikkerhed for, at etableringen af den nye virksomhed ikke finder sted, førend alle nødvendige forberedelser er fuldt gennemført, herunder m.h.t. forelæggelse af et aktstykke for Folketingets Finansudvalg. Ifølge § 3 sker overtagelsen af den af statsvirksomheden Naviair hidtil drevne virksomhed med tilhørende aktiver og passiver dog i regnskabs- og skattemæssig henseende med virkning fra den 1. januar 2010. Ministeren kan herunder fastsætte, at forskellige dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter. Her tænkes navnlig på ikrafttræden af lovforslagets § 15.

Med *stk. 2* foreslås det, at §§ 16-21 har virkning fra og med indkomståret 2010.

Til § 14

Det foreslås med *stk. 1*, at valg af medarbejder-/koncernrepræsentanter og suppleanter for disse til Naviairs bestyrelse skal finde sted senest seks måneder efter etableringen af virksomheden.

Med *stk. 2* foreslås det, i tilknytning til *stk. 1*, at det er nødvendigt at fravige reglen i aktieselskabslovens § 49, *stk. 2, 3. pkt.*, om, at valg af medarbejderrepræsentanter og suppleanter for disse først kan ske, når den pågældende virksomhed i de sidste 3 år har beskæftiget mindst 35 medarbejdere, samt den tilsvarende regel i aktieselskabslovens § 49, *stk. 3*, hvorefter medarbejderne først har krav på valg af koncernrepræsentanter til bestyrelsen, når moderselskabet og datterselskaber heraf i de sidste 3 år gennemsnitligt har beskæftiget i alt 35 medarbejdere.

Til § 15

Transportministeren udpeger straks efter lovens ikrafttræden en statsautoriseret revisor, som vil skulle fungere som medrevisor, jf. lovforslagets § 7, stk. 2. Med valget af en statsautoriseret revisor som medrevisor udgør Rigsrevisionen og den udpegede revisor herefter revisionen af den selvstændige offentlige virksomhed Naviair.

Den statsautoriserede revisor udpeges for perioden indtil første ordinære virksomhedsmøde i 2011. På virksomhedsmødet udpeges den statsautoriserede revisor af Transportministeren, jf. § 7, stk. 2. Genvalg kan ske.

Til § 16

Til nr. 1

Der foreslås indført en ny skattepligtsbestemmelse i selskabsskatteoven. Ved bestemmelsen fastslås, at Naviair er skattepligtig efter de samme regler, som gælder for indregistrerede aktie- og anpartsselskaber. Skattepligten for Naviair er dermed fastlagt i overensstemmelse med, hvad der gælder for bl.a. DSB og Energinet.dk, der også er organiserede som selvstændige offentlige virksomheder.

Til nr. 2

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den ved § 16, nr. 1, foreslåede selskabsskattepligt for Naviair.

Til nr. 3-5

Det foreslås, at reglerne om tynd kapitalisering og reglerne om beskæring af rentefradrag også skal gælde for Naviair. Det svarer til, hvad der gælder for andre selskabsskattepligtige selskaber.

Til nr. 6

Det foreslås, at Naviair på tilsvarende måde som andre selskabsbeskattede selskaber ikke skal medregne gevinst og tab ved afståelse af datterselskabsaktier og koncernselskabsaktier ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst.

Til nr. 7 og 8

Det foreslås, at Naviair skal betale selskabsskat.

Det foreslås samtidig, at Naviair omfattes af reglerne om nedsættelse af skatten af udbytte, der modtages af aktier i selskaber, som er eller har været hjemmehørende i udlandet. Det svarer til, hvad der gælder for andre selskabsbeskattede selskaber.

Til nr. 9

Efter selskabsskatteovens § 23, stk. 1, tilfalder 13,41 pct. af selskabsskatten den eller de kommuner, hvori selskabet m.v. har drevet virksomhed, jf. bestemmelserne i lov om kommunal indkomstskat.

Da Naviair er 100 pct. statsejet, foreslås det, at det fulde skatteprovenu fra Naviair og eventuelle sambeskattede datterselskaber tilfalder staten.

Til nr. 10

Det foreslås, at Naviair omfattes af reglerne om national sambeskatning. Dette svarer til, hvad der gælder for andre selskabsbeskattede selskaber.

