

**UDENRIGSMINISTERIET**

**EUROPAUDVALGET**  
Alm. del - bilag 844 (offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2  
DK-1448 København K  
Tel. +45 33 92 00 00  
Fax +45 32 54 05 33  
E-mail: um@um.dk  
Telex 31292 ETR DK  
Telegr. adr. Etrangeres  
Girokonto 300-1806

Bilag  
1

Journalnummer  
400.C.2-0

Kontor  
EU-sekr.

9. april 2003



Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Finansministeriets notat vedrørende besvarelse af Kommissionens supplerende åbningsskrivelse af 6. februar 2003 vedrørende Københavns Lufthavn A/S.

*Per Stig Møller*



## FINANSMINISTERIET

MODTAGET I UDENRIGSMINISTERIET/EU-SEKRETARIATET

DEN 9. april 2003

25. marts 2003

PK NJL

03-07/924-36

### Notat til Folketingets Europaudvalg

#### Vedrørende besvarelse af Kommissionens supplerende åbningsskrivelse af 6. februar 2003 vedrørende Københavns Lufthavne A/S

1. Med brev af 6. februar 2003 (ref. SG(2003)D/220059) har Europa-kommissionen i henhold til EF-traktatens art. 226 fremsendt en supplerende åbningsskrivelse til den danske regering vedrørende visse forhold om Københavns Lufthavne A/S, som efter Kommissionens opfattelse kunne betragtes som uforenelige med traktaten.

Den supplerende åbningsskrivelse skal ses som opfølgning på den åbningsskrivelse, som Kommissionen fremsendte i april 2000 og som efterfølgende blev besvaret af den danske regering i juni 2000. (se bilag 1267 juni 2000 – Europaudvalgets alm. del – løbenr. 23719)

2. Udgangspunktet for Kommissionens supplerende åbningsskrivelse er, at visse bestemmelser i lov om Københavns Lufthavne A/S og i vedtægterne for selskabet kan betragtes som uforenelige med fællesskabsrettens bestemmelser om kapitalens fri bevægelighed, den fri etableringsret og de hertil knyttede undtagelsesbestemmelser.

Kommissionen har hæftet sig ved den vedtægtsbestemte ejerskabsbegrænsning, hvorefter ingen aktionær bortset fra den danske stat kan eje mere end 10 pct. af selskabets kapital. Kommissionen har ydermere anført, at andre af lovens og/eller vedtægternes bestemmelser kan betragtes som uforenelige med traktaten, herunder trafikministerens ret til at udstede direktiver. Kommissionen ønsker sig i den forbindelse den danske regerings bemærkninger til, hvorvidt bestemmelserne er ”egne og proportionale”, sådan at midler står i forhold til de ønskede mål.

3. I besvarelsen anføres det, at der til lufthavnen i Kastrup knytter sig vitale samfundsmæssige interesser, og at bestemmelserne derfor kan begrundes i tvingende samfundsmæssige hensyn, sådan som EU-retspraksis tillader. Det er ligeledes den danske regerings opfattelse, at bestemmelserne er egnede til sikring af virkeliggørelse af de formål, de forfølger, og at der overordnet set er proportionalitet mellem mål og midler.

For så vidt angår ejerskabsbegrænsningen, gøres der fra dansk side opmærksom på, at bestemmelsen ikke indebærer nogen kompetencer for ministeren, og at staten i øvrigt ikke har nogen rolle i udøvelsen af bestemmelsen. Dermed afvises det også fra dansk side, at bestemmelsen muliggør eksplicit eller implicit diskrimination, sådan som det anføres af

Kommissionen. Den danske regering anfører endvidere, at bestemmelsen udelukkende er selskabsretligt funderet og indført i overensstemmelse med den danske tradition for aftalefrihed.

For så vidt angår trafikministerens godkendelse af afgørende strategiske beslutninger, anføres det, at beslutninger om opløsning, afhændelse mv., alle er beslutninger, der har fundamental betydning for eksistensen af en international lufthavn i København, og at bestemmelserne derfor udgør et proportionalt instrument, idet det er indregnet, at selskabets formål er fastsat ved lov.

For så vidt angår trafikministerens ret til at give direktiver, bemærker Kommissionen, at der ikke er fastsat nogen nøjagtige kriterier for, hvornår denne ret kan anvendes. Den danske regering anfører, at bestemmelsen aldrig har været anvendt, men at anvendelsesområdet fremgår tilstrækkeligt klart af lovgivningen og blandt andet retter sig mod de afgørende strategiske beslutninger, der er nævnt ovenfor. Endvidere anføres det, at bemyndigelsen er rettet mod situationer, som har til formål at tilgodese nationale sikkerhedsinteresser. En yderligere præcisering af anvendelsesområdet er efter den danske regerings opfattelse ikke mulig, idet alle eventualiteter ikke fuldt ud kan forudses.

Samlet set er det således den danske regerings vurdering, at de anfægtede bestemmelser må anses for både proportionale og egnede i forhold til en sikring af de tvingende almene hensyn, der knytter sig til driften af København Lufthavn. Den danske regering anser det for afgørende, at muligheden for at udøve indflydelse på København Lufthavn i tilfælde, hvor lufthavnens mulighed for at fungere på tilfredsstillende vis er truet, bevares.

Regeringen anerkender dog i besvarelsen, at enkelte formuleringer i de anfægtede bestemmelser ikke er tilstrækkeligt præcise, og det anføres, at regeringen vil iværksætte et arbejde med det formål at præcisere enkelte af bestemmelserne om Københavns Lufthavne A/S, herunder en gennemgang af vedtægterne.

Afslutningsvis henleder den danske regering Kommissionens opmærksomhed på, at Kommissionen med sit initiativ risikerer en udvikling, der betyder, at statslige virksomheder i mindre grad vil blive bragt på markedet. Dette synspunkt deles angiveligt af andre medlemslande, herunder Holland og Storbritannien, der har modtaget åbningsskrivelser om lignende tilfælde, hvor medlemslandene søger af fastholde en vis indflydelse på privatiserede selskaber, der varetager opgaver af væsentlig samfundsmæssig betydning.

4. Kommissionens supplerende åbningsskrivelse er blevet besvaret i overensstemmelse med ovenstående.