

## NOTAT



### DEPARTEMENTET

Dato. 15. januar 2010  
Dok.id  
J. nr. 2010-183  
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Høringsnotat vedrørende udkast til forslag til lov om Naviair

### 1. Indledning.

Et udkast til lovforslag om Naviair har fra den 10. december 2009 til den 5. januar 2010 været sendt i høring hos en bred kreds af virksomheder, organisationer og myndigheder, jf. vedlagte høringsliste.

Lovforslaget har til formål at omdanne statsvirksomheden Naviair til en selvstændig offentlig virksomhed (SOV) med henblik på at styrke virksomhedens position i den fremtidige grænseoverskridende udøvelse af luftfartstjeneste.

Lovforslaget har også været offentliggjort på høringsportalen.

Der er modtaget svar fra 21 af de 74 hørte virksomheder, organisationer og myndigheder. Ud af de 21 høringssvar var der 9 med indholdsmæssige bemærkninger.

De modtagne høringssvar er vedlagt høringsnotatet.

### 2. Sammenfatning

Overordnet set er de modtagne høringssvar positive over for forslaget.

Bemærkningerne vedrører navnlig de personalemæssige forhold og det regnskabsmæssige og økonomiske grundlag for Naviair SOV.

Høringssvarene vil blive kommenteret med udgangspunkt i følgende overordnede opdeling:

### 4. Høringssvar med bemærkninger

- 4.1 Generelle bemærkninger m.m.
- 4.2 Naviairs organisering
- 4.3 Personalemæssige forhold (§§ 10-11)
- 4.4 Økonomiske og regnskabsmæssige forhold
- 4.5 Relationer til moms- og skattelovgivningen



- 4.6 Relationer til selskabslovgivningen
- 4.7 Lovforslagets miljømæssige konsekvenser
- 4.8 Persondatalovgivningen
- 4.9 Relationerne til EU-lovgivningen
- 4.10 Bemærkninger til lovforslaget af lovteknisk karakter

### 3. Høringssvarene uden bemærkninger

Advokatrådet, Arbejdsmiljørådet for Luftfart, Dansk Arbejdsgiverforening, Danske Advokater, Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsregulering (CKR), Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Finanstilsynet, Forbrugerrådet, Foreningen af Registrerede Revisorer, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane samt Skatterevisorforeningen har ikke haft bemærkninger til udkastet til lovforslag.

### 4. Høringssvarene med bemærkninger

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra høringssvarene. Transportministeriets bemærkninger er anført i kursiv.

Høringssvarene er gennemgået i hovedtræk, hvorfor ikke alle forhold i høringssvarene er kommenteret.

#### 4.1. Generelle bemærkninger m.m.

Dansk Industri (DI) er positivt indstillet overfor den påtænkte omdannelse og kan principielt støtte forslaget. DI har med tilfredshed noteret, at det af lovforslaget fremgår, at "omdannelsen af Naviair til en selvstændig offentlig virksomhed vil medføre en øget effektivitet og dermed isoleret set medvirke til på sigt at nedbringe luftfartsselskabernes omkostninger".

DI påpeger, at dansk og skandinavisk luftfart er helt afhængig af tilstedeværelsen af en konkurrencedygtig, effektiv og velfungerende luftfartstjenesteudøver, der tager aktivt del i den udvikling af lufttrafikstyringen i Europa, der er initieret med EU's reformprogrammer på luftfartsområdet. Det er i den forbindelse vigtig, at Naviair etableres i en kontekst, der i særdeleshed muliggør aktiv involvering i den europæiske udvikling i medfør af SES-pakkerne, men som også i nødvendigt omfang bibringer et grundlag for udviklingen af Naviairs teknologi og forretningsorientering – ikke mindst i forhold til udøvelsen af den obligatoriske virksomhed (dvs. over- og indflyvningskontroltjeneste).



Københavns Lufthavne A/S bemærker, at internationale flyforbindelser er af stor betydning for tilgængeligheden til Danmark og dermed for Danmarks konkurrenceevne i en globaliseret verden. Gode flyforbindelser er afgørende for den fortsatte lokalisering af internationale virksomheder (ikke mindst i Øresundsregionen), for turismeerhvervet, som rummer ca. 5 % af alle danske jobs, og for danskernes generelle rejsemuligheder. Når flyselskaberne placerer ruter og kapacitet på de forskellige europæiske destinationer, sker det ud fra skarp økonomisk betragtning. Ruterne placeres der, hvor de ud fra en skærpet konkurrencesituation og en helhedsvurdering, bedst kan generere et overskud. Derfor spiller de faste omkostninger, herunder omkostningerne til air traffic control, en betydelig rolle. Københavns Lufthavne A/S skal derfor bifalde, at Naviair omdannes til en selvstændig offentlig virksomhed. Der lægges særligt vægt på forventningen udtrykt under pkt. 6 i de almindelige bemærkninger om væsentlige og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, nemlig at omdannelsen til et selvstændigt offentligt selskab skal indebære en forbedret effektivitet, som medvirker til en nedbringelse af luftfartsselskabernes omkostninger. Dette vil ikke alene indebære en omkostningsreduktion for luftfartsselskaberne, men tillige medvirke til, at Københavns Lufthavn kan fastholde og udbygge sin position som Skandinaviens største lufthavn med et stort udvalg af nationale, internationale og interkontinentale ruter og frekvenser.

Transportministeriets bemærkninger:

Transportministeriet noterer DI og Københavns Lufthavne A/S' positive bemærkninger, og kan i forlængelse heraf fremhæve, at formålet med omdannelsen af Naviair til en SOV netop er at styrke virksomhedens position i den fremtidige grænseoverskridende udøvelse af luftfartstjeneste ved at fokusere på forretningsmæssig drift, herunder effektivitet og konkurrencedygtighed og dermed styrke Naviair i sine samarbejdsrelationer med udenlandske flyvesikringstjenester. Omdannelsen forventes ligeledes isoleret set på sigt at medvirke til at nedbringe luftfartsselskabernes omkostninger.

Forslaget om omdannelse af Naviair er et led i den samlede indsats for at forbedre udviklingen af luftfartserhvervet i Danmark. Den internationale luftfart er inde i en omstillingsperiode, som allerede har medført en række ændringer i de senere år. Det er derfor vigtigt at skabe gode rammevilkår for dansk luftfart med henblik på at sikre et konkurrencedygtigt luftfartserhverv og at sikre beskæftigelsen i sektoren. Det kræver bl.a. at Naviair får gode rammer for at udvikle sig som virksomhed. Disse rammer skal lovforslaget skabe.

DI konstaterer, at lovforslaget fastlægger bestemmelser for bestyrelsens sammensætning og virke, herunder med deltagelse af medarbejderrepræsentanter. Lovforslaget forholder sig efter DI's opfattelse ikke til inddragelse af de luftrumsbrugere, som udgør finansieringsgrundlaget for Naviairs aktiviteter.



DI foreslår – ikke mindst henset til den betydelige grad af brugerfinansiering – at det som en del af lovforslaget sikres at Naviair etablerer et forum for en forløbende dialog og konsultation af luftrumsbrugerne (jf. i øvrigt forordning 1794/2006, art. 15).

Side 4/4

Transportministeriets bemærkninger:

Transportministeriet bekræfter, at der vil blive etableret en bestyrelse som samlet set vil have generelle erhvervs- og ledelsesmæssige kompetencer samt indsigt i luftfartsområdet og samfundsforhold.

Transportministeriet er ydermere enig i vigtigheden af en dialog mellem Naviair og luftrumsbrugerne. Som anført af DI fremgår det i dag af forordning 1794/2006 at medlemsstaterne skal sikre, at repræsentanter for luftrumsbrugerne jævnligt høres vedrørende afgiftspolitikken. Ved en omdannelse af Naviair til en SOV, vil Naviair oprette et forum for en løbende dialog og konsultation af luftfartsbrugerne. Naviair vil derfor også fremover inddrage og orientere luftfartsbrugerne om forhold af betydning, således at der er en dialog med luftrumsbrugerne om afgifter, investeringer, miljø og kapacitet.