Til § 17

Ændringen indebærer, at de faste ejendomme, der ejes af Naviair, ikke er fritaget for kommunal grundskyld. Dette svarer til, hvad der gælder for ejendomme ejet af DSB og Energinet.dk.

Til § 18

Ved den foreslåede ændring indføres der mulighed for, at Naviair kan anvende bestemmelserne i fusionsskatteovens kapitel 5 om skattefri tilførsel af aktiver ved overdragelse af virksomhed til et datterselskab, der er omfattet af selskabsskatteovens § 1, stk. 1, nr. 1.

Ved en tilførsel af aktiver forstås den transaktion, hvorved et selskab uden at være opløst tilfører den samlede eller en eller flere grene af sin virksomhed til et andet selskab mod at få tildelt aktier eller anparter i det modtagende selskabs kapital. Ved en gren af en virksomhed forstås alle aktiver og passiver i en afdeling af et selskab, som ud fra et organisationsmæssigt synspunkt udgør en selvstændig bedrift, dvs. en samlet enhed, der kan fungere ved hjælp af egne midler.

Indførelsen af den foreslåede adgang til at anvende bestemmelserne i fusionsskatteovens kapitel 5 vil betyde, at en tilførsel af aktiver kan gennemføres uden at udløse afståelsesbeskatning af Naviair og med skattemæssig succession for det modtagende selskab for så vidt angår de overdragne aktiver og passiver. Beskatningen af de fortjenester, der i princippet konstateres ved overdragelsen, vil dermed blive udskudt til det senere tidspunkt, hvor det modtagende selskab afstår de overdragne aktiver og passiver.

Den skattemæssige behandling af aktiver og passiver, der inden en tilførsel af aktiver ejes af Naviair, vil ikke ændre sig, hvis aktiverne og passiverne ved en tilførsel overdrages til et datterselskab, der beskattes efter selskabsskatteovens § 1, stk. 1, nr. 1. Dette følger af, at Naviair efter forslaget i § 20 vil være skattepligtig efter

de samme regler, som gælder for indregistrerede aktie- og anpartsselskaber.

Henvisningen til fusionsskattelovens kapitel 5 indebærer, at Naviair vil kunne gennemføre en skattefri tilførsel af aktiver både med og uden tilladelse fra SKAT efter de nærmere regler herom.

Til § 19

Det foreslås, at Naviair i tilfælde af konkurs beskattes efter de samme regler, som gælder for aktieselskaber.

Til § 20

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den ved § 16, nr. 1, foreslåede selskabsskattepligt for Navi-air.

Ændringen af bestemmelserne i ligningslovens § 8 G og 8 H indebærer, at Naviair får samme adgang som andre selskabsbeskattede selskaber til at fradrage udgifter til deltagelse i visse EU-forskningsprojekter og gaver, som ydes til almenvelgørende eller på anden måde almenyttige foreninger, stiftelser, institutioner m.v., der anvender de modtagne ydelser til forskning.

Ved forslaget får også de vand- og spildevandsforsyningsselskaber, der er omfattet af den nye skattepligt-sbestemmelse i selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 2 h, som blev indsat ved § 9, nr. 1, i lov nr. 460 af 12. juni 2009, mulighed for at foretage de i ligningslovens §§ 8 G og 8 H omhandlede fradrag. Det bemærkes, at denne ændring vedrørende vand- og spildevandsforsyningsselskaber ikke i øvrigt har sammenhæng med nærværende lovforslag.

Til § 21

Naviairs indtægter i form af betaling fra brugerne (luftfartsselskaber m.v.) for afgiftspligtige flyvninger i

dansk luftrum – de såkaldte en-route afgifter - fastsættes ud fra et princip om balance mellem indtægter og omkostninger over en periode, dvs. efter en »hvile-i-sig-selv«-omkostningsmodel. Dette sker i medfør af luftfartslovens § 71, stk. 2, og i overensstemmelse med internationalt gældende regler, der først og fremmest er fastlagt af EU og Eurocontrol.

Fastsættelsen af en-route afgifter sker som hovedregel ved, at et over- eller underskud i det senest afsluttede regnskabsår bliver overført til kalkulationsgrundlaget for år 2-5 årene efter.

