



Notat

Til Økonomiudvalget

Udviklingselskabet By & Havn I/S – orientering om afsagt dom vedr. metrotillægskøbesum

13-04-2021

Sagsnummer i F2
2021 - 896

Dokumentnummer i F2
49761

Sagsnummer eDoc
2021-0101487

Sagsbehandler
Allan Nicolas Jørgensen

Resumé

Der orienteres om, at Østre Landsret (2. instans) den 6. april 2021 har afsagt dom i en sag anlagt mod Udviklingselskabet By & Havn I/S (By & Havn) om metrobidrag/tillægskøbesum i Nordhavn, jf. bilag 1. Dommen stadfæster byrettens dom og fastslår således, at By & Havns servitut om metrotillægskøbesum ikke er en ulovlig grundbyrde. Det forventes, at et gruppesøgsmål, der er anlagt mod By & Havn om samme emne, frafaldes eller afvises, jf. orientering af 11. januar 2021. Dommen er vigtig og principiel for By & Havn, da metrotillægskøbesum er et væsentligt finansieringsinstrument ved etablering af ny metro i Nordhavn.

Sagsfremstilling

I forbindelse med udvidelse af Cityringen med en afgang til Nordhavnen blev det i 2012 aftalt mellem staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, at By & Havn skulle bidrage til finansieringen med 900 mio. kr. Beløbet skulle tilvejebringes ved et ejendomsbidrag/tillægskøbesum fra solgte grunde i Nordhavn indenfor en afstand af 600 meter fra nye metrostationer.

Begrundelsen for ejendomsbidraget er, at de omfattede grunde vil stige væsentligt i værdi, når der åbner en metrostation – en værdistigning der ikke er indregnet ved grundsalg, hvor der er årevis til metroåbning.

Ejendomsbidraget/tillægskøbesummen betales over en periode på 60 år med et årligt beløb, som udgør 75 kr. pr. etagekvadratmeter erhvervs- eller detailhandelsareal og 37,50 kr. pr. etagekvadratmeter boligarealer. Satserne pristalsreguleres årligt. Pligten til at betale indtræder når en station tages i brug, dog tidligst 1. januar 2020. Betalingspligten er sikret ved tinglysning på de solgte ejendomme.

Det centrale i sagen var, om beboernes betaling til By & Havn udgjorde en ensidig ydelse uden krav om en modydelse fra By & Havn. Byretten gav ikke sagsøger medhold i dette synspunkt og udtalte, at modydelsen over for forpligtelsen til at betale tillægskøbesum er etableringen af metroforbindelsen, idet pligten til at betale tillægskøbesummen slet ikke

vil indtræde, hvis metroen og den pågældende metrostation ikke tages i brug.

Det blev endvidere ikke tillagt betydning, at det ikke var By & Havn, der skulle levere ydelsen i form af en metroforbindelse, da det er Metroselskabet, som står for opførelsen af metroen. Der lægges derimod vægt på, at By & Havn i væsentligt omfang har bidraget til at muliggøre etableringen af afdelingen af metroen til Nordhavnen, herunder ved betydelige kontante tilskud til Metroselskabet samt ved vederlagsfrit at stille arealer til rådighed for Metroselskabet.

Landsretten var enig i byrettens begrundelse og resultat og bemærkede herudover, at det efter bevisførelsen var ubetænkeligt at lægge til grund, at By & Havns skøn af værdistigning på ca. 3% for de stationsnære ejendomme har været retvisende. Herudover bemærker landsretten, at det forhold, at By & Havn har leveret sin ydelse, ikke fratager forholdet dets gensidighed.

Interesser og opmærksomhedspunkter

Københavns Kommune og staten ved Transportministeriet er, udover By & Havn, de væsentligste interessenter, da ejendomsbidraget er et væsentligt finansieringsbidrag til metroen i Nordhavn. Uden indtægter fra metrotillægskøbesum vil By & Havns bidrag på 900 mio. kr. mangle finansiering, som enten vil medføre øget gæld i By & Havn eller behov for kapitaltilførsel fra ejerne.

Økonomi

Dommene vil ikke få direkte bevillingsmæssige konsekvenser for Københavns Kommune.

Videre proces

Det lægges til grund, at det gruppesøgsmål om samme emne, der er anlagt mod By & Havn i december 2020 opgives eller afvises. Såfremt sagen fortsætter med en ny vinkel, vil Økonomiforvaltningen orientere ØU.

