

## Forslag til lov om Naviair

### Kapitel 1

#### Etablering, formål, ledelse m.v.

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at etablere statsvirksomheden Naviair (Navigation Via Air) som en selvstændig offentlig virksomhed.

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

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

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

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

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

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

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

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

Stk. 2. Medarbejderne vælger repræsentanter til bestyrelsen. Reglerne i aktieselskabsloven om valg af medarbejderrepræsentanter og suppleanter for disse, herunder regler om koncernrepræsentation og valgbarhed, finder tilsvarende anvendelse, jf. dog § 18, stk. 2.

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

Stk. 2. Transportministeren fastsætter vedtægter for Naviair.

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

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

## Kapitel 2

### *Regnskabsmæssige forhold, investeringsbeslutninger, optagelse af lån og forsikring*

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

*Stk. 2.* Naviairs årsrapport revideres efter årsregnskabslovens regler af en statsautoriseret revisor og af rigsrevisor. Den statsautoriserede revisor vælges af transportministeren på virksomhedsmødet efter indstilling fra bestyrelsen, og valget gælder for ét år ad gangen. Genvalg kan ske.

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

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

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

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

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

## Kapitel 3

### *Personalemæssige forhold*

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

§ 11. Tjenestemænd i Naviair er omfattet af tjenestemandsløvgivningen.

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

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

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

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

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

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

#### *Kapitel 4*

##### *Anmeldelse og registrering*

**§ 12.** Naviair skal anmeldes og registreres i Erhvervs- og Selskabsstyrelsen i henhold til lov om aktieselskaber. Erhvervs- og Selskabsstyrelsens bekendtgørelse om anmeldelse, registrering, gebyr samt offentliggørelse m.v. i Erhvervs- og Selskabsstyrelsen gælder for Naviair.

#### *Kapitel 5*

##### *Offentlighed*

**§ 13.** Lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven, og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for Naviair.

#### *Kapitel 6*

##### *Tilsyn og straf*

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

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

**§ 15.** Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde

1) overtrædelse af aktieselskabslovens bestemmelser om indsendelse af anmeldelser og meddelelser til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen,

2) overtrædelse af aktieselskabslovens § 53, stk. 1 og 3, § 54, § 54 a, § 55, § 56, stk. 2 og 7, § 157 b og § 157 d,

3) bestyrelsesmedlemmer, direktører, vurderingsmænd og revisorer samt deres suppleanter, såfremt de ubeføjet røber, hvad de under udøvelsen af deres hverv for Naviair har fået kendskab om.

Stk. 2. Overtrædelse af årsregnskabslovens bestemmelser, straffes efter reglerne i årsregnskabslovens kapitel 24.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel

**§ 16.** Undlader Naviairs bestyrelse eller direktion at efterkomme de pligter, der efter de i § 6 omhandlede bestemmelser i aktieselskabsloven eller regler fastsat i medfør heraf påhviler dem i forhold til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, kan styrelsen som tvangsmiddel pålægge de pågældende daglige eller ugentlige bøder.

## Kapitel 7

### *Ikrafttræden, overgangsbestemmelser m.v.*

**§ 17.** Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden

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

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

**§ 19.** I lov om beskatning til kommunerne af faste ejendomme (ejendomsbeskatningsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 724 af 26. juni 2006, som ændret lov nr. 1554 af 20. december 2006 og lov nr. 1336 af 19. december 2008, foretages følgende ændring:

1. I § 7, *stk. 1, litra b, 2. pkt.*, indsættes efter »DSB«: », Naviair«.

**§ 20.** I lov om indkomstbeskatning af aktieselskaber m.v. (selskabsskatteoven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1001 af 26. oktober 2009, foretages følgende ændringer:

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

”2 i) Naviair.”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**§ 21.** I lov om kommunal ejendomsskat (ejendomsbeskatningsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 724 af 26. juni 2006, som ændret ved § 1 i lov nr. 1554 af 20. december 2006 og § 147 i lov nr. 1336 af 19. december 2008, foretages følgende ændring:

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

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

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

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

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

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

**1.** I § 2 ændres ”2 d-2 h” til: ”2 d-2 i”.

**§ 24.** I lov om påligningen af indkomstskat til staten (ligningsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 176 af 11. marts 2009, som ændret senest ved § 12 i lov nr. 525 af 12. juni 2009, foretages følgende ændringer:

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

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

**§ 25.** Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

# **Bemærkninger til lovforslaget**

## *Almindelige bemærkninger*

### *1. Formål og opgaver*

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

Flyvesikringstjenesten Naviair er i overensstemmelse med reglerne i EU-forordning nr. 550/2004 (luftfartstjenesteforordningen), artikel 7 og 8, certificeret af Statens Luftfartsvæsen (SLV) som luftfartstjenesteudøver inden for det danske luftrum, til at levere flyvekontrolltjenester, herunder områdekontrolltjeneste i dansk luftrum – de såkaldte en-route tjenester samt tower/approach tjenester (indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste) for afgående og ankommende fly til København, Roskilde, Billund, Aalborg, Århus, Esbjerg samt Bornholm. Naviair yder flyveinformations- og alarmeringstjeneste i grønlandsk luftrum samt området omkring Færøerne og Naviair koordinerer eftersøgnings- og redningstjeneste i Grønland. Endelig yder Naviair kommunikationstjeneste, navigationstjeneste og overvågningstjeneste.

Naviair ejer og vedligeholder Air Traffic Management (ATM) udstyr samt Communication, Navigation og Surveillance (CNS) udstyr, som er flyvekontrollsystemer, der omfatter avancerede databehandlingsystemer, radarstationer, navigationshjælpemidler (radiofyrv mv.) samt tele- og datakommunikationsfaciliteter. Herudover leverer Naviair teknisk vedligehold af luftfartsudstyr til eksterne kunder.

Trafikstyringen udføres af flyveledere ved hjælp af flyvekontrollsystemer, der dels baserer sig på radardata, dels baserer sig på flyveplaner, der beskriver hvert flys rute gennem luftrummet. Udøvelsen af trafikstyringen sker via radiokommunikation mellem flyvelederne og flyet i takt med flyets bevægelser gennem forskellige sektorer i luftrummet.

