



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Stal Jensen
Dato : 12. november 2004
J.nr. : 200-39

Forslag til lov om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S og lov om luftfart (Flyvepladser med vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser) – L 76


- ./ Ved høringsfristens udløb er der modtaget vedlagte høringssvar fra Statstjenestemændenes Centralorganisation II (CO II), Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR), Konkurrencestyrelsen, Københavns Lufthavn A/S og Statsansattes Kartel.

Følgende har i høringssvaret oplyst, at de ingen bemærkninger har til lovforslaget: Statstjenestemændenes Centralorganisation II (CO II), Datatilsynet, Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR), Konkurrencestyrelsen og Statsansattes Kartel.

Det er udelukkende Københavns Lufthavne A/S, der har bemærkninger til lovforslaget. Høringsnotat til bemærkningerne fra Københavns Lufthavn

- ./ A/S vedlægges.
./ Jeg vedlægger 5 eksemplarer af dette brev.

Med venlig hilsen


Flemming Hansen



Dato : 11. november 2004
J.nr. : 200-39
Sagsbeh. : JRV, lokaltelefon 2 34 73
Org. enhed : 2. Kontor

Høringsnotat vedrørende forslag til lov om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S og lov om luftfart (Flyvepladser med vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser)

Udkastet til lovforslag har været til høring hos KL (Kommunernes Landsforening), Amtsrådsforeningen, Konkurrencestyrelsen, Dansk Industri, Statstjenestemændenes Centralorganisation II (CO II), Statsansattes Kartel, Københavns Lufthavne A/S, DANSAM og Billund Lufthavn.

./ Ved høringsfristens udløb er der modtaget vedlagte høringssvar fra Statstjenestemændenes Centralorganisation II (CO II), Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR), Konkurrencestyrelsen, Københavns Lufthavn A/S og Statsansattes Kartel.

Følgende har i høringssvaret oplyst, at de ingen bemærkninger har til lovforslaget: Statstjenestemændenes Centralorganisation II (CO II), Datatilsynet, Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR), Konkurrencestyrelsen og Statsansattes Kartel.

Høringssvaret fra Københavns Lufthavne A/S giver anledning til følgende bemærkninger:

Københavns Lufthavne A/S

Trafikministeriet har i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget været i tæt dialog med Københavns Lufthavne A/S. I denne proces har Trafikministeriet imødekommet selskabet på en række punkter.

Desuden er en del af de bemærkninger, som selskabet fremkommer med i høringsbrevet af 20. oktober 2004, indarbejdet i det lovforslag, som trafikministeren fremsatte den 4. november 2004.

Efter Trafikministeriets vurdering udestår der herefter navnlig spørgsmålet om adgangen for trafikministeren til at udstede pålæg til selskabet, idet denne efter selskabets vurdering kan være i strid med EU-retten. Selskabet

har dog udtrykt forståelse for, at det ved lov skal fastlægges, at trafikministeren skal have mulighed for at modsætte sig visse selskabsdispositioner, der indebærer en nærliggende risiko for, at væsentlige samfundsmæssige og overordnede trafikale hensyn tilsidesættes.

Herudover finder selskabet det mest hensigtsmæssigt, at de nødvendige lovændringer alene foretages i lov om Københavns Lufthavne A/S, og at det er urimeligt, at forslaget medfører, at overtrædelse af de i forslaget nævnte særlige vilkår, kan medføre straf.

Kommentar

For så vidt angår spørgsmålet om lovforslaget er i overensstemmelse med EU-retten, har lovforslaget har været forelagt EU-Kommissionen, som ingen bemærkninger har til lovforslaget, herunder til trafikministerens mulighed for at pålægge selskabet at gennemføre foranstaltninger, der sikrer kapaciteten.

Desuden har Justitsministeriet meddelt, at ministeriet ligeledes vurderer, at et sådant pålæg ikke vil være i strid med EU-retten.

Med hensyn til hvor de nødvendige lovændringer mest hensigtsmæssig foretages fremgår det af bemærkninger til lovforslaget, at forslaget indebærer, at myndighedsreguleringen af Københavns Lufthavne samles i lov om luftfart, mens lov om Københavns Lufthavne A/S alene indeholder bestemmelser med relation til selskabets oprettelse og statens ejerskab.

Herved skabes lovgivningsmæssigt en klar sondring mellem statens ejerskab på den ene side og myndighedsrollen på den anden side, svarende til hvad der er sket på en række andre forsyningsområder, f.eks. postområdet.

For så vidt angår muligheden for at pålægge straf for overtrædelse af de særlige vilkår, er det luftfartslovens generelle ordning, at der er mulighed for at pålægge straf, såfremt der sker overtrædelse af vilkår, som er udstedt i forbindelse med tilladelse til flyvepladsdrift.



Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

Niels Hemmingsens Gade 10
1153 København K

Telefon: 33 76 86 96
Telefax: 33 76 86 97

Scannet

website: www.skaf-net.dk
e-mail: coii@skaf-net.dk

Giro: 205-8707

Dato
21. september 2004

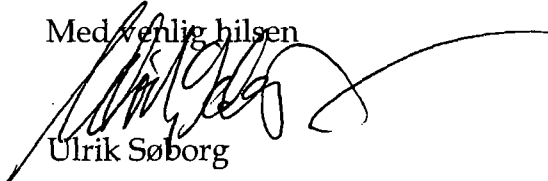
Deres skrivelse af

Deres journal nr.

Journal nr. bedes angivet ved henvendelse om denne sag
Vort journal nr.
41934.4 10.01. USP/USP

Under henvisning til Trafikministeriets brev af 7. september 2004 (j.nr. 200-36) om udkast til lovforslag om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S og lov om luftfart skal Statstjenestemændenes Centralorganisation II herved meddele, at man ikke har bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen


Ulrik Søborg

(8)
200-39



ERHVERVS- OG SELSKABSSTYRELSEN

Trafikministeriet
Att.: John Roy Vesterholm

13. september 2004
Sag
/MSH

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

Med henvisning til telefonisk henvendelse fredag den 3. september 2004 med henblik på Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) kommentar til ovenstående lovforslag.

Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) har vurderet de administrative konsekvenser af lovforslaget. CKR skal foreslå følgende tekst indført i lovforslagets almindelige bemærkninger, punkt 4:

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

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har ikke yderligere kommentarer.

Med venlig hilsen

Majken Skudstrup Haals
Fuldmægtig
Tlf. direkte 33307441
E-post msh@eogs.dk

**ERHVERVS- OG
SELSKABSSTYRELSEN**
Kampmannsgade 1
1780 København V

Tlf. 33 30 77 00
Fax 33 30 77 99
CVR-nr 10 15 08 17
eogs@eogs.dk
www.eogs.dk

**ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTERIET**

200-39 (45)

[Email]

Til: TRM John Roy Vesterholm

Fra: Helle Lange (KS)

Kopi til:

Sendt den: 22/09/2004

Emne: Ændring af lov om Københavns Lufthavne og luftfartsloven, Deres j.nr. 200-36

Konkurrencestyrelsen har modtaget udkast til forslag om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S og lov om luftfart i høring.

Konkurrencestyrelsen skal meddele, at styrelsen ikke har bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen

Helle Lange

Specialkonsulent / Special Advisor

Konkurrencestyrelsen / Danish Competition Authority

Nyropsgade 30

DK-1780 København V

Tel. dir.: +45 7226 8027

hla@ks.dk

(20)
200-39



Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
Att. 2. kontor

Scannet

20. oktober 2004

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKMINISTERIETS UDKAST TIL FORSLAG TIL ÆNDRING AF LOV OM KØBENHAVNS LUFTHAVNE A/S OG LOV OM LUFTFART

I gennem de seneste måneder har repræsentanter for Københavns Lufthavne A/S ("CPH") været indkaldt til møder i ministeriet med henblik på – i en konstruktiv atmosfære - at drøfte forskellige tidligere udkast til ændring af Lov om Københavns Lufthavne A/S og Lov om Luftfart. Vi har under denne møderække noteret, at Trafikministeriet delvist har imødekommet en række af de herfra fremsatte synspunkter. Under et møde den 18. ds., hvor også selskabets advokat Mogens Skipper-Pedersen, Kromann Reumert, deltog, oplyste Trafikministeriet, at det nu foreliggende udkast, dateret 15. oktober 2004, ikke kan forventes ændret væsentligt, hvorfor nedennævnte bemærkninger knytter sig hertil.

CPH har forståelse for, at bestemmelserne i den gældende Lov om Københavns Lufthavne A/S om Trafikministerens ret til at udstede direktiver og om godkendelse af selskabets vedtægter, må søges ophævet i lyset af den seneste domspraksis fra EF Domstolen. CPH har i denne forbindelse også forståelse for ministeriets tanke om, at det i stedet ved lov fastlægges, at Trafikministeren skal have mulighed for at modsætte sig visse selskabsdispositioner, der indebærer nærliggende risiko for, at væsentlige samfundsmæssige og overordnede trafikale hensyn tilsesættes.

