

rammer for denne lånoptagelse fastlægges ved anlægsloven for Københavns lufthavn, Saltholm (§ 2).

Ifølge lovens § 3 skal *driften* af de offentlige lufthavnsanlæg ske efter forretningsmæssige principper, og Københavns lufthavnsvæsen skal fastsætte benyttelsesafgifter af en sådan størrelse, at der opnås dækning af samtlige løbende driftskostninger og kapitalomkostninger samt fremskaffes de for finansieringen af investeringerne i lufthavnene nødvendige selvfinansieringsbidrag.

*Den daglige ledelse* af Københavns lufthavnsvæsen forestås af en direktør. Til bistand for direktøren oprettes et lufthavnsrepræsentantskab på 9 medlemmer, der er rådgivende i spørgsmål vedrørende Københavns lufthavnsvæsen af indgribende betydning eller stor økonomisk rækkevidde (§ 4).

Loven trådte *i kraft den 1. april 1971*. Forslag om *revision* af loven skal fremsættes for folketinget i folketingsåret 1973-74.

Lovforslaget var en genfremsættelse af det lovforslag, der blev fremsat i folketinget den 27. maj 1970, men som ikke nåede at blive gennemført i folketingsåret 1969-70, jfr. omtalen i folketingsårbogen 1969/70 side 484 ff.

Lovforslaget mødte ved 1. behandlingen bred tilslutning fra partiernes ordførere. Man beskæftigede sig især med den foreslåede organisationsform, som ikke blev anbefalet af *Horn (S)*, der foretrak en selvejende institution i lighed med det system, som arbejderregeringen for nogle år siden havde fået gennemført i England, og som i princippet svarer til organisationsformen for SAS. Om organisationsspørgsmålet skal anføres følgende fra den af folketingsudvalget afgivne enstemmige betænkning:

„Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at den arbejdsgruppe under „Planlægnings- og anlægsudvalget vedrørende Københavns lufthavn“, der før lovforslagets fremsættelse har arbejdet med Københavns lufthavns organisations- og driftsform, har belyst tre løsninger. Efter det foreliggende lovforslag vil Københavns lufthavn fremtidig drives som en statsvirksomhed under finanslovens § 2, men med en mere frigjort stilling, end det hidtil har været tilfældet for Københavns lufthavn, Kastrup. Ud over denne form har ovennævnte arbejdsgruppe belyst dels formen „statsejet, offentlig korporation“, der er den form, hvorunder de statsejede internationale lufthavne i Storbritannien drives, dels en aktieselskabsform, hvor staten ejer hele aktiekapitalen eller i det mindste en aktiemajoritet, der sikrer indflydelse på den langsigtede lufthavnspolitik.