Ved at omdanne Naviair til en selvstændig offentlig virksomhed får Naviair større frihedsgrader til at foretage virksomhedsmæssige dispositioner vedrørende lufttrafik- og flyvesikringstjeneste i såvel Danmark som udlandet. Behovet for større frihedsgrader kommer fra den forandringsproces der pågår i branchen, og som bl.a. er sat i gang i Europa med Single European Sky reguleringerne og hvis overordnede formål er at etablere et fælles europæisk luftrum inden 2012. Dette skal medvirke til at opnå en sikker, effektiv og mere miljøvenlig drift af lufttrafikstyringen, hvor der er tilstrækkelig kapacitet og et lavere omkostningsniveau. Dette øger imidlertid presset på ikke mindst små og mellemstore flyvesikringstjenester i retning af effektivisering ved konsolidering og bi- og multilaterale aftaler. Disse ændringer øger behovet for et forandringsparat og effektivt Naviair, der samtidig kan være med til at sikre, at Danmark har et internationalt konkurrencedygtigt luftfartserhverv på et fortsat højt sikkerhedsniveau ved bl.a. at stå stærkt i samarbejdsrelationer med udenlandske flyvesikringstjenester i en situation med øget europæisk konkurrence på ATM og CNS området og øgede EU-krav til lufttrafikstyringssystemernes funktionalitet og sikkerhed m.m.

### *2. Naviairs historie*

Naviair (Flyvesikringstjenesten) blev med virkning fra 1. januar 2001 udskilt fra SLV og etableret som en selvstændig statsvirksomhed. Formålet med opdelingen var at skabe en klar opdeling mellem operative opgaver og myndighedsopgaver. Ved udskillelsen blev der sikret en klar organisatorisk, juridisk og økonomisk opdeling af operatørfunktion og myndighedsfunktionerne. Servicefunktionerne (trafikafviklingen, etablering af infrastruktur m.v.) skulle varetages af Flyvesikringstjenesten, mens myndighedsfunktionerne (tilsyn, regulering m.v.) fremover skulle varetages af SLV. Dermed blev risikoen for habilitetsproblemer i forbindelse med selvkontrol fjernet. Udskillelsen af Flyvesikringstjenesten ville endvidere tilskynde til en højere koncentration om driftsopgaverne og kundernes krav, hvilket igen ville styrke forholdet til kunderne og fremme afvejningen mellem kvaliteten og omfanget af ydelsen og omkostningerne herved og dermed bidrage til en højere effektivitet. Opdelingen i henholdsvis en regulerende og tilsynsførende myndighed og i udbyder af ydelser til luftfartsselskaber og lufthavne svarede til den adskillelse, der tidligere var sket på tele-, post- og

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

### *3. Virksomhedsformen og organisering*

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

Ved udarbejdelsen af lovforslaget er der i vidt omfang taget udgangspunkt i eksisterende SOV-lovgivning, herunder navnlig lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S, og dermed relevante dele af aktieselskabslovgivningen.

I henhold til lovforslaget skal Naviair ledes af en bestyrelse på mellem 6 og 9 medlemmer, som skal varetage den overordnede ledelse af Naviair. Transportministeren bliver Naviairs ene-ejer og vil som følge heraf udøve de beføjelser, der tilkommer generalforsamlingen i et aktieselskab. Transportministeren vælger 4 til 6 bestyrelsesmedlemmer, herunder formand og næstformand. I overensstemmelse med aktieselskabsloven vælger medarbejderne et antal bestyrelsesmedlemmer svarende til halvdelen af det antal bestyrelsesmedlemmer, som transportministeren vælger. Bestyrelsens opgaver i Naviair svarer grundlæggende til de overordnede retningslinjer for ansvars- og arbejdsdelingen mellem bestyrelse og direktion, der følger af aktieselskabsloven. Bestyrelsens væsentligste opgave bliver at sikre, at virksomheden lever op til sit formål og at sikre en forsvarlig drift af selskabet, herunder de indskudte midler. Bestyrelsen vil skulle ansætte en kvalificeret direktion og fastlægge direktionens ansættelsesforhold. Det er hensigten, at bestyrelsen for Naviair samlet skal have generelle erhvervs- og ledelsesmæssige kompetencer samt indsigt i luftfartsområdet. Transportministeren vælger bestyrelsesmedlemmer for op til 2 år ad gangen og fastsætter bestyrelseshonorarer. Tidsterminen for dette og præciseringen af hvilke emner, der skal forelægges til beslutning, vil blive præciseret i vedtægterne, som fastsættes af transportministeren. Vedtægterne vil overordnet set blive fastlagt efter principperne i aktieselskabslovens § 4 vedrørende vedtægters mindstekrav i aktieselskaber.

Naviairs aktiviteter vil fortsat være omfattet af lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand.

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

Lønudgifterne udgør i dag en væsentlig del af Naviairs driftsudgifter. Naviair beskæftiger i 2009 i alt ca. 680 personer, heraf ca. 220 tjenestemænd og ca. 260 overenskomstansatte på særlige vilkår med bevarelse af ret til tjenestemandspension. Ved omdannelsen af statsvirksomheden Naviair til en selvstændig offentlig virksomhed Naviair fortsætter medarbejderne deres ansættelsesforhold med bevarelse af de for dem gældende rettigheder og pligter. Lovforslaget giver Naviair mulighed for – efter finansministerens nærmere be-

stemmelse - at indgå kollektive overenskomster eller i øvrigt fastsætte løn- og andre ansættelsesvilkår for ikke-tjenestemandsansatte i Naviair. Lovforslaget indeholder desuden mulighed for, at Naviair kan indgå aftaler, der angår ansættelsesvilkår for tjenestemænd.