CPH har under møderne i ministeriet givet udtryk for, at CPH vil anse det for mest hensigtsmæssigt, at de nødvendige lovændringer blev foretaget alene i den gældende Lov om Københavns Lufthavne A/S. CPH har herved tilkendegivet, at CPH af hensyn til selskabets aktionærkreds og til de forventninger, som aktionærerne har på grundlag af prospekter forud for statens aktiesalg, fandt det væsentligt, at der kun blev foretaget de ændringer i selskabets lovgrundlag, som var helt nødvendige i konsekvens af ophævelsen af de bestemmelser, som ministeriet fin-

der er i strid med EU-retten. CPH har i den forbindelse bl.a. henvist til, at det eksisterende lovgrundlag har fungeret helt tilfredsstillende for såvel ministeriet som for CPH i selskabets snart 14-årige virksomhed. CPH foretrækker således, at rammerne for selskabets aktiviteter fortsat bliver i Lov om Københavns Lufthavne A/S, i stedet for som foreslået at blive overført til Luftfartsloven som egentlige koncessionsvilkår. Dette ville også føre til mere enkle og sædvanlige vilkår.

CPH har i den forbindelse påpeget det urimelige i, at ministeriets forslag til Lov om ændring af Lov om Luftfart vil medføre, at selskabets overtrædelse af de heri foreslåede særlige vilkår nu vil blive strafbelagt med bøde eller fængsel i medfør af Luftfartslovens § 149, stk. 12. Den gældende Lov om Københavns Lufthavne A/S indeholder som bekendt ikke bestemmelser om strafsanktionering.

Endelig har CPH efter omstændighederne noteret sig ministeriets fastholden af behovet for særskilt indsættelse direkte i lovforslaget af en bestemmelse om ekspropriationsmulighed, forslagets § 58a. CPH har i den forbindelse lagt afgørende vægt på, at det i givet fald af lovforslaget tydeligt og klart fremgår, at en sådan mulighed alene kan komme på tale i ganske ekstreme tilfælde af misligholdelse af forpligtelsen til at drive en international lufthavn.

Ministeriets lovforslag har, som det vil være ministeriet bekendt, af selskabet været forelagt advokat Mogens Skipper-Pedersen til vurdering. Ud over medvirken ved den generelle vurdering har Mogens Skipper-Pedersen som en del af nærværende høringssvar afgivet det som bilag vedlagte notat. Det heri indeholdte har i hovedtræk været genstand for drøftelse og med henvisning til det i notatet indeholdte har CPH under møder i ministeriet foreslået – og skal fortsat henstille – at man udelader pålægsbestemmelsen samt den generelle bestemmelse i § 57, stk. 2, punkt 10, og at beskyttelsesinteressen præciseres.

ØVRIGE BEMÆRKNINGER

1. CPH er af den opfattelse, at det relevante kapacitetskriterium i lovforslagets pkt. 6, 7 og 8, hvilket også fremgår af teksten til forarbejderne, er:

"Selskabet skal sikre, at flyvepladsen, som Danmarks centrale internationale lufthavn, har en sådan kapacitet, at der er mulighed for at tilbyde flyselskaberne daglige start- og landingsmuligheder for direkte flyforbindelse til de store hovedstæder og andre vigtige trafikknudepunkter i Europa".

Dette kriterium bør nævnes i lovforslagets pkt. 6, hvorefter der kan henvises til dette kriterium i såvel pkt. 7 (underretningspligt) som pkt. 8 (Trafikministeriets ret til at modsætte sig visse foranstaltninger).

Dette indebærer, at udtrykket "samt trafik af passagerbevægelser og fragt" bør udgå som uklart og for ubestemt.

2. Såfremt Trafikministeren udsteder et pålæg til Københavns Lufthavne A/S om at gennemføre visse konkrete foranstaltninger, og lufthavnen indbringer spørgsmålet for domstolene, bør en sådan indbringelse have opsættende virkning.
3. I § 7 a bør underretningspligten - som i dag - indskrænkes til ændringer i selskabets drift og kapacitet.
4. I det omfang selskabet pålægges at gennemføre foranstaltninger med hensyn til kapaciteten, der ikke er tilstrækkeligt forretningsmæssigt begrundede, bør det i forarbejderne anføres, at udgifter, der er forbundet hermed, kan føre til en ændring af trafikafgifterne, jf. luffartslovens § 71, stk. 1, 1. punktum.
5. I forslaget til § 58, stk. 2 bør i anden linie ordet "vilkår" ændres til "pålæg". Det bør herudover præciseres, at et pålæg, der indbringes for domstolene, ikke medfører adgang til uden varsel at tilbagekalde tilladelsen, før der foreligger endelig dom.
6. I forslaget til en ny § 58 a bør der anvendes samme kriterium som foran, og udtrykket "samt passagerbevægelser og fragt" bør udgå som for uklart og ubestemt.
7. Det bør under bemærkningerne anføres, at der tillige bør ske en ophævelse af vedtægternes §§ 12.4, 12.5 og 17.
8. Til bemærkningerne § 1, nr. 1 bør udgå "det skal dog bemærkes, at selskabet ikke har til hensigt at ændre navn". Spørgsmålet har ikke været berørt i selskabets bestyrelse.
9. Til bemærkningerne § 1, nr. 3 (side 10) skal i tredje afsnit tilføjes "eje".