Bilag

Østre Landsrets dom af 6. april 2021.



ØSTRE LANDSRET DOM

afsagt den 6. april 2021

Sag BS-11845/2020-OLR
(24. afdeling)

Orly Christensen
(advokat Flemming Elbæk, beskikket)

Mod

Udviklingselskabet By & Havn I/S
(advokat Håkun Djurhuus)

Københavns Byret har den 17. februar 2020 afsagt dom i 1. instans (sag BS-42136/2018-KBH).

Landsdommerne Steen Mejer, Peter Thønnings og Anne Malling Hansen (kst.) har deltaget i ankesagens afgørelse.

Påstande

Appellanten, Orly Christensen, har nedlagt påstand om, at indstævnte, Udviklingselskabet By & Havn I/S, tilpligtes at anerkende, at servitut, dato og løbenummer 31.03.14-1005263743 om fremtidig betaling af tillægskøbesum, og den deri indeholdte betalingsforpligtigelse, som tinglyst på ejendommen beliggende Dover Passage 4, 1. th., 2150 Nordhavn, ejerlejlighed nr. 45, matrikelnummer 2q, Frihavnskvarteret, København, er en grundbyrde i strid med § 7 i lov nr. 505 af 28. september 1918 om afløsning af grundbyrder, og skal aflyses.

Indstævnte har nedlagt påstand om stadfæstelse.

Det er oplyst, at Orly Christensen har fri proces under anken.

Supplerende sagsfremstilling

Det fremgår af Udviklingsselskabet By & Havn I/S (By & Havn) høringsvar af 16. januar 2013 vedrørende forslag til lov om ændring af lov om en Cityring (Afgrening til Nordhavnen), at der i lovforslaget ikke var hjemmel til, at By & Havn kunne betale et finansieringsbidrag til Metroen til Nordhavn.

Af Transportministeriets høringsnotat af 28. februar 2013 vedrørende forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet A/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (L 155) fremgår det bl.a., at Transportministeriet på baggrund af By & Havns høringsvar havde tilrettet lovforslaget, således at der blev tilføjet hjemmel til, at selskabet bl.a. kunne bidrage med 900 mio. kr. til anlægget af afgreningen.

I en mailkorrespondance fra 12. september 2019 til 26. februar 2020 mellem Marianne Stigborg, beboer i Nordhavn, og By & Havn angående betaling af tillægskøbesum, anførte By & Havn i mail af 26. februar 2020 bl.a.:

”Kapitalisering af tillægskøbesum og By & Havns optagelse af lån

Tillægskøbesummen blev fastsat til en løbende ydelse frem for en fast ydelse, bl.a. fordi By & Havn vurderede, at ejerboligerne hellere vil betale en løbende ydelse fremfor at skulle betale en større tillægskøbesum kontant i forbindelse med metroens åbning. Selskabet overvejede ikke på daværende tidspunkt, hvorvidt der skulle åbnes for en kapitaliseringsmulighed af beløbet, når metroen åbnede. Hvis der er et ønske herom, vil By & Havn tage stilling hertil. Selskabet har tidligere indikeret at beløbet vil ligge på 1.400-1.500 pr. etagemeter inkl. moms.”

Forklaringer

Orly Christensen og Michael Soetman har afgivet supplerende forklaring for landsretten.

Orly Christensen har supplerende forklaret, at metrostationerne på Nordhavn-afgreningen åbnede i marts 2020. Der er handlet ejendomme i området efter marts 2020. Køberne af disse ejendomme er, så vidt hun ved, også blevet pålagt at betale en tillægskøbesum. Hun har ikke før hovedforhandlingen i byretten hørt om, at man ved en engangsbetaling kan indløse pligten til betaling af tillægskøbesum. Hun har ikke overvejet at købe sig fri af klausulen om tillægskøbesum. Hun har ikke efter erhvervelsen fået vurderet sin ejerlejlighed, men hun er ikke i tvivl om, at ejerlejligheden – som alle andre ejerlejligheder i København – er steget i værdi.