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

#### 4. Økonomi

Etableringen af Naviair som selvstændig offentlig virksomhed indebærer, at virksomhedens og eventuelle datterselskabers økonomi er adskilt fra statens økonomi. Det betyder bl.a., at virksomheden med datterselskaber har selvstændig formue, og deres omkostninger og indtægter vil således ikke fremgå af finansloven, samt at staten ikke hæfter for Naviairs forpligtelser. Staten vil dog altid stå som garant for Danmarks forpligtelse iht. Chicago-konventionen til at sikre udførelse af luftfartstjeneste i dansk luftterritorium, jf. afsnit 9. Naviairs omkostninger til drift, anlæg og afskrivninger mv. vil som hidtil primært blive dækket af betaling fra brugerne (luftfartsselskaberne m.v.). En mindre del af Naviairs indtægter, som bl.a. omfatter tilskud til dækning af Naviairs omkostninger til betjening af afgiftsfritagne flyvninger i dansk luftrum, lufttrafiktjeneste i det nedre luftrum i Grønland (intern flyvning) og redningstjeneste i Grønland, vil dog fortsat blive udført på basis af en finanslovsbevilling, idet SLV overtager bevillingen til finansiering af disse opgaver, og Naviair får dækket sine omkostninger ved fremsendelse af regning herfor til SLV. Virksomheden skal selv hæfte for lån og forpligtelser og vil derfor med sikkerhed i egen formue kunne optage lån til drifts- og investeringsformål. Virksomheden vil blive omfattet af skattelovgivningens almindelige regler gældende for aktieselskaber. Herudover vil Naviair bl.a. blive omfattet af ejendomsbeskatning samt pligten til at betale registreringsafgift af motorkøretøjer. Naviair vil efter virksomhedens karakter falde uden for lovgivningen om statens byggeri. Virksomheden vil skulle etablere den nødvendige forsikringsdækning, idet den ikke længere vil være omfattet af statens selvforsikringsordning. Naviairs årsregnskaber vil blive revideret af en valgt statsautoriseret revisor, jf. årsregnskabslovens regler herom, samt af rigsrevisor.

EUROCONTROL (Den Europæiske Organisation til Luftfartens sikkerhed) opkræver på den danske stats vegne betaling hos brugerne (luftfartsselskaber m.v.) for afgiftspligtige flyvninger i dansk luftrum - de såkaldte en-route afgifter. Disse betalinger dækker de samlede omkostninger Danmark har ved udøvelse af luftfartstjenester til flyvninger i dansk luftrum, hvilket ud over Naviairs omkostninger omfatter DMI's omkostninger til flyvemeteorologi og SLV's omkostninger til ATM-regulering. Indtægterne dækker alle direkte og indirekte omkostninger til området, herunder medlemsbidrag m.v. til EUROCONTROL. Dette har hidtil været en del af Naviairs del af omkostningsgrundlaget, men vil fremover overgå til SLV's omkostningsgrundlag.

Oprævningsen af betalingen sker i medfør af luftfartslovens § 71, stk. 2, og i overensstemmelse med internationalt gældende regler fastlagt først og fremmest af EU og EUROCONTROL. Afgiften opkræves pr. flyvning i dansk luftrum (IFR), differentieret efter flyets vægt og fløjne distance. Luftfartøjer under 2 tons, VFR-flyvning, militære flyvninger, og visse humanitære og statsflyvninger er fritaget for afgiften. Disse finansieres over bevillingen.



Bortset fra de sidstnævnte af EUROCONTROL tillagte omkostninger forudsættes der balance over en 5-årig periode. Dette opnås som hovedregel ved at overføre over-/underskud i det senest afsluttede regnskabsår (2008) til kalkulationsgrundlaget for året to til fem år efter (2010-13). Til brug for endelig opgørelse af regnskabstallene og dermed opgørelse af over-/underskud for området en-route Danmark kræves oplysninger fra EUROCONTROL, som først foreligger medio året efter. Den danske stats omkostninger til betjening af afgiftsfritagne flyvninger i danske luftrum er ikke indeholdt i kalkulationsgrundlaget for opkrævning af en route afgifter, men betales af den danske stat (budgetteret til 17,9 mio. kr. i 2009).

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

I medfør af luftfartslovens § 71, stk. 1, samt EU forordning 1794/2006 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester, skal betaling for indflyvning til Københavns Lufthavn, Kastrup og Københavns Lufthavn, Roskilde samt Billund Lufthavn godkendes af Statens Luftfartsvæsen. Naviair opkræver betaling for aktiviteten direkte hos lufthavnenes brugere (luftfartsselskaberne).

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

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

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

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

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

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

For så vidt angår sikringen af effektiv drift i virksomheden, vil der bl.a. på baggrund af kravene i Single European Sky-forordningerne (SES pakke II) til omkostningseffektivisering og interoperabilitet, skabes inci-

tamenter til omkostningsreduktioner og effektiv drift gennem fokus på driftsresultatet. Dette skyldes primært, at prisreguleringen af europæisk lufttrafiktjeneste fra 2012 forventes at blive underlagt ny regulering og derfor skal overgå fra hvile-i-sig-selv-omkostningsmodel til incitaments- og præstationsbaseret prisregulering. Disse ændrede rammebetingelser for flyvesikringstjenester kræver en absolut skærpet opmærksomhed på at styrke konkurrencedygtigheden og fokusere på mulige samarbejds- og alliancemuligheder og dermed styrke grundlaget for den forretningsmæssige drift. Transportministeren vil endvidere som ejer have en række supplerende redskaber til sikring af effektiviteten. Ministeren vil ved udpegningen af bestyrelsen lægge vægt på, at bestyrelsen sammensættes således, at den besidder den tilstrækkelige kompetence til at gennemføre og fastholde effektiviseringer i driften.

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

Naviair påbegynder sin virksomhed pr. 1. januar 2010 på basis af en åbningsbalance. I balancen indgår en række værdier, som først vil blive endelig opgjort, når en række igangværende aktivvurderinger er tilendebragt, og når regnskabet for Naviair for 2009 er afsluttet som led i færdiggørelsen af statsregnskabet for dette år. Staten indskyder den af statsvirksomheden Naviair hidtil drevne virksomhed med tilhørende aktiver og passiver i den selvstændige offentlige virksomhed Naviair, der indtræder i samtlige statsvirksomhedens rettigheder og forpligtelser.

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

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

I følge Naviairs certificering og EU-forordning nr. 550/2004, art. 12, skal Naviair aflægge regnskab i henhold til internationale regnskabsprincipper. Disse standarder afviger fra de regnskabsprincipper, som Naviair som statsvirksomhed er underlagt og indebærer bl.a., at Naviairs regnskab også skal revideres af en statsautoriseret revisor, jf. § 7, stk. 2.