Rigsrevisionen anbefaler, at ministeriet i bemærkningerne nærmere oplyser om omfanget af NUAC-samarbejdet og organisationsformen (A/S, I/S el. lign.).

Transportministeriets bemærkninger:

Bemærkningerne til lovforslagets § 2, stk. 2 vil blive uddybet som anbefalet af Rigsrevisionen med følgende:

Naviair og den svenske søsterorganisation LFV etablerede i oktober 2009 et fællesjet svensk handelsbolag (interessentskab) efter godkendelse af Finansudvalget i Danmark og i henhold til mandat fra regeringen i Sverige. Interessentskabet (NUAC HB) ejes ligeligt af Naviair og LVF/ANS og skal administrere et fælles luftrum i Danmark og Sverige og skal varetage trafikafviklingen heri (en-route tjeneste), alt 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/svenske luftrum, udarbejde forslag til optimering af rutestruktur i et fælles dansk/svenske 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. Statens Luftfartsvæsen og Transportstyrelsen.

Det danske forsvars mulighed for uhindret adgang til at håndhæve dansk suverænitæt 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 (Statens luftfartsvæsen og Transportstyrelsen).

Rigsrevisionen anbefaler, at ministeriet tydeliggør opdelingen mellem de konkrete overtagne kreditorforpligtelser (som udfases efterhånden som de bliver indfriet økonomisk), og andre legale forpligtelser, som også vil påhvile staten fremover, jf. lovforslagets § 3, stk. 1.

Transportministeriets bemærkninger:

En nærmere beskrivelse af de forpligtelser, der som følge af omdannelsen fremover vil påhvile hhv. staten og Naviair SOV, vil fremgå af aktstykket, der forelægges Folketingets Finansudvalg i forbindelse med omdannelsen. Det vil desuden blive indarbejdet i bemærkningerne til § 3, stk. 1, at uagtet at Naviair omdannes til en selvstændig offentlig virksomhed vil Danmarks forpligtelse i henhold til Chicago-konventionen, jf. pkt. 4 og 9 i de almindelige bemærkninger, stadig være gældende. Den danske stat vil således fortsat stå som garant for Danmarks forpligtelser til at udføre luftfartstjenester.

Rigsrevisionen anmoder om at få tilsendt udkastet til vedtægter for Naviair, når disse foreligger.

Transportministeriets bemærkninger:

Ministeriet vil fremsende udkast til vedtægter til Rigsrevisionen så snart de foreligger.

#### 4.2. Naviairs organisering

Side 6/6

Københavns Lufthavne A/S bifalder, at den udpegede bestyrelse i Naviair skal have generelle erhvervs- og ledelsesmæssige kompetencer og indsigt i luftfartsområdet og samfundsforhold, men anser det samtidig for essentielt, at såvel repræsentanter fra danske lufthavne som flyselskaber repræsenteres i den til enhver tid siddende bestyrelse i Naviair.

Transportministeriets bemærkninger:

Transportministeriet har noteret dette synspunkt og er enig i vigtigheden af en også i luftfartshenseende kompetent bestyrelse.

Det er imidlertid væsentligt at skelne mellem bestyrelsens ledelsesrolle i Naviair og forskellige kunders interessevaretagelse over for virksomheden. Det skaber efter Transportministeriets opfattelse uklarhed i forhold til ledelsen af virksomheden og giver anledning til risiko for inhabilitet, hvis virksomhedens kunder er repræsenteret i bestyrelsen.

#### 4.3. Personalemæssige forhold (§§ 10-11)

CO10 forudsætter, at Naviair fortsat vil være omfattet af hovedaftalen mellem Finansministeriet og CO10, af fællesoverenskomsten mellem Finansministeriet og CO10 og at kollektive overenskomster fortsat vil være en del af det samlede forlig mellem finansministeren og centralorganisationerne, uanset om finansministeren måtte bemyndige Naviair til at indgå sådanne med centralorganisationer tilsluttet CFU.

Offentligt Ansattes Organisationer (OAO) forudsætter, at medarbejderne vil overgå til den offentlige selvstændige virksomhed uden ændring i løn- og ansættelsesforhold og at den offentlige selvstændige virksomhed Naviair fortsat vil være omfattet af det statslige forhandlingssystem, dvs. at Naviair efter omdannelsen fortsat vil være omfattet af hovedaftalen mellem Finansministeriet og Statsansattes Kartel, Fællesoverenskomsten mellem Finansministeriet og OAO – Det Statslige Område med tilhørende organisationsaftaler samt generelle aftaler indgået mellem Finansministeriet og Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU).

OAO påpeger, at det af bemærkningerne til § 10 fremgår, at finansministeren efter drøftelse med Naviairs ledelse kan fastlægge rammerne for Naviairs forhandlinger om f. eks. indgåelse af en eventuel virksomhedsoverenskomst, men at eventuel indgåelse af aftaler sker uden løsrivelse fra det statslige aftalesystem. Dette tolker OAO som, at eventuelle virksomhedsspecifikke aftaler skal indgås med de nuværende forhandlingsberettigede (central)organisationer indenfor det statslige aftalesystem. Man stiller sig derfor undrende overfor følgende bemærkning til § 10: "Med bemyn-



digelsesbestemmelsen 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 forhandlingssystem, og aftaler der ikke er knyttet op på det statslige forhandlingssystem.”

På baggrund af § 10 og bemærkningerne hertil forudsætter Trafikforbundet (TRF), at Naviair fortsat vil være omfattet af hovedaftalen mellem Finansministeriet og CO10. TRF forudsætter ligeledes, at Naviair fortsat vil være omfattet af fællesoverenskomsten mellem Finansministeriet og CO10. Endvidere forudsætter TRF, at kollektive overenskomster for ansatte i Naviair fortsat vil være en del af det samlede forlig mellem finansministeren og centralorganisationerne, uanset om finansministeren måtte bemyndige Naviair til at indgå sådanne med (central)organisationer tilsluttet CFU.

Transportministeriets bemærkninger:

Der er ikke lagt op til en umiddelbar ændring af overenskomstforholdene, men bemyndigelsesbestemmelsen åbner mulighed for ændringer i forhold til den nuværende konstruktion. Det følger således af de specielle bemærkninger til lovforslagets § 10, at der med ”bemyndigelsesbestemmelsen samtidig skabes 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 overenskomsts system, og aftaler der ikke er knyttet op på det statslige aftalesystem.” Det er derfor ikke udelukket, at den selvstændige offentlige virksomhed Naviair vil kunne blive bemyndiget til at overgå til aftaler, der ikke måtte være knyttet op på det statslige forhandlingssystem, på samme måde som aftalerne nu er det. Det er dog ikke en del af den selvstændige virksomhed Naviairs strategi i etableringsfasen, og det vil i givet fald skulle ske inden for de rammer, der gælder for opsigelse, genforhandling m.v. af overenskomster.

CO10 mener, at bemærkningerne til § 11, stk. 4-7, er utilstrækkelige og uklare mht. hvilke rettigheder og pligter såvel tjenestemænd som overenskomstansatte på særlige vilkår vil have i forhold til beskæftigelse i hhv. Naviair og koncernforbundne selskaber og uden for Naviair og koncernforbundne selskaber.

OAQ anfører en tilsvarende holdning til den manglende beskrivelse af de ansattes pligter og rettigheder i Naviair og eventuelle koncernforbundne selskaber eller disses rettigheder og pligter i forbindelse med flytning af opgaver til selskaber, der ikke er koncernforbundne med Naviair, og ønsker i den forbindelse disse bestemmelser præciseret mere tydeligt.