Michael Soetmann har supplerende forklaret, at han må præcisere visse af sine udsagn om værdistigninger, således at Boligsidens undersøgelse viste en prisforskel på over 20 %, og at Aalborg Universitetscenters undersøgelse fra 2017

viste en værdistigning på 15%. Der er fra By & Havns side kalkuleret med en forrentning på 3 % – dette er en realrente, det vil sige en forrentning efter inflation. By & Havn skal agere på et forretningsmæssigt grundlag. Man kan populært sige, at selskabet agerer og drives som et aktieselskab. Selskabet sælger og udvikler arealer. Indtægterne medgår til betaling af den gæld, som selskabet har optaget – herunder gæld vedrørende finansiering af Metrobyggeriet. Selskabet står altid for byggemodningen af sine arealer. Dette gælder også de sekundære arealer, der skal udlægges til åbne pladser i byrummet, grønne parker mv. De værdier på ca. 200 mio. kr., som By & Havn har indskudt ud over grundarealerne, udgøres af bl.a. udgifter til byggemodning og indretning af stationsforpladser, anlægsudgifter til konstruktionsmæssigt komplicerede og omkostningstunge parkeringshuse, tab på byggeretter p.g.a. metroens linjeføring og udgifter til ekstrarundering.

By & Havn udtænkte i 2011 finansieringsmodellen for udviklingen af områderne i Nordhavn. Det blev lagt frem i en rapport, som blev sendt til de to ejere. Ejerne gav grønt lys til at udarbejde en VVM-redegørelse, og der blev i 2012 gennemført en VVM-høring. Samme år blev der indgået politisk aftale. I maj 2013 vedtog man loven om anlæg af Nordhavns-afgreningen på metroen. Ministeriet kommenterede i den forbindelse ikke på den foreslåede finansieringsmodel. By & Havn kom med "input" i forbindelse med lovens tilblivelse. By & Havn har formelt set ikke anden indflydelse på lovgivningen end de oplysninger og ønsker, som selskabet kan afgive ved høringer og ad andre sædvanlige kanaler. "Ejendomsbidrag" blev valgt som terminolog, fordi der var tale om en løbende betaling. Den valgte finansieringsmodel var egnet, når man skulle byudvikle et område, hvor der var overordnede planer om at anlægge metro, men hvor dette endnu ikke var sket. Efter åbningen af metroen i Nordhavn i 2020 er By & Havn i forbindelse med nye salg ophørt med at kræve tillægskøbesum. I stedet betaler køberne en højere pris for byggeretterne. Denne højere pris afspejler, at metroen er taget i brug, hvilket har forøget værdien af byggeretterne.

Skønnet over værdistigningen ved fremtidig åbning af metro i nærområdet byggede også på udenlandske erfaringer. By & Havn lagde sig relativt lavt med et skøn på 3 %. Man har således ikke set 15-20% stigninger overalt. Der er modificerende faktorer, f.eks. om der i det pågældende nærområde tillige er fri parkering eller lav brugerbetaling for parkering. I Nordhavn er der få parkeringspladser, og det koster for tiden ca. 14.000 kr. årligt at disponere over en parkeringsplads. I hvert fald helt frem til meget tæt på tidspunktet for metroens åbning var det ikke muligt for By & Havn at opkræve en fikseret forhøjet købesum for byggeretterne i forventning om, at en metrolinje ville blive anlagt og taget i brug. Prisstigningen materialiserer sig således først meget tæt ved åbningen af metroen.

Hans udsagn i byretten om muligheden for at indløse tillægskøbesummen står ved magt. Der foreligger ikke nogen bestyrelsesgodkendelse på det. Men kommer der en seriøs henvendelse, vil man overveje at forelægge det for bestyrelsen.

Det er i alt ca. 660.000 byggeetagemeter areal, der ligger inden for 600-meterszonen i Nordhavn. Ikke alle disse 660.000 etagemeter er solgt til endelig overtagelse med vilkår om tillægskøbesum. I hele Nordhavn er der ca. 2,8 mio. byggeetagemeter.

Priserne på henholdsvis 37,50 kr. og 75 kr. pr. etagemeter ved beregningen af tillægskøbesummen er udtryk for dels et forsigtige skøn over den forventede prisstigning, dels en beregning over, hvad der skulle medgå til By & Havns finansiering af selskabets udgifter til metrobyggeriet.

Anbringender

Parterne har i det væsentlige gentaget deres anbringender for byretten.

Orly Christensen har uddybet sine anbringender vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt servitutten pålægger ejendomskøberen en ensidig byrde og vedrørende spørgsmålet om uopsigelighed og kapitalisering. Orly Christensen har anført blandt andet, at ordlyden af servitutten skal forstås således, at anlæg af metroen alene er den udløsende faktor for, hvornår betalingsforpligtelsen indtræder og ikke selve modydelsen for Orly Christensens betalingsforpligtelse som anført af byretten. Modydelsen er ikke blevet klart præciseret.