Selskabet har forstået, at nærværende hørings svar tillige med ministeriets bemærkninger hertil vil blive oversendt til Folketinget i forbindelse med behandlingen af det af ministeriet fremsatte forslag.

Med venlig hilsen



Peter Rasmussen

Vicedirektør

TIL: Københavns Lufthavne A/S
FRA: Kromann Reumert
EMNE: Trafikministeriets udkast til forslag til ændring af Lov om Københavns Lufthavne A/S og Lov om Luftfart (dateret 15. oktober 2004)

1. INDLEDNING

I forbindelse med vor rådgivning til Københavns Lufthavne A/S vedrørende Trafikministeriets høring af ovennævnte forslag, har vi fremført, at de foreslåede restriktioner i lufthavnens handlefrihed efter vores vurdering kan indebære en krænkelse af EU retten.

Dette notat uddyber og begrundet dette standpunkt.

2. DE NUGÆLDENDE RESTRIKTIONER

Ifølge den nugældende Lov om Københavns Lufthavne A/S kan Trafikministeren i henhold til lovens § 4, stk. 7 "... for at tilgodese samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn give selskabet direktiver for udøvelsen af dets virksomhed". Ifølge forarbejderne til den oprindelige omdannelseslov fra 1990 fremgår det, at der til lufthavnen i Kastrup knytter sig sådanne samfundsmæssige og overordnede trafikale hensyn, at det er nødvendigt at foretage visse indgreb i selskabets dispositionsfrihed. Der henvises til, at der ud over direktivbestemmelsen i § 4, stk. 7 vil blive optaget konkrete eksempler herpå i vedtægterne.

Direktivbestemmelsen i lovens § 4, stk. 7 er gentaget i vedtægternes § 12.5.

Herudover indeholder vedtægternes § 12.4 følgende bestemmelse:

"Det følger af bemærkningerne til lov nr. 428 af 13. juni 1990 om Københavns Lufthavne A/S, at bestyrelsen har pligt til at indhente trafikministerens godkendelse, inden beslutning træffes om

- opløsning af lufthavnsselskabet,
- afhændelse af en af eller begge selskabets lufthavne,

- *planer om væsentlige indskrænkninger i eller omlægninger af trafikken på selskabets lufthavne, som har til følge, at disse ikke længere på tilfredsstillende måde kan opfylde deres funktioner i samfundets trafiksystem, og*
- *ændringer med hensyn til driften af Københavns Lufthavn, som resulterer i, at denne ikke længere på tilfredsstillende måde kan fungere som Danmarks centrale internationale lufthavn eller som et internationalt trafikknudepunkt."*

I lovens § 5 er tillige anført, at selskabets vedtægter og ændringer af disse skal godkendes af Trafikministeren. Dette er gentaget i vedtægternes § 17.

Trafikministeriet har aldrig udstedt direktiver i medfør af lovens § 4, stk. 7.

3. EU KOMMISSIONENS INDSIGELSE IMOD DE GÆLDENDE RESTRIKTIONER

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, har EU Kommissionen krævet, at staten alene kan opretholde begrænsede restriktioner for ledelsen i privatiserede virksomheder, og at dette har støtte i nyere EF domspraksis. Indsigelsen fra Kommissionen i relation til Københavns Lufthavne A/S går på Trafikministerens ret til at udstede direktiver til lufthavnen, ministerens ret til at godkende vedtægtsændringer samt ministerens ret til at godkende væsentlige beslutninger, som nærmere omtalt i lovens § 4, stk. 7, § 5 og de ovennævnte vedtægtsbestemmelser.

EF Domstolen har i fire sager taget stilling til, i hvilket omfang medlemsstaterne kan opretholde restriktioner for ledelsen i privatiserede virksomheder. I tre af disse sager fandt EF Domstolen, at de pågældende restriktioner var traktatstridige.

I sag C-489/99 Kommissionen mod Frankrig fandt EF Domstolen, at en ordning, hvorefter den franske regering kunne modsætte sig beslutninger om overdragelse af aktiemajoriteten i fire udenlandske selskaber ejet af et fransk olieselskab, var traktatstridig.

I sag C-503/99 Kommissionen mod Belgien godkendte EF Domstolen en ordning, hvorefter den belgiske regering kunne modsætte sig overdragelse, ændret anvendelse af samt beslutninger om visse ledningsnet ejet af to forsyningsselskaber.