TRF finder ligeledes, at navnlig bemærkningerne til § 11, stk. 4-7, er utilstrækkelige og uklare i forhold til at tjenestemænd og overenskomstansatte på



særlige vilkår bevarer de for dem gældende rettigheder og pligter, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 3. TRF anmoder derfor om, at Transportministeriet uddyber bemærkningerne til § 11 med hensyn til, hvilke rettigheder og pligter såvel tjenestemænd som overenskomstansatte på særlige vilkår vil have i forhold til beskæftigelse henholdsvis i og med Naviair koncernforbundne selskaber og uden for Naviair og koncernforbundne selskaber. Hertil bemærker TRF, at der i bemærkningerne til § 11, stk. 5, anvendes begrebet "overgår til beskæftigelse" og at der i bemærkningerne til § 11, stk. 6, anvendes begreberne "overføres til beskæftigelse" og "udlån" uden at begreberne relateres til rettigheder og pligter for tjenestemænd og overenskomstansatte på særlige vilkår.

Transportministeriets bemærkninger:

Det er korrekt, at § 11 især angår pensionsadministrative forhold og det skal fremhæves, at § 11, stk. 4, 5 og 6 svarer til den formulering af bestemmelserne i § 6, stk. 9, 10 og 12, der blev indsat med lov nr. 1089 af 19.12.2001 om ændring af lov om Post Danmark. Vedrørende bestemmelsen om rådigheds-løn i § 11, stk. 7, henvises til bestemmelsen i § 9, stk. 5, i lov nr. 409 af 06.06.2002 om Post Danmark A/S.

De dele af aftalen om flyveledernes overgang til overenskomstansættelse på særlige vilkår, hvor lov hjemmel var en forudsætning for indgåelsen, er optaget på finansloven. Aftalevilkårene er derudover ikke medtaget i lovforslaget. I bemærkningerne til § 11, stk. 4, og i bemærkningerne til § 11, stk. 7, er der med henblik på at klargøre sammenhængen henvisning til henholdsvis tekstanmærkning nr. 130 til finansloven 2007 § 36.11.05. og tekstanmærkning nr. 118 til finanslovens 2007 § 28.33.01.

Vedrørende rettigheder og pligter i øvrigt følger det af bemærkningerne til lovforslagets § 10, at "ved omdannelsen af Naviair til selvstændig offentlig virksomhed fortsætter medarbejderne deres ansættelsesforhold i Naviair og bevarer de rettigheder og pligter, der gælder for dem under ansættelsen i statsvirksomheden Naviair." Det kan ikke anbefales, at man i lovbemærkningerne kommer nærmere ind på indholdet af disse rettigheder og pligter, der delvist beror på aftale.

TRF forudsætter at det i bemærkningerne til § 11, stk. 6, nævnte udlån er et frivilligt udlån.

TRF forudsætter at forpligtigelsen ved overgang til beskæftigelse udenfor Naviair, jf. § 11, stk. 7, gælder ved efterfølgende overdragelser til 3. part.

Såvel CO10 som OA0 forudsætter også, at udlån af tjenestemænd – også i dette tilfælde – sker ad frivillighedens vej.





Transportministeriets bemærkninger:

Side 9/9

Transportministeriet kan oplyse, at der kan være pligt til at tale udlån, jf. gældende praksis herom. Det er således forudsat, at den selvstændige offentlige virksomhed Naviair vil være omfattet af den enhver tid gældende praksis og bestemmelser om tjenestemænd og overenskomstansatte, herunder overenskomstansatte på særlige vilkårs, pligt til at tale udlån. Når udlån nævnes i bemærkningerne til § 11, stk. 6, sker det for at klargøre, at den selvstændige offentlige virksomhed Naviair i det beskrevne eksempel, hvor Naviair højst vil eje 50 %, efter de gældende regler vil skulle indhente godkendelse til overførslen fra Finansministeriet.

#### 4.4. Økonomiske og regnskabsmæssige forhold

I relation til de økonomiske forhold ønsker Københavns Lufthavne A/S det præciseret i bemærkningerne, at afgiftsfritagelsen for luftfartøjer under 2 tons, VFR-flyvning, militære flyvninger, og visse humanitære og statsflyvninger ligeledes bør inkludere afgiftsfritagelse for indflyvnings- og tårnkontrol, da der tale om samlet statslig forpligtelse overfor denne type af luftfartøjer. Endvidere ønskes det entydigt præciseret i bemærkningerne til lovforslaget, at den omtalte AACB-betaling dækker de samlede omkostninger for indflyvnings- og tårnkontrol.

Transportministeriets bemærkninger:

Transportministeriet skal bemærke, at reglerne, herunder omkostningerne, vedrørende afgiftsfritagne flyvninger ikke vedrører det aktuelle lovforslag. Det kan dog oplyses, at finansieringen af de afgiftsfritagne flyvninger p.t. er under nærmere overvejelse.

TRF ønsker en uddybning af, hvilke dele af Naviairs eksisterende omkostningsgrundlag, der fremover overgår til SLV.

Transportministeriets bemærkninger:

Eurocontrol's medlemsbidrag har hidtil været en del af Naviairs omkostningsgrundlag. Det er dette medlemsbidrag, der fremover vil overgå til SLV's omkostningsgrundlag. Bemærkningerne til lovforslaget vil blive tilrettet for forstælgelighedens skyld.

Rigsrevisionen konstaterer, at bestemmelserne i lovforslagets § 7, stk. 2 og 3, tilvejebringer revisionsforhold, der er korrekt hjemlet i forhold til lov om revisionen af statens regnskaber mm., jf. § 2, stk. 1, nr. 3. Rigsrevisionen anmoder om, at der i bestemmelsen efter sætning 1 i § 7, stk. 2, indføjes: "Revisionen udføres i overensstemmelse med god offentlig revisionskik, jf. § 3 i lov om revisionen af statens regnskaber m.m., der omfatter finansiel revision,



forvaltningsrevision og juridisk-kritisk revision.” Den nye bisætning (“der omfatter finansiel...”) kan evt. i stedet medtages i bemærkningerne til § 7, stk. 2, som også skal konsekvensrettes. Herved sikres parallelitet i revisorernes opgaver.

Transportministeriets bemærkninger:

Lovforslaget justeres i overensstemmelse med den af Rigsrevisionen foreslåede ændring. Transportministeriet kan oplyse, at § 7, stk.2, skal forstås således, at Naviairs årsrapport revideres af en hovedrevisor og en medrevisor, i overensstemmelse med normal praksis herfor. Den praktiske udformning af revisionen vil blive drøftet med Rigsrevisionen.

Rigsrevisionen finder, at det i bemærkningerne til § 7, stk. 2, anførte om, at Naviair skal aflægge regnskab i henhold til internationale regnskabsprincipper, bør indskrives i selve lovteksten, ligesom det bør overvejes at præcisere, hvilke principper, der er tale om. Dette kunne evt. ske i bemærkningerne.

Transportministeriets bemærkninger:

Transportministeriet finder det ikke umiddelbart hensigtsmæssigt, at indskrive forpligtelsen til at aflægge regnskab i henhold til internationale regnskabsprincipper i selve lovteksten, idet det i givet fald kræver en lovændring, såfremt kravet, som i dag er fastsat i henhold til EU-forordning 2096/2005, ændres. Ministeriet vil i vedtægterne bestemme, at Naviair skal følge IAS/IFRS.

På baggrund af det i de almindelige bemærkninger til lovforslaget i afsnit 4. Økonomi anførte, om at Naviair påbegynder sin virksomhed på basis af en åbningsbalance, der forelægges Folketingets Finansudvalg ved aktstykke, anbefaler Rigsrevisionen, at ministeriet overvejer at lade åbningsbalancen revidere inden forelæggelse for Finansudvalget, for at forebygge evt. efterfølgende tvivlsspørgsmål. På ministerområdet (Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet) har der tidligere været anvendt en model, hvorefter ministeriet med bistand fra et eksternt revisionsfirma fik udarbejdet åbningsbalancen, hvorefter den valgte revisor og Rigsrevisionen foretog revision heraf med erklæring og revisionsprotokol.