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

Forslaget indebærer ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for kommuner og regioner. I relation til de økonomiske konsekvenser for staten vurderes lovforslaget samlet set at kunne holdes inden for de eksisterende rammer. Spørgsmålet om virksomhedens egenkapital forelægges Folketingets Finansudvalg ved særskilt aktstykke. Statsvirksomheden Naviair har hidtil bl.a. modtaget et mindre tilskud over finansloven til dækning af Naviairs omkostninger til betjening af afgiftsfritagne flyvninger i dansk luftrum. Naviairs omkostninger til sådanne opgaver vil også fremover blive dækket via finansloven.

Lovforslaget vurderes ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser for staten.

### *6. Væsentlige økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

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

### 7. De administrative konsekvenser for borgere

Forslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

### 8. Væsentlige miljømæssige konsekvenser

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

### 9. Forholdet til EU-retten

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

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

Denne forordning har relation til pakken af forordninger om et fælles europæisk luftrum (Single European Sky I), som trådte i kraft i april 2004 (forordning nr. 549/2004, 550/2004, 551/2005 og 552/2004). Med fælles regler for certificering af udøvere af luftfartstjenester, etablering af funktionelle luftrumsblokke, ensartet klassificering af luftrummet og sikring af integration mellem de nationale lufttrafikstyringssystemer udgør disse forordninger grundlaget for oprettelse af et fælles europæisk luftrum inden 2012.

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

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

### 10. Høring

Lovforslaget er den [dato] sendt i høring til nedennævnte:

Aalborg Lufthavn, Aarhus Lufthavn, Advokatrådet, Akademikernes Centralorganisation, AOPA Danmark, Arbejds miljørådet for Luftfart, Atlantic Airways, ATP, Billund Lufthavn, Cabin Union Denmark, Center for

Kvalitet i Regulering, Cimber-Sterling A/S, CO II, 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, Finansministeriet, Finanstilsynet, Flyvebranchens Personaleunion, Flyvertaktisk Kommando, Forbrugerrådet, Foreningen af Danske Flyrelaterede Virksomheder, Foreningen af Registrerede Revisorer, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Forsikring og Pension, Forsvarsministeriet, Forsvarskommandoen, Færøernes Landsstyre, Grønlands Landsstyre, Grønlands Lufthavnsvesen, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, HK, Håndværksrådet, Indenrigs- og Socialministeriet, Ingeniørforeningen, InvesteringsForeningsRådet, Justitsministeriet, Karlog-Air, Kommunernes Landsforening, Kongelig Dansk Aeroklub, Konkurrencestyrelsen, KZ & Veteranfly Klubben, Københavns Lufthavne A/S, Landsorganisationen i Danmark, Ledernes Hovedorganisation, Lønmodtagernes Dyrtidsfond, Miljøministeriet, Miljøstyrelsen, Ministeriet for videnskab, teknologi og udvikling, Nationalbanken, Naviair, North Flying A/S, Offentligt Ansattes Organisationer, Personalestyrelsen, Rådet for Større Flyvesikkerhed, SAS, SKAT, Skatterevisorforeningen, Skatteministeriet, Statens Luftfartsvæsen, Statsministeriet, Sun-Air of Scandinavia A/S Sønderborg Lufthavn, Thomas Cook Airlines, Trafikforbundet, Udenrigsministeriet, Vagar Lufthavn.

Lovforslaget har endvidere været sendt i høring hos Rigsrevisionen.

#### Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Virksomhedens åbningsbalance vil blive forelagt Folketingets Finansudvalget ved aktstykket. De økonomiske konsekvenser vil fremgå heraf.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Det forventes, at omdannelsen af statsvirksomheden Naviair til en selvstændig offentlig virksomhed vil medføre en øget effektivitet og dermed medvirke til at nedbringe luftfartsselskabernes omkostninger.	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget har ingen direkte, væsentlige miljømæssige konsekvenser. Lovforslaget kan dog have positive afledte miljømæssige konsekvenser, idet lovforslaget medfører bedre muligheder	Ingen

	for samarbejde på luftfartstjenesteområdet, hvilket bl.a. vil medføre en mere effektiv udnyttelse af ruterne og kunne mindske flyvetider, brændstofforbrug og omkostninger mærkbart, med en deraf følgende reduktion i miljøbelastningen og påvirkningen af klimaet.	
Forholdet til EU-retten	EU har fremlagt to store reformprogrammer (Single European Sky og SESAR), der skal initiere flyvesikringstjenesterne i Europa til at samarbejde om at omkostningseffektivisere og strømline funktioner med henblik på at etablere et mere effektivt luftrum i Europa, som kan medføre lavere omkostninger for luftfartsselskaberne, miljømæssige fordele i form af reducerede emissioner og kortere rejsetider for passagerer. Ved at omdanne Naviair til en selvstændig offentlig virksomhed får Naviair større frihedsgrader til at tilpasse sig denne udvikling og kunne sikre sig en stærk position i den fremtidige grænseoverskridende udøvelse af lufttrafiktjeneste ved at indgå i internationale samarbejder og alliancer.	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Bestemmelsen fastslår, at transportministeren etablerer Naviair som en selvstændig offentlig virksomhed. Ifølge stk. 2 bliver virksomhedens navn Naviair. Transportministeren har efter bestemmelsen i stk. 2 mulighed for at ændre Naviairs navn, hvilket normalt vil ske på virksomhedsmødet. Det følger i øvrigt af etableringen som en selvstændig offentlig virksomhed, at Naviair i retlig henseende bliver en selvstændig juridisk person og indenfor de begrænsninger, der fastlægges i lovgivning og vedtægter, kan optræde som en sådan. Naviair udøver sin virksomhed uden hæftelse for staten.

*Til § 2*

I bestemmelsen fastslås det, at Naviairs formål er at udføre luftfartstjenester. Begrebet luftfartstjenester omfatter i henhold til EU's rammeforordning (nr. 549/2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum) lufttrafiktjeneste, kommunikation, navigation, overvågning, luftfartsinformation samt meteorologi. Naviair kan udøve denne virksomhed i såvel Danmark som udlandet.