I sag C-463/00 Kommissionen mod Spanien fandt EF Domstolen, at en ordning, hvorefter den spanske regering skulle godkende beslutninger om likvidation, fusion, spaltning, formålsændring samt overdragelse af aktiver, som var nødvendige for, at visse selska-

ber kunne leve op til deres formål, var traktatstridig. Ordningen fandt anvendelse på en række privatiserede olie-, tele- bank- og elektricitetsvirksomheder.

Endeligt fandt EF Domstolen i sag C-98/01 Kommissionen mod Storbritannien, at en ordning, hvorefter den britiske regering skulle godkende et lufthavnsselskabs beslutninger om blandt andet overdragelse af lufthavne samt visse ændringer af selskabets vedtægter, var i strid med traktaten.

4. DE FORESLÅEDE RESTRIKTIONER

Forslaget indebærer, at Trafikministeriets direktiv- og godkendelsesret i lovens § 4, stk. 7 og § 5 (og formentlig tillige godkendelsesretten i vedtægternes § 12.4) ophæves og erstattes af restriktioner i form af særlige koncessionsvilkår, der kun (i praksis) vedrører flyvepladsen i Kastrup.

De foreslåede restriktioner er:

- At stille pålæg om at selskabet gennemfører foranstaltninger, der sikrer, at flyvepladsen kan opfylde *"Danmarks behov for nationale og internationale trafikforbindelser ved at kunne tilbyde den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af lufttrafik samt trafik af passagerbevægelser og fragt"* (pkt. 6).

Denne bestemmelse indebærer, at Trafikministeren kan foretage et subjektivt skøn over den fremtidige nødvendige kapacitet og pålægge lufthavnen f.eks. at forlænge start- og landingsbaner, at opføre nye standpladser, bygge nye terminaler, etc.

Manglende iagttagelse af et pålæg er strafsanktioneret, ligesom ministeren ifølge forslaget uden varsel vil kunne tilbagekalde tilladelsen.

- At pålægge selskabet en forudgående underretningspligt om *"ethvert forslag til beslutning, disposition eller omlægning af driften, der indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke vil kunne tilbyde den i nr. 6 beskrevne kapacitet"* samt ethvert forslag om ændring af selskabets vedtægter, der har samme konsekvens (pkt. 7). Ministeren vil kunne modsætte sig sådanne forslag m.v. indenfor en frist på en måned. Foranstaltningen kan herefter ikke gennemføres.

Overtrædelse er strafsanktioneret og vil ifølge forslaget kunne medføre at ministeren uden varsel tilbagekalder tilladelsen.

- At fastsætte særlige vilkår, der varetager "væsentlige samfundsmæssige og overordnede trafikale hensyn" (pkt. 10). Denne bestemmelse giver ministeren mulighed for på diskretionær basis at fastsætte vilkår, idet der mangler objektive kriterier for denne indgrebsmulighed.

Ved vurderingen af disse restriktioner bør indgå, at Trafikministeriet ifølge forslaget til en ny § 58, stk. 2 i lov om luftfart får adgang til at inddrage flyvepladsens koncession uden varsel, såfremt et pålæg ikke efterkommes, underretningspligten ikke iagttages eller en indsigelse imod en planlagt foranstaltning ikke respekteres. Overtrædelse er til lige strafsanktioneret. Hertil kommer, at forslaget i en ny § 58 a i lov om luftfart gør det muligt for Trafikministeriet at ekspropriere flyvepladsen helt eller delvist for "*at sikre, at flyvepladsen til enhver tid kan opfylde Danmarks behov for nationale og internationale trafikforbindelser ved at kunne tilbyde den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af lufttrafik samt passagerbevægelser og fragt*".

5. FORHOLDET MELLEM DE NUGÆLDENDE OG DE FORESLÅEDE RESTRIKTIONER

Trafikministeriet fremhæver flere gange i bemærkningerne til lovforslaget, at de foreslåede restriktioner ikke er mere vidtgående for Københavns Lufthavne A/S end de i dag gældende restriktioner - når bortses fra direktivadgangen.

Vi er ikke enige i denne vurdering.

Den nugældende adgang for Trafikministeriet til at godkende de i vedtægternes § 12.4 nævnte dispositioner samt ændringer i selskabets vedtægter er efter vores vurdering mindre vidtgående end den samlede effekt af adgangen til at stille påkrav om gennemførelse af driftsmæssige og kapacitetsmæssige foranstaltninger, og adgangen til at modsætte sig beslutninger og dispositioner af forretningsmæssig karakter. Ved bedømmelsen heraf bør indgå, at overtrædelse nu gøres strafbart, og at Trafikministeriet uden varsel nu vil kunne inddrage koncessionen ved en vilkårsovertrædelse.