Transportministeriets bemærkninger:

Transportministeriet skal oplyse, at der forelægges et aktstykke for Finansudvalget med en foreløbig åbningsbalance for virksomheden. Naviair vil med eksternt bistand udarbejde den foreløbige åbningsbalance.

Modellen med forelæggelse af et aktstykke med en foreløbig åbningsbalance har tidligere været anvendt ved omdannelse af statsvirksomheden



Bornholmstrafikken til Bornholmstrafikken A/S. Modellen kan muliggøre at etablering af virksomheden kan ske umiddelbart efter lovens vedtagelse.

Side 11/11

Virksomhedens revisorer vil skulle revidere den endelige udgave af åbningsbalancen (med erklæring og revisionsprotokol), når denne foreligger. De nærmere principper for, hvorledes eventuelle forskelle mellem den foreløbige åbningsbalance og den endelige åbningsbalance reguleres, herunder håndtering af en evt. bevillingsmæssig betydning, beskrives i aktstykket.

Transportministeriet ændrer lovforslagets bemærkninger, således at det fremgår, at der vil blive forelagt et aktstykke med en foreløbig åbningsbalance for Finansudvalget.

Rigsrevisionen anbefaler, at der i de kommende vedtægter for Naviair medtages en bestemmelse om, at den valgte revisor og rigsrevisor udarbejder fælles revisionsprotokol, og afgiver en fælles påtegning på årsrapporten.

Transportministeriets bemærkninger:

Ministeriet er enig heri. Vedtægterne vil derfor blive udformet i overensstemmelse med Rigsrevisionens anbefaling.

Rigsrevisionen anbefaler endvidere, at ministeriet overvejer, hvorvidt valget af statsautoriseret revisor bør sendes i udbud, og foreslår at ministeriet tager kontakt til SKI.

Transportministeriets bemærkninger:

Valget af en statsautoriseret revisor vil blive gennemført i overensstemmelse med de udbudsretlige regler.

Rigsrevisionen anfører, at det af de almindelige bemærkninger til lovforslagets afsnit 4. Økonomi fremgår, at Naviair har selvstændig formue, og at omkostninger og indtægter ikke vil fremgå af finansloven, men visse aktiviteter vil fortsat blive udført på basis af finanslovsbevillinger, ligesom der efter internationalt anerkendte principper ikke må tjenes på drift og etablering af nødvendige hjælpemidler og serviceydelser til flyvning. Rigsrevisionen anbefaler i den forbindelse, at ministeriet i bemærkningerne præciserer, at konkurrenceudsatte aktiviteter og bevillingsmæssige aktiviteter holdes regnskabsmæssigt adskilt, samt at finanslovsbevillinger ikke medgår til at finansiere konkurrenceudsatte aktiviteter.

Transportministeriets bemærkninger:

Ministeriet er enig i Rigsrevisionens bemærkninger og kan i den forbindelse oplyse, at Naviair allerede i dag er underlagt krav fra EU (Single European

Sky-lovgivningen) om at luftfartstjenesteudøveres 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 vil blive præciseret i bemærkningerne.

Rigsrevisionen henviser til de almindelige bemærkninger i afsnit 4. Økonomi og i bemærkningerne til § 3, stk. 1, hvor det anføres, at Naviairs egenkapital inkl. ansvarlig lånekapital vil udgøre ca. 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 0,5 mia. kr. udgøres af et ansvarligt lån.

På baggrund af de seneste oplysninger om Naviair, stiller Rigsrevisionen sig tvivlende overfor oplysningen om den eksisterende egenkapitals størrelse, idet der henses til, at den eksisterende statsforskrivning annulleres ved overgangen til SOV.

Rigsrevisionen forudsætter, at det omtalte indskud udgøres af et likvidt statsligt kapitalindskud, og skal i den forbindelse anbefale, at det tydeliggøres i bemærkningerne, hvorledes dette finansieres. Det anbefales endvidere, at der i lovforslaget oplyses om evt. anden finansiering, såfremt det ansvarlige lån bliver væsentligt mindre end 0,5 mia. kr.

Rigsrevisionen forudsætter, at der i det kommende aktstykke vil blive redegjort detaljeret for lånevilkårene for det ansvarlige lån på op til 0,5 mia. kr.

Rigsrevisionen forudsætter desuden, at ministeriet sikrer, at Naviair etableres som SOV med det fornødne kapitalgrundlag med fortsat forsvarlig økonomisk drift for øje, jf. i øvrigt også oplysningen i de almindelige bemærkninger om, at der "generelt tilstræbes en kapitalstruktur mellem egenkapital, inkl. ansvarlig lånekapital, og fremmedkapital i størrelsesordenen 55/45 pct."

Transportministeriets bemærkninger:

Transportministeriet skal oplyse, at forventningen til den eksisterende egenkapital pr. 1. januar 2010, som i lovforslaget forventes at være i størrelsesordenen ca. 0,1 mia. kr. fastholdes som værende realistisk. Endelig skal Transportministeriet henlede opmærksomheden på, at de præcise størrelser på den eksisterende egenkapital samt størrelsen på et ansvarligt lån vil fremgå af det aktstykke, som vil forelægges for Folketingets Finansudvalg.

Transportministeriet vil, som led i arbejdet med aktstykket angive hovedprincipperne for lånevilkårene i et ansvarligt lån.

Rigsrevisionen henviser til, at det af bemærkningerne til § 3 fremgår, at åbningsbalancen for Naviair vil blive forelagt for Folketingets Finansudvalg i foråret 2010. Da det er hensigten, at Rigsrevisionen skal medvirke i revisionen af åbningsbalancen, henleder Rigsrevisionen opmærksomheden, at Rigsrevisionen forinden skal have revideret Naviairs årsrapport for 2009, som først forventes afgivet af Naviair medio april 2010. Rigsrevisionen anmoder

ministeriet om, at man tager højde for omfanget og den tidsmæssige placering af de opgaver, der skal varetages, før det er muligt at forelægge en revideret åbningsbalance for Finansudvalget. I den forbindelse bør ministeriet ligeledes være opmærksom på, hvorvidt eventuelle tidsfrister i forhold til godkendelsen af åbningsbalance for selskabet kan overholdes. Er dette ikke muligt, vil der være behov for en undtagelsesbestemmelse i loven.

Transportministeriets bemærkninger:

Når loven er vedtaget, forelægges aktstykket for Folketingets Finansudvalg. Når aktstykket er godkendt, vil omdannelsen (stiftelsen) til SOV i praksis kunne gennemføres – omdannelsen sker på en sådan måde, at Naviair som SOV overtager den eksisterende statsvirksomhed Naviair med virkning fra 1. januar 2010.

Denne fremgangsmåde bygger på, at Erhvervs- og Selskabsstyrelsen efter fast administrativ praksis accepterer, at stiftelsen kan gennemføres med tilbagevirkende kraft fra overtagelsestidspunktet, når der er tale om overtagelse af en bestående virksomhed. Efter styrelsens praksis kan dette overtagelsestidspunkt være op til 18 måneder forud for stiftelsen, jf. årsregnskabslovens § 15, stk. 2.

Rigsrevisionen anfører, at det af § 8, stk. 1, fremgår, at Naviair kan optage lån, herunder driftskreditter, med sikkerhed i egen formue. Rigsrevisionen har noteret sig, at lovforslaget ikke indeholder en bestemmelse om, at der for investeringer over et bestemt beløb skal ske forelæggelse for Finansudvalget. En sådan regel er fastsat i loven om DSB og DSB S-tog A/S (med en tærskel på 100 mio. kr. for så vidt angår DSB). Lovforslaget omtaler heller ikke fastsættelsen af rammer for optagelse af lån til driftsformål (som for DSB skulle fastlægges af trafikministeren). Endelig kan staten heller ikke garantere for forpligtelser i forbindelse med investeringer over en vis beløbsgrænse (som for DSBs vedkommende skulle ske efter godkendelse af Finansudvalget, og som tillige skulle fremgå af vedtægterne). Rigsrevisionen anbefaler at ministeriet overvejer, om de konstaterede forskelle, i forhold til lovgrundlaget for DSB og DSB S-tog A/S, er tilsigtede.

