



Trafikudvalget  
TRU alm. del - Bilag 83  
Offentligt

Folketingets Finansudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Finansministeren

- 8 NOV. 2005

Finansudvalget  
FIU § alm. del - Svar på § 7 Spørgsmål 3  
Offentligt

Vedlagt sendes i 5 eksemplarer svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 3 ad § 7 af  
25. oktober 2005 (FIU § alm. del - § 7 Spørgsmål 3). Svaret er samtidig sendt  
elektronisk.

Med venlig hilsen

Thor Pedersen



7. november 2005

## Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 3 ad § 7 af den 25. oktober 2005

### Spørgsmål:

"Ministeren bedes tilsende udvalget en udførlig redegørelse for regeringens afvisning af salg af statens aktiepost i Københavns Lufthavne A/S til den australske kapitalfond Macquarie."

### Svar:

Regeringen anser lufthavnen i København som en vital del af den danske infrastruktur og finder, at et medejerskab af Københavns Lufthavne A/S ud fra en samlet vurdering giver de bedste muligheder for sikre de samfundsmæssige hensyn, der knytter sig til lufthavnen.

Som uddybet nedenfor, er dette begrundelsen for, at regeringen har afvist at tage imod det offentlige købstilbud som australske Macquarie Airports har fremsat til alle aktionærene i Københavns Lufthavne A/S.

#### *Det statslige ejerskab af Københavns Lufthavne A/S*

Københavns Lufthavne A/S blev stiftet som aktieselskab i 1990 ved indskud af det tidligere Københavns Lufthavnsvæsen. Selskabet blev oprettet med henblik på at overtage ejerskabet og driften af lufthavnene i København og Roskilde. Samtidig fik selskabet mulighed for at drive virksomhed, der har sammenhæng med lufthavnens drift, og i 2000 fik selskabet desuden udvidet sine muligheder for at investere i andre lufthavne.

Allerede ved stiftelsen af Københavns Lufthavne A/S fik trafikministeren bemyndigelse til at sælge 25 pct. af aktierne. Denne bemyndigelse blev udnyttet i 1994, hvor Københavns Lufthavne A/S blev børsnoteret, og 25 pct. af aktierne solgt til en bred ejerkreds. I 1996 blev statens ejerandel reduceret til 51 pct.

I april 2000 tiltrådte et flertal i Finansudvalget (udvalget med undtagelse af Enhedslistens medlem), at statens ejerandel kunne reduceres til 33,8 pct., hvilket skete gennem et aktiesalg i efteråret 2000. I de to seneste år er det på generalforsamlingen i Københavns Lufthavne A/S blevet besluttet at annullere en del af aktiekapitalen, som led i selskabets aktietilbagekøbsprogram. Som konsekvens heraf er statens ejerandel i dag ca. 39,2 pct.

For at sikre en spredt ejerkreds blev der i 1994 indføjet en bestemmelse i vedtægterne for Københavns Lufthavne A/S, hvorefter ingen aktionær bortset fra den danske stat kunne eje mere end 10 pct. af selskabets kapital.

I april 2000 fremsendte Europa-Kommissionen en åbningsskrivelse til den danske regering, hvori Kommissionen bl.a. gjorde gældende, at ejerskabsbegrænsningen måtte anses som værende i strid med EU-rettens regler om det indre marked. Dette blev fulgt op af en supplerende åbningsskrivelse, som regeringen modtog i februar 2003. Endvidere blev der i maj 2003 afsagt to principielle domme af EF-Domstolen, der vurderes reelt at afskære medlemsstaterne fra at opstille ejerskabsbegrænsninger, jf. forslag til Lov om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S og lov om luftfart (L 76, folketingsamlingen 2004-05).

Regeringen stillede på den baggrund i foråret 2004 forslag på generalforsamlingen i Københavns Lufthavne A/S om at ophæve ejerskabsbegrænsningen, jf. Finansministeriets aktstykke nr. 99 af 4. februar 2004. Forslaget blev vedtaget på en ekstraordinær generalforsamling i maj 2005.

#### *Samfundsmæssige hensyn*

København Lufthavn betjener ca. 19 mio. passagerer årligt, og er det centrale knudepunkt for rejsende til og fra Danmark. Ingen andre danske lufthavne vil kunne udfylde denne funktion.

Det er derfor afgørende, at Københavns Lufthavn er velfungerende. En velfungerende lufthavn er ikke blot en gevinst for de passagerer, der benytter den, men også for det omgivende samfund. En velfungerende lufthavn kan således have positive afsmittende virkninger på resten af økonomien, herunder bl.a. turisme og erhvervsudvikling.

Mens konkurrencen i langt de fleste sektorer vil bidrage til, at kun de velfungerende virksomheder på sigt overlever, gælder det ikke for lufthavne. Vi har kun denne ene internationale lufthavn i hovedstadsområdet. Det er netop dette forhold – at der er tale om væsentlig infrastruktur, hvortil der ikke er eller kan forventes skabt alternativer – som regeringen har lagt vægt på i sin beslutning om at afvise købstilbuddet.