Naviairs udøvelse af lufttrafiktjeneste samt de dertil knyttede CNS tjenester (de såkaldte en route tjenester) i dansk luftrum forudsættes at skulle ske i henhold til en længerevarende designering, som giver Naviair eneret til i en nærmere fastsat periode at udøve tjenesterne og som fastsætter Naviairs rettigheder og forpligtelser overfor staten. Designeringen, som sker på baggrund af certifikat udstedt i medfør af forordning 2096/2005 om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester udstedes af SLV i medfør af EU forordning nr. 550/2004 (luftfartstjenesteforordningen) art. 8 og skal medvirke til at sikre, at Danmark kan opfylde sine forpligtelser i henhold til internationale aftaler om at udøve luftfartstjenester i dansk luftrum.

Som selvstændig offentlig virksomhed vil Naviair også fremover kunne udstede påbud/forbud til luftfarttøjer i dansk luftrum ved udøvelsen af lufttrafiktjeneste, og manglende overholdelse heraf vil i sidste ende kunne medføre strafferetlige sanktioner. Dette vil således være uændret i forhold til, hvad Naviair kan i dag.

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

Til stk. 2. Efter bestemmelsen kan Naviair oprette datterselskaber, erhverve ejerandele i andre virksomheder og indtræde i forpligtende samarbejder. Dette gælder i såvel Danmark som udlandet. Såvel Naviair som datterselskaber heraf kan blive medejer af eller indgå joint-venture aftaler med andre virksomheder, ligesom de kan anvende underentreprenører, alt i forbindelse med udøvelsen af deres virksomhed. Da Naviair forventes at skulle gøre sig gældende i international sammenhæng er det en afgørende forudsætning, at der er mulighed for at indgå i gensidigt forpligtende samarbejder med andre virksomheder både nationalt og internationalt. Naviair har sammen med den svenske søsterorganisation, foretaget et indgående studie af mulighederne for at etablere en fælles virksomhed, som skal administrere et fælles luftrum i Danmark og Sverige og varetage trafikafviklingen heri, alt inden for rammerne af Single European Sky forordningerne og i overensstemmelse med Regeringens vision "Dansk Luftfart 2015 – muligheder og udfordringer". Den fælles virksomhed skal som underleverandør for de to ejere Naviair og LFV/ANS udføre opgaverne og de to ejere skal stille de nødvendige flyveledere samt den nødvendige infrastruktur, systemer og anlæg til rådighed for den fælles virksomhed. Den svenske regering gav den 13. maj 2009 sin tilslutning til, at LFV/ANS sammen med Naviair etablerer en virksomhed ("NUAC") til at varetage opgaver i relation til luftfartstjenesten i et dansk-svensk fælles luftrum. Finansudvalget har i august 2009 givet sit tilsagn til, at Naviair kan indgå medejerskab af det fælles dansk-svensk konsortium.

Til stk. 3. Med bestemmelsen om, at virksomheden skal drives på forretningsmæssigt grundlag, indskærpes bestyrelsens og direktionens forpligtelse til at forvalte virksomhedens midler på linje med det, der er normal kutyme for ledelsen i private virksomheder. Bestemmelsen skal således ses i sammenhæng med, at reglerne om bestyrelsens og direktionens kompetence og ansvar i vidt omfang er overført fra aktieselskabsloven.

### Til § 3

Til stk. 1. Den selvstændige offentlige virksomhed Naviair skal i regnskabs- og skattemæssig henseende etableres med virkning fra 1. januar 2010. Selve etableringen af virksomheden forventes dog først at ske i foråret 2010 efter godkendelse af det aktstykke, hvormed der søges tilslutning til stiftelse af den selvstændige offentlige virksomhed Naviair og de hermed forbundne økonomiske konsekvenser, jf. også bemærkningerne til § 17. Statsvirksomheden Naviairs nettoaktiver indskydes i den forbindelse i virksomheden. Naviair overtager samtlige statsvirksomheden Naviairs aktiver og passiver og indtræder i samtlige rettigheder og forpligtelser i forbindelse hermed. Dog overtager SLV bl.a. ansvaret for Agreement of the Joint Finance of Certain Air Navigation Services in Greenland mellem Danmark og ICAO, idet det dog forudsættes, at Naviair (og DMI) fortsat udøver driftsopgaverne som beskrevet i aftalens Annex 1.

Ansvaret for udøvelse af flyvekontrolltjeneste forudsættes som hidtil at være nationalt ansvar, under fred, krig og andre ekstraordinære forhold. Forsvarsministeren bibeholder derfor kompetencen til – i tilfælde af krig eller andre ekstraordinære forhold - at regulere og kontrollere lufttrafik inden for dansk luftrum og uden for dette udøve kontrol med danske flys lufttrafik i medfør af forsvarsloven og luftfartsloven og dermed gennemføre overvågning og suverænitetsbevarelse i alle højder over dansk territorium. Dette betyder, at principperne i eksisterende aftaler og samarbejdsrelationer mellem Forsvaret og Naviair fortsættes uændret og dermed vil bl.a. aktiviteterne i den fælles civile/militære kontrolcentral i Kastrup være uændrede, ligesom Naviairs omdannelse ikke i sig selv medfører ændringer i udgiftsfordelingen mellem Forsvaret og Naviair. Forsvaret vil fra den fælles civile/militære kontrolcentral til stadighed kunne varetage/overtage kontrollen i

dansk ansvarssområde og Naviair vil skulle følge de af Forsvaret udstukne retningslinjer. SLV vil i tilknytning til en designering af Naviair som luftfartstjenesteudøver tilsikre, at Naviair forpligtes til at følge de af Forsvaret udstukne retningslinjer.

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

Naviair påbegynder sin virksomhed på basis af en åbningsbalance pr. 1. januar 2010. I balancen indgår en række værdier, som vil være opgjort, når regnskabet for Naviair for 2009 er afsluttet som led i færdiggørelsen af statsregnskabet for dette år. En åbningsbalance vil derfor først foreligge i løbet af 1. halvår 2010. Det forventes, at Naviair omdannes til en selvstændig offentlig virksomhed med en egenkapital, inkl. ansvarlig lånekapital, i størrelsesordenen 1,2 mia. kr. Heraf udgør ca. 0,6 mia. kr. et indskud, ca. 0,1 mia. kr. Naviairs eksisterende egenkapital og en del af de resterende ca. 0,5 mia. kr. udgøres af et ansvarligt lån. Virksomhedens åbningsbalance forelægges Finansudvalget ved aktstykke. Der tilstræbes generelt en kapitalstruktur mellem egenkapital, inkl. ansvarlig lånekapital, og fremmedkapital i størrelsesordenen 55/45 pct.