Transportministeriets bemærkninger:

I forslaget til lov om DSB og DSB S-tog A/S blev der indarbejdet en række bestemmelser omkring rammerne for virksomhedens større investeringsbeslutninger. Disse rammer skal ses i sammenhæng med, at en væsentlig del af virksomhedens aktiviteter består i at udføre offentlig service på baggrund af offentlige tilskud.

Naviair vil ikke skulle fungere i kraft af offentlige tilskud (skattemidler), da virksomheden hovedsageligt er brugerfinansieret. Der er naturligvis alligevel grund til at præcisere, at Naviairs virksomhed skal foregå på et sundt



kommercielt grundlag. Dette vil virksomhedens bestyrelse, under ansvar over for transportministeren, skulle påse.

Side 14/14

DI anfører, at Naviairs virksomhed i al væsentlighed er brugerfinansieret, og samtidig udgør taksterne en væsentlig andel af brugernes omkostninger. Det er for luftrumsbrugerne helt afgørende, at der med omdannelsen sikres reducerede og konkurrencedygtige takster, der medvirker til at nedbringe de lokale luftrumsbrugeres omkostninger. DI finder det ønskeligt, hvis lovforslaget var ledsaget af en forretningsplan/-budget, der estimerede de indtægtsmæssige såvel som omkostningsmæssige forudsætninger og forventninger, f.eks. over en 5-årig periode.

Transportministeriets bemærkninger:

Siden efteråret 2008 har luftfartsbranchen været præget af krise – herunder et brat fald i trafikken. Luftfartsbranchen er hovedsagelig brugerfinansieret, hvorfor en krise som denne selvsagt medfører et underskud på Naviairs kostbaser og dermed en potentiel markant takststigning, hvilket giver ekstraomkostninger for brugerne. Efter den daværende rateopkrævningmodel ville taksterne stige uhensigtsmæssigt, hvilket ikke ville være acceptabelt for brugerne.

For at skabe de bedste rammevilkår for luftfartserhvervet – også efter ønske fra luftfartserhvervet – har man valgt at anvende en takstmodel, som har til formål at sprede Naviairs underskud ud på flere år end hidtil. I praksis betyder dette, at taksterne for år 2010 får en stigning på 4 pct. frem for stigningen på ca. 31 pct., som først antaget. Det betyder dog også, at Naviair akkumulerer et større underskud årene frem.

Da Naviair pr. 1. januar 2010 er blevet fuldt momsregistreret, vil dele af underskuddet for årene frem dog kunne hentes ind. Momsregistreringen vil alt andet lige gavne taksterne, idet Naviair vil få fuldt fradrag for købsmomsen vedrørende en-route ydelsen, se også pkt. 4.5.

Foruden de nævnte effektiviseringspotentiale ved omdannelsen af Naviair, skal ovenstående initiativer hjælpe til at sikre reducerede og konkurrencedygtige takster.

For så vidt angår DI's ønske om en forretningsplan/-budget kan Transportministeriet oplyse, at dette vil blive uddybet i et kommende aktstykke.

DI anfører, at det for brugerne er afgørende, at Naviair også efter omdannelsen fastholder et primært fokus på udøvelsen og effektiviseringen af den obligatoriske virksomhed, hvorimod deltagelse i kommercielt relaterede aktiviteter (dvs. tårntjenester mv.) afgrænses til områder, der naturligt følger af den obligatoriske virksomhed. Eftersom Naviairs obligatoriske virksomhed er

brugerfinansieret, understreger DI nødvendigheden af at sikre, at denne virksomhed ikke krydssubsidierer de kommercielle aktiviteter. Det er efter DIs opfattelse nødvendigt, at der allerede fra starten af SOV'ens virke, er etableret de nødvendige delregnskabsmæssige systemer og strukturer, der kan sikre relevant gennemskuelighed i regnskaberne som fastlagt i EU-forordning 550/2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælleseuropæiske luftrum, jf. bl.a. forordningens artikel 12, og herunder ikke mindst paragraf 3.

Transportministeriets bemærkninger:

Ministeriet er enig heri og kan i den forbindelse henvises til besvarelsen af Rigsrevisionens tilsvarende bemærkning ovenfor.

Med henvisning til DIs kommentar omkring bevarelsen af det primære fokus på udøvelsen og effektiviseringen af den obligatoriske virksomhed (områdekontrol og indflyvningskontrol) finder DI det nødvendigt med en præcisering af, at der skal udøves forsigtighed i forhold til de kommercielle aktiviteter. En sådan præcisering bør udtrykkes i bemærkningerne til lovforslaget, hvorfra der kan trækkes en forbindelse til vedtægter og eventuelt til forretningsorden. Konkret foreslås det, at der i bemærkningerne til lovforslagets § 2 foretages en yderligere konkretisering og tydeliggørelse af afgrænsningerne i forhold til Naviairs deltagelse i kommercielle aktiviteter (f.eks. i relation til afgrænsning af geografi, investeringsrammer, beslutningsforløb osv.) Bemærkningerne bør desuden angive flere hensyn, der som fortolkningsbidrag kan bidrage til fastlæggelse af rammerne for Naviairs kommercielt baserede aktiviteter.

Transportministeriets bemærkninger:

Det primære formål med at omdanne Naviair til en selvstændig offentlig virksomhed er at styrke virksomhedens position som udøver af luftfartstjenester og inden for lovens rammer, herunder vedtægterne, at give Naviair SOV bedre muligheder for at fokusere på forretningsmæssig drift, herunder effektivitet og konkurrencedygtighed. Dette skal medvirke til at styrke Naviairs markedspå position frem for at svække den i en periode hvor europæisk lufttrafikstyring som følge af Single European Sky-reguleringerne og SESAR-projektet (om fælles teknologisk platform for lufttrafikstyring) gennemgår den største forandringsproces i nyere tid og hvor udviklingen i lufttrafikken er karakteriseret af krise og stagnation. Rammerne skal styrke Naviairs muligheder for at forbedre og omkostningsminimere lufttrafikstyringen gennem samarbejdsrelationer med andre flyvesikringstjenester ved bl.a. at opnå stordriftsfordele ved hjælp af standardiseret udstyr og uddannelser og harmoniserede procedurer.

De kommercielt relaterede aktiviteter som f.eks. tårnkontrol og delejerskab i en flyvelederskole indgår som vigtige elementer i bestræbelserne på at opnå disse forbedringer.

Som følge heraf finder Transportministeriet det ikke hensigtsmæssigt at begrænse Naviairs deltagelse i kommercielle aktiviteter ud over de begrænsninger, der allerede følger af lovforslaget og som pålægger Naviair et primært fokus på varetagelse af sin obligatoriske virksomhed, jf. § 2, stk. 3. Det skal dog i den forbindelse understreges, at lovforslaget indeholder bestemmelser om transportministerens tilsyn med virksomheden, der medvirker til at sikre en hensigtsmæssig udvikling af virksomheden og lufttrafikstyringen – og derved også gavner luftfartsselskaberne.

DI anfører, at det af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at SOV'en påtænkes etableret med en egenkapital på ca. 1,2 mia. kr. samt en kapitalstruktur mellem egenkapital og fremmedkapital i forholdstallet 55/45. DI finder det positivt, men også påkrævet for at etablere en vis initial robusthed i forhold til tidligere års store underskud, at der fra starten tages udgangspunkt i, at SOV'en ikke underkapitaliseres. DI er opmærksom på, at den endelige åbningsbalance først kan udarbejdes primo 2010, men en foreløbig åbningsbalance ville klart forbedre beslutningsgrundlaget, fordi den ville angive de bagvedliggende forudsætninger i forhold til aktiver og passiver, samt ikke mindst omfanget af eventuelle reservationer som SOV'en måtte fødes med. I forbindelse med DSB's omdannelse til SOV i 1999, forelå der i 1998 en foreløbig åbningsbalance. DI efterlyste ovenfor tilstedeværelsen en 5-årig forretningsplan / -budget, hvori de målsatte synergi- og effektiviseringseffekter ville synliggøres. DI finder på det foreliggende grundlag det vanskeligt at vurdere, hvorvidt det overordnede formål med omdannelsen opfyldes. Det fremgår eksempelvis fra IATA's statistik over de enkelte europæiske landes indmeldinger på udviklingen i en route afgifter i 5-års-perioden 2010 – 2014, at Danmark i forhold til Naviairs udmeldte afgiftsstigninger præsterer Europas højeste stigningstakt, der i 2013 vil resultere i Europas næsthøjeste en route afgifter.