Denne begrundelse svarer til den, der på energiområdet ligger til grund for etableringen af Energinet.dk, der ejer den overordnede energiinfrastruktur.

#### *Statens indflydelsesmuligheder*

Regeringen vil i kraft af medejerskabet af Københavns Lufthavne A/S om nødvendigt søge at gøre sin indflydelse gældende, således at selskabet også fremover drives på en måde, der i passende grad tilgodeser de samfundsmæssige hensyn.

I den forbindelse bemærkes, at staten i medfør af aktieselskabsloven formelt vil have de samme muligheder for at udøve indflydelse, som det har været tilfældet siden det seneste aktiesalg i 2000, uanset hvem der ejer de øvrige aktier.

Med en aktiepost på over en 1/3 af den stemmeberettigede kapital vil staten eksempelvis kunne blokere for vedtægtsændringer. Det betyder bl.a., at det vedtægtsmæssige formål for selskabet, der regulerer, hvilke former for aktiviteter der skal eller kan udøves i selskabet, ikke kan ændres, uden staten stemmer for.

Det samme gælder ændringer i aktiekapitalen. Dermed kan der ikke uden statens medvirken ske kapitalnedsættelser eller gennemføres kapitalforhøjelser, hvilket igen betyder, at der ikke vil kunne gennemføres en fusion mellem Københavns Lufthavne A/S og et andet selskab. Ligeledes kræves statens medvirken for at kunne afnotere selskabet fra fondsbørsen.

Hertil kommer, at medejerskabet giver mulighed for bedre indseende i selskabets virksomhed, herunder for at stille spørgsmål til selskabets drift og virksomhed. F.eks. kan staten kræve indkaldt til en ekstraordinær generalforsamling eller stille krav om, at der iværksættes en granskningsundersøgelse. Begge disse muligheder vil dog primært være relevante, hvis selskabet drives på en måde, der klart ikke er forenelig med den danske stats interesser.

Med en mindretalsaktiepost vil staten ikke være sikret indflydelse på den daglige drift i den forstand, at staten gennem ejerskabet kan pålægge eller forhindre konkrete driftsmæssige beslutninger.

Dette har imidlertid ikke i de senere år været formålet med statens medejerskab. Siden 1994 og særligt siden 2000, hvor statens ejerandel blev nedbragt til under 50 pct., har selskabet således været drevet som ethvert andet børsnoteret selskab ud fra rent forretningsmæssige principper.

Begrundelsen for medejerskabet er således ikke, at staten ønsker at drive lufthavnen, men at det kan tjene en rolle som en slags "forsikring" mod, at der gennemføres nogle typer af dispositioner, der ikke tjener selskabet og dermed det danske samfundet bedst muligt. Som med alle "forsikringer" gælder, at regeringen håber, at det aldrig bliver nødvendigt at bringe den i anvendelse.

Samlet er det imidlertid regeringens opfattelse, at den indflydelse og mulighed for indsigt, som et medejerskab af Københavns Lufthavne A/S giver, er et godt supplement til den regulering af Københavns Lufthavne, der sker gennem lov om luftfart.

#### *Værdien af statens aktiepost*

Det er blevet anført, at staten går glip af en milliardindtægt ved ikke at tage imod tilbuddet fra Macquarie Airports. Med den tilbudte kurs på 2.000 kr. pr. aktie i Københavns Lufthavne A/S har statens aktiepost en værdi på 6,15 mia. kr.

Dette provenu skal imidlertid ses i forhold til, at staten i kraft af medejerskabet vil modtage knapt 40 pct. af de udbytter m.v., der udloddes af selskabet. Givet at Macquarie Airports tilbud må antages at afspejle deres vurdering af værdien af

sådanne udlodninger, vil staten ikke på sigt gå glip af et provenu. Den eneste forskel er, at indtægten ved salg kommer på en gang, mens det ved ejerskab kommer over en længere årrække.

#### *Omfanget af det danske ejerskab*

Der kan være grund til at fremhæve, at den danske regering ikke står alene med det synspunkt, at et vist offentligt ejerskab af centrale lufthavne er velbegrundet.

En sammenligning med andre europæiske lufthavne viser, at Danmark er blandt den gruppe af lande, som har reduceret det offentlige ejerskab i størst omfang. Ud af 17 europæiske hovedstadslufthavne og storlufthavne er de ti fuldt ud ejet af staten, regionale og/eller lokale myndigheder, *jf. tabel 1*. Syv lufthavne har private medejere, og i fem af disse, herunder Københavns Lufthavn, udgør det private ejerskab mere end 50 pct.

Kun i Storbritannien og Italien er hovedlufthavnene overvejende privatejede. Særligt om det private ejerskab af det britiske BAA bemærkes, at den britiske stat tidligere havde en "golden share". Denne "golden share" betød bl.a., at den britiske regering kunne blokere for, at en privat investor opnåede mere end 15 pct. af selskabets aktiekapital. EF-Domstolen erklærede imidlertid denne "golden share" for uforenelig med fællesskabsretten ved en dom i maj 2003, hvorpå den britiske regering efterfølgende indløste den.