Åbningsbalancen vil blive forelagt Folketingets Finansudvalg i foråret 2010 i forbindelse med det aktstykke, hvormed der søges tilslutning til stiftelse af den selvstændige offentlige virksomhed Naviair og de hermed forbundne finansielle konsekvenser. Al ejendom, løsøre, immaterielle rettigheder, f.eks. varemærker, m.v., og alle passiver og forpligtelser, herunder personalemæssige forpligtelser, overtages af Naviair, ligesom Naviair indtræder i alle kontrakter og andre forpligtende retsforhold på samme vilkår, som har været gældende for statsvirksomheden Naviair. Da Naviair etableres som en selvstændig juridisk person, jf. bemærkningerne til § 1, vil der være tale om et egentligt kreditor- og debitorskifte. Debtorskiftet indebærer, at Naviair skal opfylde de forpligtelser, som virksomheden overtager fra staten. Opfylder Naviair - mod forventning - ikke de forpligtelser, som overtages fra staten, og kan kreditorerne ikke opnå fyldestgørelse for deres krav i virksomhedens formue, vil staten normalt ikke være frigjort fra sine forpligtelser, medmindre kreditorerne efter almindelige formueretlige regler i det hele må anses for at have accepteret alene at holde sig til virksomheden som ny medkontrahent (debitor). I forbindelse med debtorskiftet fra statsvirksomheden Naviair til den selvstændige offentlige virksomhed Naviair kan det blive aktuelt at gennemføre visse praktiske ændringer i kontrakter m.v. efter aftale med kontraktparterne.

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

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

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

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

#### *Til § 4*

I henhold til stk. 1 skal Naviair ledes af en bestyrelse på 6-9 medlemmer. Bestyrelsen vil være ansvarlig for Naviairs virksomhed og organisation overfor transportministeren og kan ifalde ansvar efter dansk rets almindelige regler. Bestyrelsen varetager virksomhedens overordnede ledelse, og vil skulle ansætte en kvalificeret direktion og fastlægge direktionens ansættelsesforhold. Desuden skal bestyrelsen føre tilsyn med direktionens varetagelse af den daglige ledelse. Bestyrelsen træffer beslutning i alle spørgsmål, som er af væsentlig betydning, herunder om den overordnede tilrettelæggelse af Naviairs arbejde inden for de retningslinjer, som

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

Til stk. 2. Medarbejderrepræsentanterne i bestyrelsen og suppleanter for disse vælges efter reglerne i aktieselskabsloven om valg af medarbejderrepræsentanter, respektive koncernrepræsentanter, hvilket bl.a. betyder, at valget sker for en periode på 4 år. Under hensyntagen til, at Naviair overtager en igangværende virksomhed, fraviges de tidsmæssige betingelser, som fremgår af reglerne i aktieselskabslovens § 49, stk. 3 og stk. 7, jf. overgangsbestemmelsen i lovforslagets § 18, stk. 2. Udlånte medarbejdere anses for at være ansat i Naviair. Medarbejdere, der har tjenestefrihed fra Naviair uden løn med henblik på at varetage organisationsarbejde for medarbejdere i Naviair, vil også være valgbare til bestyrelsen.

#### *Til § 5*

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

Transportministerens beføjelser omfatter således bl.a. godkendelse af årsrapporten, fastsættelse af bestyrelsens vederlag, udpegning af medlemmer til bestyrelsen og udpegning af statsautoriseret revisor. Udover virksomhedsmødet, så er det hensigten, at transportministeren som det normale afholder kvartalsmøder med selskabet, typisk repræsenteret ved bestyrelsens formand, næstformand og den administrerende direktør samt eventuelt andre fra bestyrelsen, direktionen, revisor eller øvrige personer. På kvartalsmøderne orienteres ministeren om Naviairs status og udvikling, halvårsrapporten samt øvrige væsentlige forhold. Transportministeren kan herudover indkalde til ad hoc møder, når ministeren finder det hensigtsmæssigt. Vedtægterne fastlægger nærmere bestemmelser om kvartalsmøder og ad hoc møder.

Det foreslås i stk. 2, at transportministeren fastsætter vedtægter for Naviair. Vedtægterne skal indeholde nærmere retningslinjer for virksomhedens udøvelse. Vedtægterne vil overordnet set blive fastlagt efter principperne i aktieselskabslovens § 4 vedrørende vedtægters mindstekrav i aktieselskaber. Vedtægterne for Naviair vil blandt andet komme til at indeholde bestemmelser om investeringer og andre dispositioner, der skal forelægges transportministeren til godkendelse på et virksomhedsmøde eller til orientering på et kvartalsmøde, ligesom at det vil fastslås, at bestyrelsens formand og næstformand er forpligtet til at orientere transportministeren om sager af væsentlig betydning for virksomheden. Vedtægterne vil herefter fremstå som transportministerens instruks til virksomhedens ledelse. Vedtægterne skal anmeldes til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen jf. lovforslagets § 12, og vedtægterne vil blive offentligt tilgængelige. Transportministeren kan ændre vedtægterne.

Til stk. 3. Virksomhedsmødet svarer til generalforsamlingen i et aktieselskab. De nærmere bestemmelser vedrørende afholdelsen af virksomhedsmødet vil fremgå af vedtægterne for Naviair.



### Til § 6

Ved omdannelsen af statsvirksomheden Naviair til selvstændig offentlig virksomhed vil virksomheden i det væsentlige blive underkastet de vilkår, der gælder for statslige aktieselskaber. Dette gælder således også de regler i aktieselskabsloven vedrørende børsnoterede selskaber, som i dag finder anvendelse på statslige aktieselskaber, og som skal sikre en betydelig grad af åbenhed omkring virksomhedens forhold. Oplysninger vedrørende Naviairs forhold skal anmeldes til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen og være offentligt tilgængelige i samme omfang, som normalt er gældende for aktieselskaber, jf. aktieselskabslovens kapitel 19 om anmeldelse og registrering m.m. samt bekendtgørelse nr. 1525 af 13. december 2007 om anmeldelse m.v. til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen for aktie- og anpartsselskaber. Dette svarer til den ordning, der gælder for bl.a. DSB og Energinet.dk.