DI finder, at det er et dybt bekymrende scenario for erhvervet. Bekymringen forstærkes af, at der i høringsmaterialet kun indikeres meromkostninger, bl.a. i form af overgangsomkostninger vedrørende tjenestemænd, forsikringsaftaler og bidrag til at skabe et "rimeligt afkast". Det fremgår endvidere ikke af materialet, hvorledes etableringen af det dansk – svenske NUAC vil påvirke omkostningsstrukturen. DI er omvendt opmærksomme på, at der tidligere er udmeldt en forventning om, at NUAC samlet vil medføre omkostningsreduktioner på over 100 mio. kr. Høringsmaterialet burde efter DI's opfattelse have givet et mere præcist billede af omkostningsstrukturer og effektiviseringsgevinster. DI opfordrer til, at såvel åbningsbalance som forretningsplan (der inkluderer effekten af NUAC's etablering) snarest muligt foreligger. DI skal endvidere foreslå, at høringskredsen konsulteres, når ovennævnte foreligger.

Transportministeriets bemærkninger:

DI henviser til en statistik vedrørende en-route afgifter udarbejdet af luftfartsselskabernes samarbejdsorganisation IATA. Statistikken baserer sig



på oplysninger fra den europæiske lufttrafikstyringsorganisation Eurocontrol. Tallene fra Eurocontrol er resultater af indmeldinger fra respektive medlemslandes luftfartsmyndigheder og det er alene tallet fra 2010, der er bindende. De øvrige tal er prognosetal og eftersom forudsætningerne for de enkelte landes prognosetal er forskellig, er det vanskeligt at sammenligne raterne. Der er i øvrigt ofte ganske stor forskel på prognosetallene og de senere realiserede rater. Med Naviairs ændrede momsstatus pr. 1. januar 2010 vil udviklingen i raterne blive lavere end den angivne prognose ud fra de givne forudsætninger, se også afsnit 4.4, s. 14.

Vedrørende forhold omkring NUAC henvises der til besvarelsen nedenfor i afsnit 4.7 om samme.

DI anfører, at det følger af Forordning 1794/2006, artikel 6, paragraf 3 (Common Charging Scheme for Air Navigation Services), at egenkapitalens forrentning skal tage udgangspunkt i statsobligationsrenten. Der lægges heri ikke mindst vægt på, at afkastets størrelse skal stå i et rimeligt forhold til luftfartstjenesteudøverens finansielle risiko. Da Naviairs risiko – som statsejet SOV – i sagens natur er ganske begrænset, må et ”rimeligt afkast” efter DIs opfattelse defineres til et niveau, der ikke overstiger statsobligationsrenten.

Transportministeriets bemærkninger:

Transportministeriet bemærker, at det i Forordning 1794/2006 fremgår, at ”...Ved beregning af egenkapitalforrentningen tages der hensyn til luftfartstjenesteudøverens økonomiske risiko, idet statsobligationsrenten anvendes som rettesnor. Hvis luftfartstjenesteudøveren er omfattet af en incitamentsordning, jf. artikel 12, stk. 2, kan der lægges en yderligere præmie til for at sikre, at der tages tilstrækkeligt hensyn til den særlige økonomiske risiko, som denne tjenesteudøver påtager sig“.

At Naviair SOV vil være ejet 100 % af staten, fjerner ikke risici fra virksomheden. Det er Naviairs forventning at inkludere et risikotillæg i virksomhedens egenkapitalforrentning, der skal ses i forhold til Naviairs økonomiske risici, jf. også Forordningen, og som vil være i tråd med praksis for de fleste øvrige luftfartstjenesteudøvere.

Rigsrevisionen oplyser, at Rigsrevisionen ifølge fast praksis skal tage betaling for revisionen af Naviair fra og med etableringen som SOV, dvs. fra revisionen af åbningsbalancen.

Transportministeriets bemærkninger:

Transportministeriet har noteret sig, det af Rigsrevisionen anførte om betaling for Rigsrevisionens arbejde.

Rigsrevisionen anmoder om, af praktiske og planlægningsmæssige grunde, at få tilsendt aktivitets- og tidsplaner for ministeriets videre arbejde med



lovforslaget og omdannelsen af Naviair. Rigsrevisionen deltager, som omtalt på mødet den 15. december 2009, gerne i yderligere møder med ministeriet herom.

Side 18/18

Transportministeriets bemærkninger:

Rigsrevisionen vil modtage nærmere om tidsplan m.v. for det videre arbejde med Naviair.

På møde den 15. december 2009 anbefalede Rigsrevisionen, at der blev nedsat et revisionsudvalg og henviste i den forbindelse til Dong Energy og Posten Norden samt børsnoterede - og finansielle virksomheder.

Da regnskabsaflæggelsen er den samlede bestyrelses ansvar, finder Transportministeriet det ikke hensigtsmæssigt på forhånd, at foreskrive nedsættelse af et revisionsudvalg. Henset til virksomhedens størrelse og karakter finder ministeriet, at en eventuel beslutning herom bør træffes af bestyrelsen.

Det er i øvrigt hensigten, at Naviair skal følge de regler der gælder for statslige aktieselskaber, jf. Erhvervs- og Selskabsstyrelsens vejledning for statslige aktieselskaber.

Københavns Lufthavne A/S anfører, at det ikke fremgår klart af bemærkningerne til lovforslaget (§ 23 forudsætningsvis), hvad der i praktisk henseende skal ske, såfremt Naviair går konkurs og der dermed ikke længere udføres lufttrafiktjenester. Hvilke mekanismer skal i givet fald sikre de nationale interesser i den henseende?

Transportministeriets bemærkninger:

Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger følger det 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 luftterritorium. Den danske stat vil til enhver tid leve op til denne forpligtelse.

#### 4.5 Relationer til skatte- og momslovgivningen

DI anfører, at Naviair med omdannelsen til SOV bliver selskabsskattepligtig i henhold til selskabsskatte­lovgivningens regler. I bemærkningerne til lovforslaget nævnes det endvidere, at skatte­lovgivningens almindelige regler for momspligt mv. er gældende. DI forudsætter dermed, at der ikke vil ske ændringer i Naviairs momsstatus som følge af omdannelsen, og hvormed den deraf følgende omkostningspåvirkning i forhold til luftfartsoperatørerne vil være uforandret.

Transportministeriets bemærkninger:

Transportministeriet kan oplyse, at der ikke sker ændringer i Naviairs momsmæssige status som følge af omdannelsen til en selvstændig offentlig virksomhed, men Naviairs momsmæssige status er blevet ændret pr. 1. januar 2010, således at Naviair nu er fuldt momsregistreret. Ændringen indebærer, at Naviair også opnår fradrag for indgående købsmoms vedrørende en-route ydelserne og at beregningsgrundlaget (kostbasen) for en-route afgiften derfor bliver reduceret, se afsnit 4.4, s. 14 og 16

#### 4.6. Relationerne til selskabslovgivningen

Københavns Lufthavne A/S foreslår, at referencerne i udkastet til lovforslaget til aktieselskabsloven ændres til referencer til selskabsloven.

Rigsrevisionen henleder også opmærksomheden på, at aktieselskabsloven snart afløses af den nye selskabslov (lov nr. 470 af 12/6 2009) og at henvisningerne bør ændres hertil i det omfang selskabsloven er trådt i kraft.

