



Folketingets Finansudvalg  
Christiansborg

Finansministeren

19. april 2011

Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 164 (Alm. del – §7) af 5. april 2011

**Spørgsmål**

”Finansministeren bedes som storaktionær i Københavns Lufthavne A/S redegøre for, om han har foranlediget/givet instruks til statens repræsentant eller denne på egen foranledning, ved de årlige generalforsamlinger eller på anden måde har:

- a. Udtrykt betænkeligheder ved eller eksplicit modsat sig bestyrelsesbeslutninger om stærkt øget låneoptagelse og den ændrede kapitalstruktur i forbindelse med Macquarie Airports (CAD's) erhvervelse af aktiemajoriteten på 53,7 pct. i 2005?
- b. Udtrykt betænkeligheder/modsat sig bestyrelsesbeslutninger på generalforsamlingerne i 2007, 2008, 2009 og 2010? Og i givet fald hvilke?
- c. Stillet spørgsmål ved koncernregnskaberne på generalforsamlingerne 2006-2010 – og i givet fald hvilke?”

**Svar**

Finansministeriet udøver statens ejerskab i forhold til aktieposten i Københavns Lufthavne A/S, der udgør ca. 39,2 pct.

Københavns Lufthavne A/S har en hovedaktionær, Copenhagen Airports Denmark Aps. (CAD), der ifølge [www.cph.dk](http://www.cph.dk) ejer 53,7 pct. af aktierne, og der indirekte ejes af Copenhagen Airports S.a.r.l. (CASA), der er hjemmehørende i Luxembourg. CASA og dermed indirekte CAD ejes efter det oplyste ejet 50/50 af de to fonde MAP og Macquarie European Infrastructure Fund III (MEIF3). Derudover ejer MAP 3,9 pct. af aktierne i Københavns Lufthavne A/S gennem NA International S.a.r.l., hvorfor deres samlede direkte og indirekte ejerandel er 30,8 pct. De resterende 3,2 pct. af aktierne i Københavns Lufthavne ejes af godt 3.500 navne-noterede aktionærer.

Det forhold, at CAD ejer aktiemajoriteten i Københavns Lufthavne A/S, betyder, at Københavns Lufthavne A/S er et datterselskab CAD (og eventuelt overliggende holdingselskaber), hvorved der foreligger et koncernforhold. Finansministeriet er bekendt med, at dette i henhold til bl.a. gældende lovgivning har en række konsekvenser. Bl.a. indebærer eksistensen af et koncernforhold tvungen sambeskatning. Ligeledes er det Finansministeriets forståelse, at ratingbureauerne i det om-

fang, det er relevant, vil betragte moderselskab og datterselskab, Københavns Lufthavne A/S, under et.

Uanset at der er sådanne konsekvenser af, at Københavns Lufthavne A/S indgår i et koncernforhold med andre selskaber, ændrer det ikke ved, at staten alene er aktionær i og dermed som aktionær alene har mulighed for og er berettiget til at søge indsigt og gøre sin indflydelse gældende i forhold til Københavns Lufthavne A/S. Derfor ligger det efter ministeriets opfattelse uden for rammerne for udøvelsen af det statslige ejerskab af aktieposten i Københavns Lufthavne A/S at forholde sig til forhold, der relaterer sig til selskabets øvrige aktionærer, både CAD og de godt øvrige 3.500 navnenoterede aktionærer.

Endvidere indebærer udøvelsen af det statslige ejerskab en pligt til at føre et overordnet tilsyn i forhold til det pågældende selskab. Det overordnede tilsyn skal især bidrage til at sikre, at de midler, staten har investeret i det pågældende selskab, forvaltes forsvarligt og inden for de rammer for selskabets virksomhed, der er fastlagt i eventuelle stiftelseslove eller aktstykker, selskaberne vedtægter mv. Derimod indebærer det overordnede tilsyn ikke en pligt til at føre tilsyn med, om det pågældende selskab overholder den generelle lovgivning som eksempelvis skatte-lovgivningen, miljø- og arbejdsmiljølovgivningen, relevant sektorlovgivning (fx lov om luftfart) osv. Tilsynsforpligtelsen påhviler efter Finansministeriets opfattelse i disse tilfælde de relevante myndigheder, som det i øvrigt er tilfældet over for samtlige virksomheder omfattet af den pågældende lovgivning, hvad enten staten er medejer eller ej.

Ad a

Den rentebærende gæld i Københavns Lufthavne A/S udgjorde ved udgangen af 2010 ca. 3,8 mia. kr., jf. tabel 1. Dette er på niveau med gælden ultimo 2005 og noget lavere end gælden ultimo 2001. Korrigeres for beholdningen af likvider udgør gælden ca. 2,9 mia. kr. ultimo 2010 mod ca. 4,3 mia. kr. 2001.<sup>1</sup>

Tabel 1. Københavns Lufthavne – rentebærende gæld 2001-10

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Rentebær. gæld	4,5	4,2	3,9	3,5	3,8	3,0	2,2	3,1	3,5	3,8
Likvider	0,2	0,0	0,5	0,3	0,0	0,2	0,0	0,0	0,5	0,9
<b>Kor. gæld</b>	<b>4,3</b>	<b>4,1</b>	<b>3,4</b>	<b>3,2</b>	<b>3,7</b>	<b>2,8</b>	<b>2,2</b>	<b>3,1</b>	<b>3,0</b>	<b>2,9</b>
Gæld/EBITDA	3,8	3,4	2,7	2,2	2,8	1,8	1,2	1,9	2,0	1,5

Kilde: Københavns Lufthavne – årsrapporter.