Årsregnskabsloven finder i sin helhed anvendelse for Naviair, jf. lovforslagets § 7, hvorfor de i årsregnskabsloven indeholdte bestemmelser om pligt til at indsende oplysninger til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen også finder anvendelse. Tilsvarende vil den kompetence og de sanktionsbeføjelser, som tilkommer Erhvervs- og Selskabsstyrelsen efter aktieselskabs- og årsregnskabsloven i forbindelse med, at selskabets ledelse ikke opfylder pligten til at indsende oplysninger m.v., finde anvendelse, jf. lovforslagets §§ 15-16. Efter de gældende regler i aktie- og årsregnskabsloven kan der pålægges tvangsbøder, ligesom der i visse tilfælde kan ifaldes straf i form af bøde.

### Til § 7

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

Til stk. 2. Naviair er omfattet af lov om revisionen af statens regnskaber m.v., jf. denne lovs § 2, stk. 1, nr. 3, hvorefter regnskaber for selvstændige forvaltningssubjekter, der er oprettet ved lov, er omfattet af Rigsrevisionens revision. Efter samme lovs § 2, stk. 2, 1. pkt., kan revisionen af Naviairs regnskaber udføres i samarbejde med andre revisorer, når dette er bestemt ved lov. Som udbyder af lufttrafiktjenester skal Naviair i henhold til EU-forordning nr. 2096/2005 om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester aflægge et revisionspåtegnet regnskab i henhold til internationale regnskabsprincipper.

Til stk. 3. Rigsrevisor udøver tillige forvaltningsrevision i Naviair i overensstemmelse med lov om revisionen af statens regnskaber m.v. § 2.

Til stk. 4. Af vedtægterne for Naviair vil det fremgå, at transportministeren skal godkende virksomhedens årsrapport. Godkendelsen sker på virksomhedsmødet. Bestyrelsen skal forelægge årsrapporten for Transportministeriet til udtalelse forud for regnskabets forelæggelse på virksomhedsmødet.

### Til § 8

Ved en omdannelse af Naviair fra statsvirksomhed til selvstændig offentlig virksomhed bortfalder den hidtidige adgang til at dække likviditetsudsving via Danmarks Nationalbank.

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

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

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

Såfremt det måtte være hensigtsmæssigt kan en mindre del af fremmedkapitalen ved etableringen af Naviair som selvstændig offentlig virksomhed etableres som et lån fra staten, som tilbagebetales til staten over en nærmere angivet periode, hvor Naviair betaler den givne markedsrente til staten.

#### *Til § 9*

Det foreslås, at Naviair som selvstændig offentlig virksomhed ikke bliver omfattet af den selvforsikringsordning, der gælder for statsinstitutioner. Naviair skal derfor etablere alle nødvendige lovpligtige forsikringer for Naviair. Dette forudsættes at skulle ske ved etableringen af virksomhederne. Såfremt det ikke er muligt at etablere al forsikringsdækning inden Naviairs omdannelse til selvstændig offentlig virksomhed, vil eventuelle problemer som følge heraf blive løst inden for det nuværende regelsæt. I betragtning af størrelsen af de forsikringsbare risici, forudsættes Naviairs bestyrelse at orientere transportministeren om de overvejelser, der gøres i forbindelse med forsikringsdækningen, herunder størrelsen af selvrisici og forsikringssum for de enkelte forsikringer.

#### *Til § 10*

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

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

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

### Til § 11

Til stk. 1. For tjenestemandsansatte vil tjenestemandsløvgivningen m.v., dvs. tjenestemandsløven, tjenestemandspensionsloven, flyveleder pensionsloven og øvrige gældende regler på tjenestemandssområdet, fortsat finder anvendelse. Tjenestemændene og de overenskomstansatte på særlige vilkårs adgang til advancement forringes ikke ved etableringen af Naviair. Der kan ikke foretages nyansættelse af medarbejdere som tjenestemænd eller på tjenestemandslignende vilkår i Naviair. Allerede ansatte tjenestemænd og overenskomstansatte på særlige vilkår med bevarelse af retten til tjenestemandspension og rådighedsløn i henhold til indgåede aftaler herom vil have mulighed for at bevare ansættelsesformen. Til stk. 2. Transportministeren kan bemyndige Naviair til at træffe de afgørelser, der efter tjenestemandsløvgivningen henhører under ministeren. Dette gælder dog ikke for så vidt angår behandlingen af sager om uansøgt afsked efter tjenestemandsløvens § 26. Løn- og ansættelsesvilkår for tjenestemænd i Naviair fastsættes som for andre tjenestemænd i henhold til tjenestemandsløvens §§ 45-47. Naviair overtager statsvirksomheden Naviairs rettigheder og pligter i henhold til lokalaftaler indgået med hjemmel i tjenestemandsløvens § 45, stk. 2.

Til stk. 3 Bestemmelsen fastslår, at finansministeren kan delegerer kompetencen til at indgå aftaler om ansættelsesvilkår for tjenestemænd i virksomheden til Naviair.

Til stk. 4. De af Finansministeriet fastsatte retningslinjer for administration af tjenestemandspension vil fortsat gælde for Naviair. Forud for enhver uansøgt afsked indhentes udtalelse fra Finansministeriet om den overenskomstansattes krav på tjenestemandspension. Der henvises i øvrigt til, at der for så vidt angår flyveledere er hjemmel på tekstanmærkning nr. 130 til finansloven § 36.11.05 til, at disse overenskomstansatte med særlige vilkår kan bevare ret til statslig tjenestemandspension. Naviair betaler løbende det af Finansministeriet aktuarmæssigt fastsatte pensionsbidrag for tjenestemænd og for tjenestemænd, der overgår til overenskomstansættelse på særlige vilkår. Endvidere refunderer Naviair - indtil det forudsatte alderspensioneringstidspunkt - staten de løbende pensionsudbetalinger til virksomhedens tjenestemænd og overenskomstansatte på særlige vilkår, som Naviair afskediger begrundet i en af tjenestemanden utilregnelig årsag, bortset fra sygdom (dvs. stillingsnedlæggelse/opgavebortfald, uegnethed, samarbejdsvanskeligheder og lignende). Den enkelte bevarer retten til at få pensionen beregnet efter det aktuelle skalatrin i det pr. 30. juni 2007 gældende skalatrinforløb, samt efter det skalatrin, som den pågældende måtte opnå efter advancement. Ved advancementer uden for det pr. 30. juni 2007 gældende skalatrinforløb forudsættes der indbetalt et af finansministeren fastlagt aktuarmæssigt beløb til FI § 36. Pensionsvæsenet til afdækning af den kapitaliserede merudgift ved advancementet. Tilsvarende gælder for andre tjenestemænd, der overgår til overenskomstansættelse med bevarelse af statslig tjenestemandspension.