Transportministeriets bemærkninger:

De i lovforslaget nævnte bestemmelser i aktieselskabsloven forventes afløst af den nye selskabslov pr. 1. marts 2010. Der kan således blive behov for at ændre lovforslaget undervejs i lovbehandlingen i Folketinget.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen peger på i § 4, at den kommende selskabslov vil give øget fleksibilitet i valg af ledelsesmodel, man behøver således ikke altid at have en bestyrelse. Transportministeriet bør derfor overveje, hvorvidt dette skal stå i loven, hvorefter man vil være låst fast til en ledelsesmodel med en bestyrelse.

Transportministeriets bemærkninger:

Transportministeriet finder, at det vil være hensigtsmæssigt at Naviair som selvstændig offentlig virksomhed ledes af en bestyrelse med selvstændigt ansvar på samme vis som ministeriets øvrige selskaber.

Som kommentar til § 12 peger Erhvervs- og Selskabsstyrelsen på, at der er udstedt en række andre bekendtgørelser end den, som er nævnt i bestemmelsen. Styrelsen spørger, om ministeriet bør have en mere generel hjemmel til at fastsætte, at bekendtgørelser udstedt i medfør af selskabslovgivningen finder anvendelse. Som eksempel nævnes bekendtgørelse om meddelelser fra statslige aktieselskaber.

Transportministeriets bemærkninger:

Det fremgår af lovforslagets § 6 at aktieselskabsloven, herunder de særlige bestemmelser for statslige aktieselskaber, finder med de fornødne tilpasninger anvendelse for Naviair med de ændringer, der følger af denne lov (herunder ingen aktier).

Det følger derfor af denne bestemmelse, at også fremtidige bekendtgørelser finder anvendelse for Naviair.

Til § 13 (offentlighed) spørger Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, om det ikke skal begrænses i forhold til opgaver eller lignende.

Transportministeriets bemærkninger:

Transportministeriet vurderer, at det vil være hensigtsmæssigt, at Naviair bliver omfattet af de nævnte love. Såfremt der bliver behov for f.eks. at undtage for aktindsigt forventes de almindelige undtagelsesbestemmelser i lov om offentlighed i forvaltningen at være tilstrækkelige.

Til de alm. bemærkninger, punkt 3 (virksomhedsformer og organisering), fremgår det, at der ved udarbejdelse af lovforslaget i vidt omfang er taget udgangspunkt i eksisterende SOV-lovgivning herunder navnlig lov om den selvstændige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S, og dermed relevante dele af aktieselskabslovgivningen. Erhvervs- og Selskabsstyrelsen bemærker, at det efter deres opfattelse er lidt misvisende at tale om SOV-lovgivning, idet der jo ikke er en generel lov herom, men to selvstændige love for de to eksisterende SOV'er.

Transportministeriets bemærkninger:

Lovforslaget justeres i overensstemmelse med det anførte.

Til lovforslagets specielle bemærkninger til § 1 foreslår Erhvervs- og Selskabsstyrelsen at der evt. henvises til lovforslagets § 5.

Transportministeriets bemærkninger:

Lovforslaget justeres i overensstemmelse med det anførte.

Til lovforslagets specielle bemærkninger til § 4, stk. 1 oplyser Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, at man kun kan have en valgperiode – derfor bør ”normalt” efter styrelsens opfattelse udgå. Styrelsen oplyser endvidere, at der altid er mulighed for at afsætte i utide.



Transportministeriets bemærkninger:

Lovforslaget justeres i overensstemmelse med det anførte.

Til lovforslagets specielle bemærkninger til § 5, stk. 1 anfører Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, at det kan overvejes evt. at nævne, at direktionen ansættes af bestyrelsen.

Transportministeriets bemærkninger:

Det fremgår af nævnte bemærkninger til § 5, at beslutning om ansættelse af direktion træffes af bestyrelsen efter forudgående orientering af Transportministeren, hvilket vurderes tilstrækkeligt.

Til lovforslagets specielle bemærkninger til § 5, stk. 3 spørger Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, hvad med selskabslovgivningens regler herom? F.eks. fremgår det jo af selskabslovgivningens regler, at generalforsamlingen skal være åben for pressen i statslige aktieselskaber.

Transportministeriets bemærkninger:

Lovforslaget justeres i overensstemmelse med det anførte, hvorefter vedtægterne overordnet set vil blive fastlagt efter principperne i aktieselskabslovens § 4, vedrørende vedtægternes mindstekrav i aktieselskaber og de særlige krav der gælder for statslige aktieselskaber. Det betyder, at virksomhedsmødet (generalforsamlingen) vil være åben for pressen.

Til lovforslagets specielle bemærkninger til § 6 og § 7 oplyser Erhvervs- og Selskabsstyrelsen at "børsnoterede selskaber" bør ændres til "selskaber optaget til handel på et reguleret marked".

Transportministeriets bemærkninger:

Lovforslaget justeres i overensstemmelse med det anførte.

Til lovforslagets specielle bemærkninger til § 6 foreslår Erhvervs- og Selskabsstyrelsen at en række andre bekendtgørelser nævnes, f.eks. indsendelse af meddelelser for statslige aktieselskaber.

Transportministeriets bemærkninger:

Det er præciseret, at Naviair skal følge de generelle regler for statslige aktieselskaber, jf. Erhvervs- og Selskabsstyrelsens vejledning 2005 for statslige aktieselskaber.



Det fremgår af lovforslagets specielle bemærkninger til § 6, at årsregnskabsloven i sin helhed finder anvendelse for Naviair, jf. lovforslagets § 7, hvorfor de i årsregnskabslovens indeholdte bestemmelser om pligt til at indsende oplysninger til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen også finder anvendelse. Erhvervs- og Selskabsstyrelsen foreslår, at der efter anvendelse tilføjes ”med de tilpasninger, der følger af denne lov.” Styrelsen bemærker tillige, at denne tilføjelse foreslås bl.a. som følge af kravet om rigsrevisors revision af årsrapport.

Transportministeriets bemærkninger:

Lovforslaget justeres i overensstemmelse med det anførte.

Til lovforslagets specielle bemærkninger til § 7, stk. 4, spørger Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, om årsregnskabslovens regler om frist for indsendelse af årsrapporter finder anvendelse, og om ledelsesmedlemmer skal pålægges afgifter mv. for for sen indsendelse mv?.

Transportministeriets bemærkninger:

Ja.

Til lovforslagets specielle bemærkninger til § 14 anmoder Erhvervs- og Selskabsstyrelsen om, at følgende sætning slettes: ”og suppleres af den tilsynsmyndighed, der tilkommer Erhvervs- og Selskabsstyrelsen i medfør af såvel aktieselskabsloven som årsregnskabsloven, herunder de muligheder, der er for at pålægge sanktioner for manglende overholdelse af pligt til at indsende oplysninger mv.”

Transportministeriets bemærkninger:

Lovforslaget justeres i overensstemmelse med det anførte.

Til lovforslagets specielle bemærkninger § 15 nr. 2, hvor en række bestemmelser i aktieselskabsloven opregnes. Erhvervs- og Selskabsstyrelsen oplyser, at det i sådanne opregninger bør fastslås, hvad bestemmelserne omhandler.

Transportministeriets bemærkninger:

Lovforslaget justeres i overensstemmelse med det anførte.

Det fremgår af lovforslagets specielle bemærkninger til § 22, at der med bestemmelsen indføres mulighed for, at Naviair kan anvende bestemmelserne i fusionsskattelovens kapitel 5, om skattefri tilførsel af aktiver ved overdragelse af virksomhed til datterselskab, der er omfattet af selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 1. Erhvervs- og Selskabsstyrelsen spørger, hvad med fusion og spaltning?

Transportministeriets bemærkninger:

Side 23/23

Der er ikke aktuelle planer om fusion. Skulle det på et tidspunkt komme på tale, kræver det en fornyet forelæggelse for Folketinget.