De foreslåede indgrebsmuligheder forekommer rent selskabsretligt mindre rimelige i et børsnoteret selskab, hvor hovedaktionæren i tre omgange har nedbragt sin ejerandel til ca. 37%. De nugældende restriktioner stammer fra omdannelsen i 1990, hvor staten ejede hele aktiekapitalen.

6. DE FORESLÅEDE RESTRIKTIONERS FORHOLD TIL EU RETTEN

Det er efter vores vurdering, som udgangspunkt, betænkeligt, at Trafikministeriet op hæver de nugældende restriktioner "*med henblik på at skabe sikkerhed for, at lovgiv-*

ningen er i overensstemmelse med EU retten" (citat fra bemærkningerne om formålet med lovforslaget) for derefter at indføre mindst ligeså indgribende restriktioner i en ny "lex Kastrup flyveplads" i form af en ændring af lov om luftfart.

Det er endvidere vores vurdering, at der er en væsentlig risiko for, at lovforslaget vil være i strid med de principper, der er fastsat i EF Domstolens praksis. I bedste fald bevæger lovforslaget sig på "uprøvet land".

Til illustration heraf kan det nævnes, at EF Domstolen i C-463/00 Kommissionen mod Spanien fandt den spanske godkendelsesordning traktatstridig med blandt andet følgende begrundelse (præmis 77 - 79):

"For så vidt angår Kommissionens klagepunkt vedrørende artikel 3, stk. 1, i lov 5/1995, som vedrører administrativ forhåndsgodkendelse af beslutninger om opløsning, opsplittning eller fusion af enheden, om afhændelse eller pantsætning af de aktiver eller kapitalandele, der er nødvendige med henblik på at sikre varetagelsen af virksomhedens formål, samt beslutninger om ændring af selskabsformålet, har den spanske regering under retsmødet gjort gældende, at den således indførte ordning må godkendes, fordi den har ligheder med den ordning, der var genstand for dommen i Kommissionen mod Belgien, og som Domstolen godkendte, idet ordningen alene vedrørte visse af de pågældende selskabers aktiver og visse driftsspørgsmål...

I den forbindelse skal det bemærkes, at det for det første fremgår af præmis 49 til 52 i dommen i sagen Kommissionen mod Belgien, at den ordning, der blev taget stilling til i dommen, var en efterfølgende indsigelsesordning, der er mindre restriktiv end en ordning med forhåndsgodkendelse...Endvidere var den belgiske ordning karakteriseret ved, at den på udtømmende måde opregnede de berørte strategiske aktiver såvel som de beslutninger vedrørende driften, der konkret kunne anfægtes...

Disse betingelser er ikke opfyldt i den ordning, der følger af artikel 3, stk. 1, i lov 5/1995, sammenholdt med de kongelige dekreter vedrørende de pågældende virksomheder inden for olie-, telekommunikations- og elektricitetssektorerne. »De aktiver eller selskabsandele, som er nødvendige med henblik på varetagelsen af virksomhedens formål, og som er udpeget til dette formål«, der nævnes i lovens artikel 3, stk. 1, litra b), er nemlig kun defineret på præcis måde i visse af dekreterne."

Det fremgår af det citerede, at EF Domstolen blandt andet afviste at godkende den spanske ordning med henvisning til, at der var tale om en godkendelsesordning og ikke

en - mindre restriktiv - indsigelsesordning. Det må på den baggrund i bedste fald anses som usikkert, om en pålægsordning som den foreslåede, der må anses for mere vidtgående en såvel en indsigelsesordning som en godkendelsesordning, er i strid med EU retten.

Det fremgår endvidere af det citerede, at EF Domstolen tillagde det forhold, at den spanske ordning ikke udtrykkeligt definerede de aktiver og beslutninger, som var omfattet af ordningen, betydelig vægt. Det bemærkes i den forbindelse, at hverken den foreslåede indsigelsesordning, den foreslåede pålægsordning eller den generelle adgang til at fastsætte vilkår, der varetager "*væsentlige samfundsmæssige og overordnede trafikale hensyn*" indeholder en afgrænsning af aktiver og/eller beslutninger, som er omfattet af ordningerne.

7. ANBEFALING

Med henblik på at sikre, at lovforslaget er foreneligt med EU Domstolens seneste praksis vil vi foreslå, at Københavns Lufthavne A/S forsøger at påvirke Trafikministeriet til at foretage følgende ændringer i det foreliggende udkast til lovforslag:

- i. at adgangen til at udstede pålæg udgår,
- ii. at den generelle vilkårshjemmel i pkt. 10 udgår,
- iii. at de påberåbte beskyttelseshensyn præciseres.

De resterende restriktioner vil efter vor vurdering være fuldt tilstrækkelige til at varetage statens interesser i at have en international flyveplads i Kastrup, der har den fornødne kapacitet til at imødekomme flyselskabernes behov for en tilfredsstillende lufttrafik via København.