Sættes den korrigerede gæld i forhold til Københavns Lufthavnens EBITDA (resultat for renter, skat, af- og nedskrivninger), fremgår det, at gearingen af Københavns Lufthavne A/S er reduceret fra 3,8 ultimo 2011 til 1,5 ultimo 2010.

<sup>1</sup> Københavns Lufthavne A/S' årsrapporter indeholder ikke en opgørelse af den rentebærende nettogæld, dvs. den rentebærende bruttogæld korrigeret for likvider samt andre rentebærende aktiver, der giver det mest præcise indtryk af gældsætningen i et selskab. Indregningen af andre rentebærende aktiver vil dog entydigt reducere opgørelsen af gældsætningen.

Finansministeriet finder på det grundlag ikke, at der kan tales om stærkt øget låneoptagelse i Københavns Lufthavne A/S, snarere tværtimod. Kapitalstrukturen i Københavns Lufthavne A/S kan heller ikke anses som hverken usædvanlig eller aggressiv. Fx kan det nævnes, at DONG Energy A/S tidligere havde et mål om, at nettogælden i forhold til EBITDA skulle ligge omkring 3 (målet vedrører nu nettogælden i forhold til de frie pengestrømme).

Finansministeriet er bekendt med, at hovedaktionæren finansierede sit køb af aktier i Københavns Lufthavne A/S ved gældsoptagelse i bl.a. en række banker. Dette kan dog ikke henføres til beslutninger truffet af bestyrelsen for Københavns Lufthavne A/S, hvorfor det ikke vedrører forhold, som Finansministeriet har mulighed for at påvirke gennem udøvelsen af ejerskabet i Københavns Lufthavne A/S.

#### Ad b

Finansministeriet, der udøver statens ejerskab af aktieposten i Københavns Lufthavne A/S, kan tilkendegive sine synspunkter på selskabets generalforsamlinger på baggrund af formandens beretning, den fremlagte årsrapport samt de forslag, som generalforsamlingen skal tage stilling til. Derudover afholdes der undertiden møder mellem selskabet og/eller repræsentanter for hovedaktionæren.

Det kan oplyses, at den medarbejder, der har repræsenteret Finansministeriet, på de forskellige generalforsamlinger i årene 2006-11, har givet udtryk for følgende synspunkter:

- Københavns Lufthavne A/S har ikke levet og lever ikke op til anbefalingerne for børsnoterede selskaber fra Komiteen for god selskabsledelse, for så vidt angår anbefalingen om, at mindst halvdelen af de generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer skal være uafhængige. Blandt de seks generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer anses alene formanden for uafhængig, mens de resterende fem i alle årene har tilknytning til hovedaktionæren og derfor ikke anses som uafhængige. I selskabets årsrapporter henvises til, at der er lagt vægt på, at bestyrelsesmedlemmerne har indsigt og viden om drift af lufthavne. Desuden blev det på en af generalforsamlingerne oplyst, at hovedaktionæren i henhold til sine låneaftaler er nødt til at have flertallet af medlemmerne i bestyrelsen, dvs. fem ud af ni, inkl. de medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer.
- Finansministeriets repræsentant kommenterede på generalforsamlingen 2006 den redegørelse fra Københavns Lufthavne, som ministeriet havde anmodet om som følge af påstande om serviceforringelser og modtaget umiddelbart før generalforsamlingen, idet ministeriet samtidigt opfordrede til, at forholdet mellem Københavns Lufthavne og luftfartsselskaberne blev normaliseret, således at alle erkendte og levede op til deres medansvar for, at Københavns Lufthavn er og opleves som velfungerende og effektiv.
- På generalforsamlingen i 2006 efterlystes en redegørelse for sammensætning og opgaver for de bestyrelsesudvalg i årsrapporten i overensstemmelse med anbefalingerne om god selskabsledelse. Det blev oplyst, at det af tidsmæssige

grunde ikke havde været muligt at få disse oplysninger med. I dag findes disse oplysninger på selskabets hjemmeside.

- Finansministeriets repræsentant kommenterede på generalforsamlingen 2007 de redegørelser fra Københavns Lufthavne, som ministeriet på anmodning havde modtaget i midten af 2006 på baggrund af de store problemer, der var med trafikafviklingen på de store udrejsedage i starten af sommerferien 2006. Samtidigt beklagede Finansministeriets repræsentant, at Københavns Luft-havns placering i undersøgelser kundetilfredshed var blevet reduceret mar-kant.
- På generalforsamlingen i 2007 stillede Finansministeriets repræsentant spørgsmål til en formulering i årsrapporten, hvoraf det fremgik, at en investe-ring var vedtaget af bestyrelsen og lufthavnens hovedaktionær Macquarie Air-ports. Bestyrelsesformanden bekræftede, at der var tale om en fejlagtig formu-lering, da beslutningen alene var truffet af bestyrelsen for Københavns Luft-havne A/S.
- På generalforsamlingen i 2007 kommenterede Finansministeriets repræsentant kort de vederlag, der var udbetalt til selskabets tidligere ledelse, idet der i øv-rigt henvistes til den daværende finansministers tilkendegivelser herom. Vide-re har Finansministeriets repræsentant på generalforsamlingerne i 2008 og 2011 tilkendegivet, at Finansministeriet ikke kunne støtte de forsalg til over-ordnede retningslinjer for incitamentsaflønnning for direktionen, der var frem-lagt til godkendelse af generalforsamlingen.
- Endelig tilkendegav Finansministeriets repræsentant på generalforsamlingen i 2011, at ministeriet fandt stigningen i honoraret til bestyrelsesformanden høj, om end niveauet for formandshonoraret ligger inden for rammerne af det, der kendes fra sammenlignelige selskaber.

Ad c

Der henvises til ovenstående.

Med venlig hilsen

Claus Hjort Frederiksen