#### 4.7. Lovforslagets miljømæssige konsekvenser

TRF mener ikke at mulighed for samarbejde med udenlandske søsterorganisationer i sig selv, fører til de i punktet beskrevne besparelser og forbedringer. Den socio økonomiske rapport fra NUAC projektet viste ingen væsentlig besparelse på området. Rutestrukturen er i dag optimeret på tværs af landegrænser og den største hindring for yderligere optimering er de enkelte landes fare-, restriktions- og militære øvelses-områder. Det er TRF's opfattelse at denne problemstilling i dag er kendt af de enkelte parters procedure kontorer og kan løses på det nuværende grundlag hvis især viljen fra de militære samarbejdsparter er til stede.

TRF mener derfor at ovenstående punkt stiller brugerne urealistiske besparelser i udsigt, da de beskrevne besparelser og forbedringer ikke kan henføres til Naviairs udvidede muligheder for samarbejde med udenlandske søsterorganisationer.

Transportministeriets bemærkninger:

I relation til Naviairs samarbejde med udenlandske søsterselskaber bemærkes, at Naviair på nuværende tidspunkt har et teknisk-samarbejde med Sverige, Irland og Østrig, benævnt COOPANS, et uddannelsesmæssigt samarbejde med Sverige og Norge, benævnt ENP, samt et operativt samarbejde med Sverige, benævnt NUAC.

Disse samarbejder vil blive forbedret ved en omdannelse og give Naviair yderlige økonomiske effektiviseringer. Fx vil COOPANS-samarbejdet give investeringsmæssige besparelser ved at landene i fællesskab udarbejder udvikling og opgradering af trafikstyringssystemer.

For så vidt angår NUAC-projektet, er der udarbejdet flere analyser, herunder en socio økonomisk analyse, af fordele og besparelspotentiale ved NUAC-samarbejdet. Den samfundsøkonomiske analyse har vist, at der vil skabes mulighed for ganske betragtelige effektiviseringsgevinster for samfund og luftfartsselskaber. Dette potentiale er fordelt mellem områderne besparelser på miljøbelastning, luftfartsselskabernes direkte omkostninger og passagerers rejsetid. Rapporten viser derudover, at udledningen af CO2 kan reduceres med 50.000 tons CO2 årligt. En Business-case for NUAC-virkomheden viser et besparelspotentiale på ca. 100 mio. kr. årligt efter en 5-årig indkøringsperiode for ejerne (Naviair og den svenske søsterorganisation LFV).

En omdannelse af Naviair til en SOV og de muligheder, det indebærer for videre internationalt samarbejde mv. vil altså ikke kun betyde en driftsmæssig gevinst i Naviair SOV men nok så meget en række samfundsøkonomiske gevinster i form af bl.a. mindre brug af brændstof for fly og dermed mindre CO<sub>2</sub>-udledning, sparet rejsetid for forretningsrejsende og private mv.

#### 4.8. Persondatalovgivningen

På baggrund af bestemmelsen i lovforslagets § 3, stk. 1, om at 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, lægger Datatilsynet til grund, at den selvstændige offentlige virksomhed Naviair overtager statsvirksomheden Naviairs rettigheder og forpligtelser i forhold til persondataloven. Datatilsynet gør samtidig opmærksom på, at statsvirksomheden Naviairs gældende anmeldelser efter persondatalovens kapitel 12 overtages af den selvstændige offentlige virksomhed Naviair.

Transportministeriets bemærkninger:

Transportministeriet kan bekræfte, at Naviair SOV overtager statsvirksomheden Naviairs rettigheder og forpligtelser i forhold til persondataloven.

#### 4.9. Relationer til EU-lovgivningen

DI anfører, at luftfarten er et internationalt reguleret erhverv, hvor der er stor kompleksitet i de lovgivningsmæssige rammer og strukturer. DI finder det derfor vigtigt, at lovforslaget følges af et samlet overblik over alle relevante forordninger og direktiver, samt en beskrivelse af, hvorledes dannelsen af den selvstændige offentlige virksomhed forudsættes at opfylde målsætningerne heri. Der foreligger en delvis oversigt i bemærkningernes punkt 9 (forholdet til EU-retten). Heri nævnes eksempelvis ikke forordning 1794/2004 (Charging Scheme for Air Navigation Services), der bl.a. har betydning for definitionen af begrebet "rimeligt afkast". Det nævnte afsnit kunne med fordel give et samlet overblik over rammeforordningerne i SES I og II samt de gennemførelsesbestemmelser, som er gennemført i medfør af rammeforordningerne.

Transportministeriets bemærkninger:

Bemærkningerne til lovforslaget vil blive uddybet, så de tager højde for DI's bemærkninger. Ydermere giver Bilag 1, "Single European Sky – lovgivningen" en samlet oversigt over lovgivningen på området.



## 4.10. Bemærkninger til lovforslaget af lovteknisk karakter

Side 25/25

Københavns Lufthavne A/S foreslår, at lovens § 5, stk. 1 tilrettes, så "samt" i første linje erstattes med et "og".

Transportministeriets bemærkninger:

Lovforslaget justeres i overensstemmelse med den af Købehavns Lufthavnes foreslået ændring.

Personalestyrelsen foreslår følgende ændringer af lovforslaget:

I forslagens § 11, stk. 4, foreslås ordene "efter godkendelse af Finansministeriet til" indsat mellem ordene "eller" og "andre selskaber,".

I de almindelige bemærkninger, punkt 3, sidste afsnit (7. afsnit), der starter med ordene "For at få en større fleksibilitet...", foreslås ordet "forudsatte" erstattet af ordet "fortsatte" (i afsnittets 6. punktum).

I de specielle bemærkninger til § 11, stk. 1, foreslås der i 3. punktum, der begynder med "Der kan ikke foretages nyansættelse af..." indsat ordene ", herunder med ret til tjenestemandspension," mellem ordene "...tjenestemandslignende vilkår..." og "...i Naviair.".

I de specielle bemærkninger til § 11, stk. 4, foreslås ordene "ved afsked på grund af" indsat mellem ordene "(dvs." og stillingsnedlæggelse/opgavebortfald...)" i 5. punktum. I 7. punktum foreslås ordet "aktuarmæssigt" slettet og i stedet foreslås ordene "beregnet efter aktuarmæssige principper" indsat efter ordene "...Fl. § 36. Pensionsvæsenet...".

Transportministeriets bemærkninger:

Lovforslaget justeres i overensstemmelse med de af Personalestyrelsen foreslåede ændringer.

Rigsrevisionen anbefaler, at "Regnskabsmæssige" i overskriften til lovforslagets kapitel 2 ændres til "Regnskabs- og revisionsmæssige".

Rigsrevisionen anfører endvidere vedrørende bemærkningerne til § 7, stk. 3 om forvaltningsrevision henvises til rigsrevisorlovens § 2, at henvisningen bør være til rigsrevisorlovens § 3.

Transportministeriets bemærkninger:

Lovforslaget justeres i overensstemmelse med de af Rigsrevisionen foreslåede ændringer.



## Høringsliste:

Side 26/26

Følgende myndigheder og organisationer m.v. er blevet hørt:

Aalborg Lufthavn, Aarhus Lufthavn, Advokatrådet, Akademikernes Centralorganisation, AOPA Danmark, Arbejdsmiljørådet 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 Personaleunion, Flyvertaktisk Kommando, Forbrugerrådet, Foreningen af Danske Flyrelaterede Virksomheder, Foreningen af Registrerede Revisorer, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Forsikring og Pension, Forsvarskommandoen, Færøernes 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, Naviair, North Flying A/S, Offentligt Ansattes Organisationer, Personalestyrelsen, Rådet for Større Flyvesikkerhed, SAS, SKAT, Skatterevisorforeningen, Statens Luftfartsvæsen, Sun-Air of Scandinavia A/S Sønderborg Lufthavn, Thomas Cook Airlines, Trafikforbundet, Vagar Lufthavn. Lovforslaget har endvidere været sendt i høring hos Rigsrevisionen.