



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

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

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

MODTAGET

12 NOV. 2004

Den Centrale Indlevering

1145

Trafikudvalget
L 76 - Bilag 2
Offentlig

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

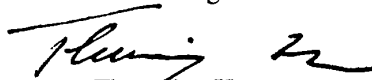
- /./ Ved høringsfristens udløb er der modtaget vedlagte høringsvar fra Statstjenestemændenes Centralorganisation II (CO II), Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR), Konkurrencestyrelsen, Københavns Lufthavn A/S og Statsansattes Kartel.

Følgende har i høringsvaret 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.

- /./ Jeg vedlægger 5 eksemplarer af dette brev.

Med venlig hilsen


Flemming Hansen



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

website: www.skaf-net.dk

e-mail: coii@skaf-net.dk

Giro: 205-8707

Scannet

Dato
21. september 2004

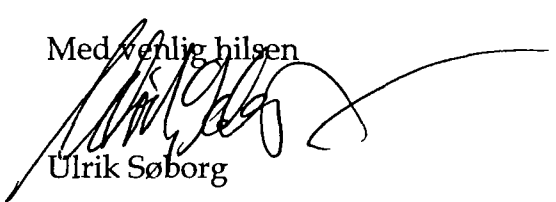
Deres skrivelse af

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
ERHVERVS-MINISTERIET**

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 tilsidettes.

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 trafikgifterne, jf. luftfartslovens § 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 høringssvar 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 forsyningselskaber.

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 luftrafik via København.

København, den 20. oktober 2004

Kromann 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