



Folketingets Finansudvalg  
Christiansborg

Finansministeren

19. april 2011

Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 166 (Alm. del – §7) af 5. april 2011

**Spørgsmål**

”Finansministeren bedes redegøre for, om han som storaktionær i Københavns Lufthavne A/S på noget tidspunkt har søgt oplysninger eller stillet spørgsmål ved, om selskaberne med hjemsted i Luxembourg havde karakter af ”gennemstrømningselskaber” til andre Macquarie-ejede selskaber på Bermuda?”

**Svar**

På baggrund af Macquarie Airports henvendelse om muligheden for et køb af statens aktiepost i Københavns Lufthavne A/S, var der fra foråret til august 2005 en betydelig dialog mellem Macquarie Airports og Finansministeriet, der udøver ejerskabet af statens aktiepost i Københavns Lufthavne A/S. Som led i denne dialog blev det bl.a. undersøgt, om der kunne skabes en alternativ samarbejdsmodel, hvor staten forblev aktionær, men gennem en aktionæroverenskomst med Macquarie Airports fik mere indflydelse, end en ejerandel på 39,2 pct. i medfør af aktieselskabsloven umiddelbart gav, jf. i øvrigt svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 3 (Alm. del - § 7) af 25. oktober 2005.

I denne proces anmodede Finansministeriet om og modtog oplysninger om Macquarie Airports (nu MAp) selskabsmæssige struktur. Det fremgik heraf, at MAp's eventuelle ejerandel af Københavns Lufthavne A/S gennem nogle mellemliggende holdingselskaber ville være ejet af Macquarie Airports Holdings (Bermuda) Limited, hvor også MAp's ejerandele i lufthavnene i Rom, Bristol, Birmingham og Bruxelles efter det oplyste var placeret. Desuden fremgik det, at der mellem de danske selskaber Copenhagen Airports Denmark Aps. og Copenhagen Airports Denmark Holdings Aps. ville være et udenlandsk holdingselskab, men uden at det entydigt fremgik, i hvilket land dette ville blive etableret.

Regeringen besluttede som bekendt hverken at afhænde statens aktiepost i Københavns Lufthavne A/S eller indgå et partnerskab med MAp, og MAp valgte derfor i efteråret 2005 at fremsætte et offentligt købstilbud til aktionærerne i Københavns Lufthavne. Af det den 24. oktober 2005 fremsatte anbefalede købstilbud fremgik stort set de samme oplysninger om MAp's selskabsmæssige struktur som dem, Finansministeriet tidligere havde fået oplyst.

Finansministeriet kan ikke præcist tidsfæste, hvornår ministeriet blev bekendt med, at MAp holdt en væsentlig del af sin aktiepost i Københavns Lufthavne A/S gennem et holdingselskab hjemmehørende i Luxembourg, men har været vidende om det gennem en årrække, da det bl.a. har været oplyst på Københavns Lufthavnens hjemmeside.

Siden sommeren 2005 er det imidlertid ikke et forhold, der har givet anledning til overvejelser i forbindelse med Finansministeriets udøvelse af ejerskabet i forhold til Københavns Lufthavne A/S.

Det skal for det første ses i lyset af, at staten ikke har indgået nogen aftale med MAp, og at det efter Finansministeriets opfattelse generelt ligger uden for rammerne af varetagelsen af det statslige ejerskab af en aktiepost i et selskab med flere aktionærer at forholde sig til, hvordan andre aktionærer i selskabet handler, når det ikke konkret vedrører det selskab, som staten er medejer af, herunder hvordan andre aktionærer måtte disponere over de midler, der udloddes fra det fællesejede selskab i form af udbytter. Dels har staten hverken formelle eller reelle rettigheder i forhold til at søge indflydelse på andre aktionærers dispositioner, der ikke direkte vedrører det fællesejede selskab, dels vil det i praksis ikke være muligt henset til, at eksempelvis Københavns Lufthavne oplyser at have mere end 3.500 aktionærer og SAS har i omegnen af 70.000 aktionærer.

For det andet var og er det Finansministeriets opfattelse, at den af MAp anvendte selskabskonstruktion ikke er usædvanlig. Dels oplyste MAp som nævnt ovenfor, at de anvendte samme selskabskonstruktion for deres øvrige aktieposter i europæiske lufthavne, dels synes lignende konstruktioner at være anvendt bl.a. af kapitalfonde, hvilket tilsyneladende bekræftes i den senere tids artikler i Politiken.

Givet at den selskabsmæssige konstruktion ikke kan anses som usædvanlig – og i øvrigt har været beskrevet i offentligt tilgængeligt materiale – har Finansministeriet ikke grundlag for at antage, at den ikke skulle være lovlig, herunder at MAp og dets datterselskaber har betalt skat i overensstemmelse med gældende skattelovgivning. Derfor har Finansministeriet heller ikke af den grund fundet anledning til at reagere. Efter Finansministeriets opfattelse må det således være en forudsætning for, at ministeriet i forhold til udøvelsen af ejerskabet i et selskab reagerer over for andre aktionærers handlinger, der ikke knytter sig direkte til det fællesejede selskab, at der foreligger en begrundet mistanke om, at handlingerne ikke er i overensstemmelse med gældende lovgivning.

Det bemærkes, at Finansministeriets reaktion i givet fald ville bestå i en henvendelse til den kompetente myndighed med henblik på at gøre den opmærksom på et muligt problem. Det vil så være op til den pågældende myndighed at beslutte, om der er grundlag for at undersøge sagen nærmere. Dels kan staten som aktionær i selskaber med flere aktionærer – og navnlig børsnoterede selskaber – ikke generelt kræve alle oplysninger, herunder selskabernes skatteregnskaber, stillet til

rådighed, dels er Finansministeriet hverken formelt eller reelt kompetent til at udøve myndighedsopgave inden for andre ministeriers ressort.

Med venlig hilsen

Claus Hjort Frederiksen