Endvidere bemærkes, at den tyske stat – så vidt Finansministeriet er orienteret – for nyligt har solgt sine aktier i Fraport AG, der bl.a. driver lufthavnen i Frankfurt. Byen Frankfurt og delstaten Hessen ejer imidlertid fortsat tilsammen aktiemajoriteten i selskabet. Endelig har den hollandske regering angiveligt besluttet at gennemføre en børsnotering af det selskab, der driver Schiphol, men således at staten bevarer aktiemajoriteten.

Tabel 1					
Ejerskab i europæiske hovedstadslufthavne					
Land	By	Navn	Ejerskab <sup>1</sup>		Bemærkninger
			Offentligt	Privat	
Belgien	Bruxelles	Zaventem	30	70	-
Danmark	København	København	39	61	Børsnoteret
Finland	Helsinki	Helsinki	100	0	-
Frankrig	Paris	Charles de Gaulle	100	0	-
Grækenland	Athen	Spata	55	45	-
Holland	Amsterdam	Schiphol	100	0	-
Irland	Dublin	Dublin	100	0	-
Italien	Rom	Fiumicino	3	97	Ejes af ADR, der var børsnoteret fra 1997-2001, hvorefter overtaget af et antal private aktionærer.
Luxembourg	Luxembourg	Luxembourg	100	0	-
Norge	Oslo	Gardermoen	100	0	-
Portugal	Lisabon	Portela	100	0	-
Spanien	Madrid	Barajas	100	0	-
Storbritannien	London	Heathrow	0	100	Ejet af BAA Plc., der også driver bl.a. Gatwick og Stanstead og er børsnoteret
Sverige	Stockholm	Arlanda	100	0	-
Tyskland	Berlin	Flere	100	0	Berlin serviceres af tre lufthavne med samme off. ejere.
	Frankfurt	Frankfurt	52	48	Børsnoteret.
Østrig	Wien	Wien	40	60 <sup>2)</sup>	Børsnoteret

1) Offentligt ejerskab omfatter både statslige, regionale og lokale myndigheder.

2) 10 pct. af aktierne ejes af en medarbejderfond.

Kilde: Årsrapporter, hjemmesider mv.

#### *Henvendelse fra Macquarie Airports*

Afslutningsvist vil jeg gerne benytte lejligheden til at orientere Finansudvalget om de drøftelser, som Finansministeriet har haft med Macquarie Airport i en periode forud for deres fremsættelse af det offentlige købstilbud.

Macquarie Airports udsendte i februar 2005 en pressemeddelelse, hvoraf det fremgik, at de havde købt 11,3 pct. af aktierne i Københavns Lufthavne. Efterfølgende henvendte de sig til Finansministeriet med et ønske om at få lejlighed til at komme og præsentere virksomheden samt deres planer i forhold til Københavns Lufthavne A/S.

Efter afholdelsen af et par møder fremsatte Macquarie Airports på et møde i juni et indikativt tilbud om køb af statens aktiepost på 39,2 pct. af aktierne i Køben-

havns Lufthavne, der i givet fald ville indgå som et element i et offentligt købstilbud til samtlige aktionærer.

Med henblik på at skabe det bedst mulige beslutningsgrundlag blev det imidlertid i første omgang aftalt, at parterne skulle undersøge, om der kunne skabes en alternativ samarbejdsmodel, hvor staten forblev aktionær, men gennem en aktionær-overenskomst med Macquarie Airports fik mere indflydelse, end en ejerandel på 39,2 pct. i medfør af aktieselskabsloven umiddelbart giver.

På grundlag heraf blev der mellem Macquarie Airports og Finansministeriet, bistået af såvel juridiske som finansielle rådgiver, udarbejdet et udkast til rammeaftale for en sådan samarbejdsmodel. I henhold til udkastet ville staten få mere indflydelse, herunder bestyrelsesrepræsentation, end det som en mindretalsaktiepost i sig selv berettiger. Til gengæld var det en forudsætning, at staten skulle medvirke til dels at afnotere Københavns Lufthavne A/S fra Københavns Fondsbørs, dels en betydelig udlodning af kapital til aktionærerne.

Forelagt udkastet til rammeaftalen fandt regeringen, at de forhold, staten skulle medvirke til at gennemføre, ikke var forenelige med ønsket om at tilgodese de samfundsmæssige hensyn bedst muligt.

Endvidere indgik det i regeringens overvejelser, at indgåelsen af en formel samarbejdsaftale med Macquarie Airports potentielt kunne skade de private aktionærer, idet staten og Macquarie Airports tilsammen i udgangspunktet ville have en kontrollerende aktiepost. Selv om en formel aftaleindgåelse ville være fulgt op af et offentligt købstilbud til de private aktionærer, kunne det have påvirket den kurs, som blev tilbudt de private aktionærer.

På den baggrund valgte regeringen medio august at indstille drøftelserne med Macquarie Airports.