København, den 20. oktober 2004

Krømann Reumert



M. Skipper-Pedersen

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

22. september 2004
12909.4 HF

Udkast til forslag om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S og lov om luftfart

Under henvisning til ministeriets brev af 7. september 2004 om forslag til ændringer i ovennævnte love skal Statsansattes Kartel hermed meddele, at vi ikke har bemærkninger til lovforslagene, idet vi forudsætter, at der ikke med lovforslagene sker ændringer i de frivilligt udlånte tjenestemænds forhold.

Med venlig hilsen

Henning Frederiksen



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 8. december 2004
J.nr. : 200-1

Forslag til lov om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S og lov om luftfart (Flyvepladser med vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser) – L 76

./ Københavns Lufthavne A/S har fremsendt vedlagte brev af 23. november 2004 med supplerende bemærkninger til lovforslag – L 76.

Selskabet finder, at formuleringen "dokumenter" i lovforslaget § 57, stk. 2, nr. 10 bør udgå, idet det efter selskabets opfattelse ikke klart fremgår, hvilke dokumenter der konkret sigtes til.

Herudover finder selskabet, at bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 1 om, at "med kapacitet menes ikke kun start- og landingsfaciliteter, men også andre flyvepladssydelser, der indgår som en nødvendig del af afviklingen af flyvetrafikken på en flyveplads (f.eks. indcheckning og bagagehåndtering)" bør udgå.

Kommentar

For så vidt angår formuleringen "dokumenter" fremgår det af lovforslagets § 57, stk. 2, nr. 10, at selskabet skal "indsende dagsordener for generalforsamlinger med eventuelle bilag, referater fra generalforsamlinger, årsregnskaber for selskabet samt alle fondsårsmeddelelser og andre tilsvarende offentlige meddelelser og dokumenter".

Efter Trafikministeriets vurdering fremgår det tilstrækkeligt klart af bestemmelsen, hvilke dokumenter der er tale om. Det er alene tale om dokumenter, som selskabet i forvejen udarbejder med henblik på orientering af større en kreds (offentliggørelse). Selskabet skal ikke udarbejde særlige dokumenter til trafikministeren.

Med hensyn til afgrænsningen af kapacitetsbegrebet indeholder lovforslaget en bestemmelse om, at lufthavnsselskabet skal stille de faciliteter til rådighed med den nødvendige kapacitet, som er en naturlig del af passagerbetjeningen for en flyveplads med vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser (f.eks. indcheckning og bagage-

håndtering). Manglende nødvendig kapacitet må således ikke være begrundet i forhold, der kan tilskrives lufthavnsselskabet.

Trafikministeriet er enig med Københavns Lufthavne A/S i, at der ikke med lovforslaget kan stilles krav om, at lufthavnsselskabet selv udfører eller leverer den pågældende ydelse.

Lovforslaget ændrer således ikke ved muligheden for, at selve ydelsen bliver leveret af andre end lufthavnsselskabet. Lovforslaget forudsætter alene, at selskabet skal stille faciliteten med den nødvendige kapacitet til rådighed.

./ Jeg vedlægger 5 eksemplarer af dette brev.

Med venlig hilsen



Flemming Hansen

Kopi af dette brev er sendt til Københavns Lufthavne A/S.



Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K.

23. november 2004

Vedr.: L 76 – Forslag til lov om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S og lov om luftfart.

Repræsentanter for Københavns Lufthavne A/S ("CPH") drøftede forud for fremsættelsen af ovennævnte lovforslag den 4. november 2004 en række udkast til lovforslaget med Trafikministeriet, og CPH afgav herefter den 20. oktober 2004 et høringsvar baseret på det på daværende tidspunkt foreliggende udkast, dateret 15. oktober 2004.

Det fremsatte lovforslag afviger på en række punkter fra udkastet dateret den 15. oktober 2004, og giver derfor CPH anledning til at fremkomme med enkelte yderligere bemærkninger.

1. I forslaget til formuleringen af § 57, stk. 2, nr. 10 i lov om luftfart er det tilføjet, at selskabet har pligt til at indsende visse "dokumenter". Det er ikke klart hvilke dokumenter der helt konkret sigtes til, hvilket naturligvis er betænkeligt, da overtrædelse af bestemmelsen vil være strafsanktioneret såfremt lovforslaget vedtages. Ordet "dokumenter" bør derfor udgå.

2. Under bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser er det i bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 1 tilføjet følgende i forhold til udkastet dateret den 15. oktober 2004:

"Med kapacitet menes ikke kun start- og landingsfaciliteter, men også andre flyvepladssydelser, der indgår som en nødvendig del ved afviklingen af flyvetrafikken på en flyveplads (f.eks. indcheckning og bagagehåndtering)".