Det foreslås, at den del af underskud (underdækning) vedrørende regnskabsåret 2008 henholdsvis 2009, der er opstået i statsvirksomheden Navi-air – d.v.s. før overgangen til skattepligt, og som indregnes i priserne for afgiftspligtige flyvninger i dansk luftrum i regnskabsårene 2010-2013 henholdsvis 2011-2014, skal kunne fradrages i den skattepligtige indkomst i det indkomstår, hvor underskuddet opkræves.

Der er alene tale om en overgangsregel for de første fem indkomstår. For de efterfølgende indkomstår finder de almindelige periodiseringsregler således anvendelse.

Overgangsreglen omfatter underskud opgjort efter det for 2008 henholdsvis 2009 fastsatte kalkulationsgrundlag for beregning af betaling for afgiftspligtige flyvninger over dansk luftrum.

Til § 22

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 16. I lov om indkomstbeskatning af aktieselskaber m.v. (selskabsskatteloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1001 af 26. oktober 2009, som ændret ved lov nr. 1273 af 16. december 2009, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, indsættes som nr. 2 i:
»2 i) Naviair,«.

§ 3. Undtaget fra skattepligten er:

- 1) Staten og dens institutioner, jf. dog § 1, stk. 1, nr. 2 d og 2 g.

2. I § 3, stk. 1, nr. 1, ændres »nr. 2 d og 2 g« til: »nr. 2 d, 2 g og 2 i«.

§ 11. Hvis et selskab eller en forening

- 1) er omfattet af § 1, stk. 1, nr. 1-2 a, 2 d-2 h, 3 a-5 b,

3. I § 11, stk. 1, nr. 1, ændres »2 d-2 h« til: »2 d-2 i«.

§ 11 B. Ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst for selskaber, der er omfattet af § 1, stk. 1, nr. 1-2 a, 2 d-2 h, 3 a-6, § 2, stk. 1, litra a og b, eller kulbrinteskattelovens § 21, stk. 4, kan indkomstårets nettofinansieringsudgifter alene fradrages, i det omfang de ikke overstiger den skattemæssige værdi af selskabets aktiver ganget med standardrenten, jf. stk. 2. Beskæringen kan maksimalt nedsætte indkomstårets fradragsberettigede nettofinansieringsudgifter til et grundbeløb på 21.300.000 kr. (2010-niveau). Der sker dog ikke fradragsbeskæring, i det omfang nettofinansieringsudgifterne består af nettokurstab på fordringer, som overstiger indkomstårets renteindtægter, jf. stk. 4. Sådanne nettokurstab fremføres til modregning i skattepligtige nettogevinster på fordringer og renteindtægter ved efterfølgende indkomstårs opgørelse af nettofinansieringsudgifterne. Opgørelserne efter 3. og 4. pkt. udfærdiges samlet for sambeskattede selskaber, jf. stk. 8. Hvis nettofinansieringsudgifterne fradragsbeskæres, anses nettokurstab på gæld og finansielle kontrakter omfattet af kursgevinstloven altid for beskåret først.

4. I § 11 B, stk. 1, 1. pkt., ændres »2 d-2 h« til: »2 d-2 i«.

§ 11 C. Den skattepligtige indkomst før nettofinansieringsudgifter, jf. § 11 B, stk. 4, for selskaber, der er omfattet af § 1, stk. 1, nr. 1-2 a, 2 d-2 h, 3

5. I § 11 C, stk. 1, ændres »2 d-2 h« til: »2 d-2 i«.

a-6, § 2, stk. 1, litra a og b, eller kulbrinteskattelovens § 21, stk. 4, kan maksimalt nedsættes med 80 pct. som følge af nettofinansieringsudgifterne efter eventuel fradragbeskæring efter § 11 B. Den skattepligtige indkomst og nettofinansieringsudgifterne korrigeres for nettokurstab, der ikke beskæres efter § 11 B, stk. 1, 3. pkt. Beskæringen kan maksimalt nedsætte indkomstårets fradragberettigede nettofinansieringsudgifter til grundbeløbet efter § 11 B, stk. 3, og stk. 7, 2. pkt. Er den skattepligtige indkomst før nettofinansieringsudgifter negativ, kan de fradragberettigede nettofinansieringsudgifter ikke overstige beløbet i 3. pkt. Beskærne nettofinansieringsudgifter efter 1.-4. pkt. kan fremføres til fradrag i efterfølgende indkomstår. Fremførte nettofinansieringsudgifter indgår i beregningen efter 1. pkt. i efterfølgende indkomstår.

