

ske vilkår. Styrelsen forventer at kunne afgøre sagen i august måned.

Spm. nr. S 3151

Til trafikministeren (30/6 2000) af:

Kim Behnke (FRI):

»Hvorfor vælger regeringen ikke en løsning med en »gylden aktie« til staten i sagen om Københavns Lufthavn A/S?«

Begrundelse

EU-Kommissionen har gjort gældende over for regeringen, at det ikke er foreneligt med EU-retten, at staten som den eneste af aktionærerne i Københavns Lufthavn A/S må have en beholdning på over 10 pct.

Der er indlysende fordele ved at bringe statens aktiebesiddelse ned og tillade større privat engagement i lufthavnen. På samme tid er der behov for at sikre staten mulighed for at gribe ind med bestemmende indflydelse i særlige situationer. Det kan være ved krise eller krig, eller hvis aktionærerne beslutter at lukke lufthavnen m.v. Da må staten naturligvis sørge for, at lufthavnen fortsat kan løse de samfundsopgaver, en stor international lufthavn har.

Særligt i Storbritannien har man løst denne problemstilling ved at staten beholder en »Golden Share« - en »gylden aktie« - som er tillagt særlig bestemmende kompetence i nærmere beskrevne situationer. Den gyldne aktie kan nominelt være helt nede på bare 1 pct. af aktiekapitalen. En anden mulighed er, at der laves en særlig aktionæroverenskomst, som kun kan ændres med tilslutning fra statens gyldne aktie. På den måde er der også mulighed for bestemmende indflydelse i særlige situationer for staten.

I stedet for at tage et juridisk slagsmål med EU-Kommissionen til skade for Københavns Lufthavn A/S udviklingsmuligheder, så vil spørgeren anbefale regeringen hurtigt og positivt at overveje muligheden med en gylden aktie. Brugen af gyldne aktier i andre EU-lande har aldrig givet anledning til påtale fra EU-Kommissionen, hvorfor vejen er farbar.

Svar (7/7 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Europa-Kommissionen har med brev af 26. april 2000 rettet henvendelse til den danske regering vedrørende nogle bestemmelser i vedtægterne for Københavns Lufthavn A/S, som efter Kommissionens opfattelse kunne betragtes som uforenelige med traktaten.

Kommissionen har anført, at bestemmelserne om en begrænsning af stemmeretten i selskabet, jf. vedtægternes artikel 5 - »ingen aktionær bortset fra den danske stat kan eje mere end 10 pct. af selskabets aktiekapital« - , kunne begrænse de direkte investeringer i selskabet og dermed betragtes som uforenelige med Fællesskabsrettens bestemmelser om kapitalens frie bevægelighed (traktatens artikel 56) og den frie etableringsret (traktatens artikel 43).

Jeg kan oplyse, at man fra dansk side i besvarelsen af åbningsskrivelsen har anført, at Københavns Lufthavn A/S er stiftet i overensstemmelse med de almindelige danske selskabsretlige regler og traditioner, og det er den danske regerings opfattelse, at en ejerbegrænsning som omhandlet i denne sag *ikke* udgør en restriktion i traktatens art. 56's forstand.

Hvad angår indførelse af en såkaldt »gylden aktie«, kan jeg oplyse, at Trafikministeriet er bekendt med, at Kommissionen ligeledes har rettet henvendelse til en række andre lande om indførelse af aktier i selskaber, hvortil der er knyttet særlige rettigheder for staten, herunder såkaldte »golden shares«.

På baggrund af ovenstående finder jeg ikke, at der er grund til at indføre en »gylden aktie« i relation til Københavns Lufthavn.

Spm. nr. S 3152

Til forskningsministeren (30/6 2000) af:

Kim Behnke (FRI):

»Finder ministeren ikke, at der er behov for en flerårig bevilling til rumfartsformål, således at Danmark kan blive ved med at være en rumfartsnation?«