Det er CPH's opfattelse, at der under drøftelserne mellem CPH og Trafikministeriet har været enighed om, at adgangen til at meddele pålæg m.v. alene skulle finde anvendelse på de aktiviteter, der vedrører rent trafikale forhold (selv "trafikmaskinen"), og det er derfor overraskende, at det modsatte nu synes at fremgå af bemærkningerne.

Hertil kommer, at de nævnte eksempler – indcheckning og bagagehåndtering – ikke er "flyvepladssydelser", men derimod i medfør af bilaget til Trafikministeriets bekendtgørelse om adgang til ground handling-markedet i danske lufthavne handling-ydelser, som leveres af de ground handling-selskaber (p.t. SAS Ground Services(SGS), NOVIA og Servisair), der har tilladelse til at udøve handling-virksomhed på Københavns Lufthavn, og som – uden om CPH – indgår selvstændige, forretningsmæssige aftaler med de enkelte luftfartsselskaber. Allerede derfor vil et eventuelt pålæg til CPH om forøget kapacitet med hensyn til de nævnte ydelser være uden mening.

Det bemærkes i den forbindelse tillige, at Højesteret i en dom afsagt den 14. oktober 2004 har fastslået, at en afgift for benyttelse af CPH's bagagesorteringsanlæg ikke skal godkendes af

(7)
200-1

trafikministeren i medfør af § 71, stk. 1 i lov om luftfart. I præmisserne anfører Højesteret blandt andet følgende: "Højesteret finder, at udtrykket "flyveplads" i § 71, stk. 1, må forstås på samme måde som i § 52 og § 60. Den nærmere afgrænsning af udtrykket kan give anledning til tvivl, men ordlyden, forarbejderne og sammenhængen med de andre bestemmelser støtter en antagelse om, at man navnlig sigter til anlæg, som har betydning for og tilknytning til luftfartøjers landing, start, manøvrering og ophold i lufthavnen".

I forbindelse med sagen var der i øvrigt mellem CPH og Trafikministeriet enighed om, at Trafikministeriets kompetence efter § 71, stk. 1 i lov om luftfart ikke omfatter de handling-ydelser, herunder bagagesortering, der er omfattet af ground handling bekendtgørelsen.

Tilføjelsen i bemærkningerne om, at der skal kunne meddeles pålæg om eksempelvis bagagehåndtering og indcheckning er derved i realiteten udtryk for en udvidelse af trafikministerens kompetence i forhold til den nugældende lov om luftfart og den afsagte Højesteretsdom.

CPH savner forståelse for, at lovforslaget gennem en motivudtalelse i forarbejderne reelt udvider ministeriets nuværende kompetence i Luftfartslovens § 52 til også at omfatte handling-ydelser. CPH foreslår derfor, at motivudtalelsen udgår af bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 1, afsnit 8 og erstattes af en bemærkning om, at pålægsmuligheden alene vedrører anlæg, som har betydning for og tilknytning til luftfartøjers landing, start, manøvrering og ophold i lufthavnen (som fastslået ved Højesteretsdommen).

3. I Trafikministeriets høringsnotat dateret den 11. november 2004 anføres vedrørende forholdet til EU-retten, at lovforslaget har været forelagt EU-kommissionen, som ingen bemærkninger havde til lovforslaget, herunder til muligheden for at meddele selskabet et pålæg, og at Justitsministeriet vurderer, at et sådant pålæg ikke vil være i strid med EU-retten. I den forbindelse bemærkes, at selskabets advokat, Kromann Reumert, fastholder sin vurdering, hvorefter det må anses for usikkert, om adgangen til at meddele selskabet pålæg er i strid med EU-retten. Ifølge advokatens vurdering vil usikkerheden vil blive væsentligt forøget, såfremt pålægsmuligheden også omfatter handling-ydelser.

I forhold til det fremsatte lovforslag har Kromann Reumert særligt bemærket, at heller ikke dette forslag indeholder en udtømmende opremsning af de aktiviteter og beslutninger, der konkret er omfattet af indsigelses- og pålægsordningen, jf. anvendelsen af ordet "f.eks." i det citerede ovenfor, og at EF Domstolen udtrykkeligt fremhævede dette forhold, da den afviste at godkende en tilsvarende spansk ordning.

4. Med baggrund i at ovenstående bemærkninger primært relaterer sig til forhold, der er indsat i bemærkningerne til lovforslaget efter at CPH har haft lejlighed til at ytre sig i sagen, finder vi det væsentligt, at også CPH's synspunkter i dette brev kommer til at indgå i Folketingets behandling af lovforslaget. Vi skal derfor anmode om, at nærværende brev snarest oversendes til Folketingets Trafikudvalg.

Med venlig hilsen

Peter Rasmussen
Vicedirektør