§ 13. Til den skattepligtige indkomst medregnes ikke:

2) Udbytte, som de i § 1, stk. 1, nr. 1-2 a, 2 d-2 h, 3 a-5 b, nævnte selskaber og foreninger mv. modtager af aktier eller andele i selskaber omfattet af § 1, stk. 1, nr. 1-2 a, 2 d-2 h og 3 a-5 b, eller selskaber hjemmehørende i udlandet. Dette gælder dog kun udbytter af datterselskabsaktier og koncernselskabsaktier, jf. aktieavancebeskatningslovens §§ 4 A og 4 B. Bestemmelsen i 1. pkt. omfatter ikke udbytter, hvor det udbyttegivende selskab har fradrag for udbytteudlodningen, medmindre beskattningen i udlandet frafalder eller nedsættes efter bestemmelserne i direktiv 90/435/EØF om en fælles beskatningsordning for moder- og datterselskaber fra forskellige medlemsstater. Bestemmelsen i 1. pkt. omfatter ikke udbytte vedrørende aktier som nævnt i aktieavancebeskatningslovens § 19. Bestemmelsen i 1. pkt. finder tilsvarende anvendelse, hvis udbyttemodtageren er et tilsvarende selskab eller en forening m.v. som nævnt i § 2, stk. 1, litra a, og selskabet eller foreningen m.v. er hjemmehørende i en fremmed stat, der er medlem af EU eller EØS, på Færøerne eller i Grønland eller en stat, som har en dobbeltbeskatningsoverenskomst med Danmark. Ved bedømmelsen af, om et sel-

6. I § 13, stk. 1, nr. 2, 1. pkt., ændres to steder »2 d-2 h« til: »2 d-2 i«.

skab eller en forening m.v. som nævnt i § 2, stk. 1, litra a, opfylder betingelsen i 2. pkt., medregnes samtlige aktiebesiddelser, som selskabet eller foreningen m.v. har i det udbyttegivende selskab.

§ 17. Indkomstskatten for de i § 1, stk. 1, nr. 1-2 a, 2 d-2 h og 3 a-6, og § 3, stk. 7, nævnte aktieselskaber og foreninger m.v. (selskabsskatten) udgør 25 pct. af den skattepligtige indkomst.

*Stk. 2.*³⁾⁵⁾ Såfremt der i den skattepligtige indkomst for et af de i § 1, stk. 1, nr. 1-2 a, 2 d-2 h og 3 a-5 b, nævnte selskaber og foreninger m.v. indgår udbytte fra selskaber, som er eller har været hjemmehørende i udlandet, og udbyttet ikke er omfattet af skattefritagelsen i § 13, stk. 1, nr. 2, nedsættes det udbytte modtagende selskabs, moderselskabets, skat med den del, der svarer til forholdet mellem det modtagne udbytte og den skattepligtige indkomst.

§ 23.

Stk. 2. Bestemmelserne i stk. 1, finder ikke anvendelse for DSB og Energinet.dk og disses eventuelle sambeskattede datterselskaber.

§ 31.³⁾ Koncernforbundne selskaber og foreninger m.v. omfattet af § 1, stk. 1, nr. 1-2 a, 2 d-2 h, 3 a-5 og 5 b, § 2, stk. 1, litra a og b, eller kulbrinte-skattelovens § 21, stk. 4, skal sambeskattes (national sambeskatning).