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

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

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

### Til § 12

Naviair skal anmeldes og registreres i Erhvervs- og Selskabsstyrelsen efter tilsvarende regler i aktieselskabslovens kap. 19 og efter de nærmere regler i bekendtgørelse nr. 1525 af 13. december 2007 om anmeldelse af virksomheder.

delse, registrering, gebyr samt offentliggørelse m.v. i Erhvervs- og Selskabsstyrelsen (Anmeldelsesbekendtgørelsen).

#### *Til § 13*

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

#### *Til § 14*

Tilsynet som ejer med Naviairs virksomhed udøves af transportministeren 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 m.v. Endvidere fører SLV tilsyn med Naviair som certificeret luftfartstjenesteudøver og Naviair er i den forbindelse forpligtet til at udlevere alle oplysninger, der er nødvendige for SLVs tilsyn. I forbindelse med Naviairs omdannelse til en selvstændig offentlig virksomhed er det dog nødvendigt at udarbejde regler med henblik på at kunne pålægge Naviair vederlagsfrit at udlevere og stille data til rådighed i de tilfælde, hvor oplysningerne skal bruges i forbindelse med SLVs tilsyn i henhold til luftfartsloven med andre end Naviair, eller f. eks. til brug for behandling af klagesager (f. eks. vurdering af støjsager og sager om lavflyvning mv.) eller til brug for SLVs varetagelse af den generelle myndighedsudøvelse vedr. lufttrafiktjeneste, herunder fastlæggelse af luftrumsstruktur mv. Regler herom vil blive udstedt i form af en BL (Bestemmelser for Civil Luftfart).

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

#### *Til § 15*

Bestemmelsen i nr. 1 svarer til straffebestemmelserne i aktieselskabslovens § 160, stk. 1, 1. pkt., hvorefter manglende indsendelse af meddelelser til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen kan straffes med bøde.

Bestemmelsen i nr. 2 svarer til aktieselskabslovens § 161, stk. 1, hvorefter overtrædelse af aktieselskabslovens § 53, stk. 1 og 3, § 54, § 54 a, § 55, § 56, stk. 2 og 7, § 157 b og § 157 d, straffes med bøde.

Bestemmelsen i nr. 3 svarer til aktieselskabslovens § 160, stk. 1, 2. pkt., hvorefter bestyrelsesmedlemmer, direktører, vurderingsmænd og revisorer, samt deres suppleanter, der ubeføjet røber, hvad de under udøvelsen af deres hverv for Naviair har fået kundskab om, kan straffes med bøde.

Til stk. 2-3. Efter stk. 2 finder straffebestemmelserne i årsregnskabslovens kapitel 24 direkte anvendelse. Endvidere finder bestemmelserne i straffelovens 5. kapitel anvendelse.

*Til § 16*

Bestemmelsen svarer til aktieselskabslovens § 160, stk. 2, hvorefter bestyrelse eller direktion, der ikke efterkommer de pligter, der påhviler dem i relation til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, som tvangsmiddel kan pålægges daglige eller ugentlige bøder.

*Til § 17*

Det foreslås, at transportministeren fastsætter lovens ikrafttrædelsestidspunkt, hvorved der opnås sikkerhed for, at etableringen af den nye virksomhed ikke finder sted, førend alle nødvendige forberedelser er fuldt gennemført, herunder m.h.t. færdiggørelsen af en endelig åbningsbalance. Ifølge § 3 sker overtagelsen af den af statsvirksomheden Naviair hidtil drevne virksomhed med tilhørende aktiver og passiver dog i regnskabs- og skattemæssig henseende med virkning fra den 1. januar 2010.

*Til § 18*

Til stk. 1. Medarbejder-/koncernrepræsentanter og suppleanter for disse til Naviairs bestyrelse skal finde sted senest seks måneder efter etableringen af virksomheden.

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

*Til § 19*

Ændringen, hvorefter Naviairs ejendomme ikke fritages for kommunal grundskyld, er en følge af, at Naviair oprettes som en selvstændig offentlig virksomhed, som beskattes efter selskabsskattelovens almindelige regler og således bliver skattepligtig til kommunerne.

*Til § 20*

Til nr. 1

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

Til nr. 2

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den ved § 20, nr. 1, foreslåede selskabsskattepligt for Naviair.

Til nr. 3-5

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

Til nr. 6

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

Til nr. 7 og 8

Det foreslås, at Naviair skal betale selskabsskat.

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

Til nr. 9

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

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

Til nr. 10

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

#### *Til § 21*

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

#### *Til § 22*

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

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

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

Den skattemæssige behandling af aktiver og passiver, der inden en tilførsel af aktiver ejes af Naviair, vil ikke ændre sig, hvis aktiverne og passiverne ved en tilførsel overdrages til et datterselskab, der beskattes efter selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 1. Dette følger af, at Naviair efter forslaget i § 20 vil være skattepligtig efter de samme regler, som gælder for indregistrerede aktie- og anpartsselskaber.

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

#### *Til § 23*

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

#### *Til § 24*

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den ved § 20, nr.1, foreslåede selskabsskattepligt for Naviair.

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

Ved forslaget får også de vand- og spildevandsforsyningsselskaber, der er omfattet af den nye skattepligtsbestemmelse i selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 2 h, som blev indsat ved § 9, nr. 1, i lov nr. 460 af 12. juni 2009, mulighed for at foretage de i ligningslovens §§ 8 G og 8 H omhandlede fradrag.

Til § 25

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

UDKAST