§ 7. Fritaget for grundskyld er:

- b) Andre staten, regionerne eller kommunerne tilhørende ejendomme med undtagelse af ejendomme, der af ejeren anvendes erhvervs-mæssigt til landbrug, havebrug, skovdrift eller udleje, eller som henligger ubenyttede. Fritagelsen gælder ikke for ejendomme, der tilhører DSB og Energinet.dk. Hvis kun en del af en ejendom opfylder betingelserne for fritagelse for grundskyld, omfatter fritagelsen

7. I § 17, stk. 1, ændres »2 d-2 h« til: »2 d-2 i«.

8. I § 17, stk. 2, 1. pkt., ændres »2 d-2 h« til: »2 d-2 i«.

9. I § 23, stk. 2, ændres »DSB og Energinet.dk« til: »DSB, Energinet.dk og Naviair«.

10. I § 31, stk. 1, 1. pkt., ændres »2 d-2 h« til: »2 d-2 i«.

§ 17. I lov om kommunal ejendomsskat, jf. lov-bekendtgørelse nr. 1006 af 26. oktober 2009, foretages følgende ændring:

1. I § 7, stk. 1, litra b, 2. pkt., ændres »DSB og Energinet.dk« til: »DSB, Energinet.dk og Naviair«.

alene den del af grundværdien, der falder på denne del.

§ 18. I lov om fusion, spaltning og tilførsel af aktiver m.v. (fusionsskatteloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1286 af 8. november 2007, som ændret bl.a. ved § 3 i lov nr. 98 af 10. februar 2009 og § 11 i lov nr. 460 af 12. juni 2009 og senest ved § 8 i lov nr. 525 af 12. juni 2009, foretages følgende ændring:

1. I § 15 c indsættes efter stk. 5 som nyt stykke:

»Stk. 6. Bestemmelserne i dette kapitel finder tilsvarende anvendelse ved tilførsel af aktiver, der foretages af Naviair, jf. selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 2 i, dog under forudsætning af, at det modtagende selskab beskattes i henhold til selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 1.«.

Stk. 6 og 7 bliver herefter stk. 7 og 8.

§ 19. I konkursskatteloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1011 af 4. oktober 2006, som ændret bl.a. ved § 13 i lov nr. 460 af 12. juni 2009 og senest ved § 10 i lov nr. 462 af 12. juni 2009, foretages følgende ændring:

1. I § 2 ændres »2 d-2 h« til: »2 d-2 i«.

§ 2. Selskaber, fonde, foreninger m.v. som nævnt i selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 1-2 a, 2 d-2 h og 3 a-6, og § 2, stk. 1, litra a-b, og i fondsbeskatningsloven, der tages under konkursbehandling, er ikke skattepligtige af konkursindkomsten, medmindre der træffes beslutning om skattepligt efter kapitel 4.

§ 20. I lov om påligningen af indkomstskat til staten (ligningsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 176 af 11. marts 2009, som ændret senest ved lov nr. 1279 af 16. december 2009, foretages følgende ændringer:

1. I § 8 G, stk. 1, 1. pkt., ændres »2 g« til: »2 g-2 i«.

§ 8 G. Ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst kan selskaber, som er skattepligtige efter selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 1-2 a, 2 d-2 e, 2 g og 3 a-6, samt § 2, stk. 1, litra a, og fonde, som er skattepligtige efter fondsbeskatningsloven, fradrage et beløb svarende til 25 pct. af de udgifter, som afholdes i tilknytning til den skattepligtiges deltagelse i det fælleseuropæiske forskningsprojekt Eureka eller i tilknytning til den skattepligtiges del-

tagelse i EU-forskningsprojekterne Esprit, Brite eller Race. Det er en betingelse for ekstrafradraget, at det pågældende forskningsprojekt ved udgangen af indkomståret er godkendt som enten Eureka-projekt af Teknologistyrelsen eller som Esprit-projekt, Brite-projekt eller Race-projekt af Europa-Kommissionen. Det er endvidere en betingelse for fradraget, at udgifterne er afholdt inden for det budget, som virksomheden opstiller med henblik på at opnå godkendelse fra Teknologistyrelsen, henholdsvis EU.

§ 8 H. Ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst kan selskaber, som er skattepligtige efter selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 1-2 a, 2 d-2 e, 2 g og 3 a-6, samt § 2, stk. 1, litra a, fradrage gaver, som det godtgøres at selskabet har ydet til almenvelgørende eller på anden måde almennyttige foreninger, stiftelser, institutioner m.v., der anvender deres midler, herunder de modtagne ydelser, til forskning. Foreningerne, stiftelserne og institutionerne skal være hjemmehørende her i landet.

2. I § 8 H, stk. 1, 1. pkt., ændres »2 g« til: »2 g-2 i«.