Der er ikke tale om en gensidig byrde undtaget fra forbuddet i grundbyrdelovens § 7, svarende til eksempelvis et vejbidrag, hvor en bruger af en vej, som sin ydelse, betaler et vejbidrag, og hvor modtageren af vejbidraget, som sin modydelse til bidraget, vedligeholder vejen. Der er ikke en sådan relation eller tilknytning i øvrigt i forholdet mellem Orly Christensens ejendom og metroen, at metroen i sig selv, og hvad der følger med denne, i nogen sammenhæng kan betragtes som en modydelse for Orly Christensens betalingsforpligtelse. En potentiel værdistigning som følge af de omkostninger By & Havn inden frasalg har afholdt vedrørende infrastruktur for et helt område har en så diffus karakter, at det ikke kan udgøre en modydelse i grundbyrdelovens forstand. By & Havn har ikke bevist, at en stationsnær metro konkret har skabt en værdiforøgelse af Orly Christensens ejendom. Det er irrelevant ved vurderingen af, om der foreligger en modydelse, om By & Havn har tilstræbt en økonomisk gevinst ved pålæg af servitutten, eller hvad formålet er i øvrigt. Grundbyrdeloven, de tilhørende forarbejder samt betænkning over forslag til lov om afløsning af grundbyrder af 4. september 2018 beskæftiger sig ikke med, hvad ydelsen, som grundbyrdeloven indbringer, skal anvendes til. En servitut, der opfylder betingelserne for at være en grundbyrde omfattet af forbuddet i grundbyrdelovens §

7, kan således ikke bringes ud af grundbyrdelovens anvendelsesområde, under henvisning til at midlerne, byrden indbringer, skal dække afholdte omkostninger eller anvendes til et bestemt formål, som efter modtagerens opfattelse er særligt agtværdigt. Det afgørende – og det som grundbyrdelovens § 7 forbyder – er, at der de facto opkræves periodiske ydelser (vederlag) af økonomisk værdi fra den til enhver tid værende ejer eller besidder af en fast ejendom.

Michael Soetmanns udsagn om en potentiel mulighed for at indløse tillægskøbesummen ved betaling af et engangsbeløb, kan ikke tillægges betydning, idet denne mulighed ikke er angivet eller nærmere beskrevet som en ret for Orly Christensen i servitutten, men i givet fald helt vil bero på By & Havns diskretionære afgørelse.

Udviklingselskabet By & Havn I/S har heroverfor supplerende anført blandt andet, at der efter ordlyden af servitutten og købsaftalen er en nær sammenhæng mellem By & Havns ydelse – anlæg af stationsnær metro – og modydelsen – betaling af tillægskøbesum. Hvis By & Havn ikke havde anlagt en metro med en station nær ved Orly Christensens ejendom, ville tillægskøbesummen således ikke skulle betales. By & Havn har godtgjort, at stationsnære ejendomme tilføres en markant værdiforøgelse. Dette gælder også for Orly Christensens ejendom. Det er underbygget af de fremlagte studier af udviklingen i priser for ejendomme nær ved en metrostation, at der ved åbningen af en stationsnær metro sker en værdiforøgelse. Orly Christensen har ikke ført bevis for, at dette ikke skulle være tilfældet for hendes ejendom.

Ved vurdering af, om betingelserne om uopsigelighed og manglende mulighed for kapitalisering er til stede, skal det inddrages, at Michael Soetmann for landsretten har gentaget sit udsagn om mulighed for at indløse tillægskøbesummen i form af en engangsbetaling til By & Havn i niveauet 140.000-160.000 kr. Orly Christensen har ikke vist interesse for at benytte sig af denne mulighed.

Landsrettens begrundelse og resultat

Landsretten er enig i byrettens begrundelse og resultat.

Landsretten bemærker i tillæg til byrettens begrundelse, at By & Havn ved sine beregninger har skønnet, at der ved åbningen af Nordhavnsmetroen ville ske en værdistigning på ca. 3 % for de stationsnære ejendomme. Landsretten finder det efter bevisførelsen herom ubetænkeligt at lægge til grund, at dette skøn har været retvisende også for Orly Christensens ejendom. Det bemærkes endvidere, at det forhold, at By & Havn har leveret sin ydelse, ikke fratager forholdet dets gensidighed.

Landsretten stadfæster derfor byrettens dom.

Efter sagens udfald skal statskassen i sagsomkostninger for landsretten betale 150.000 kr. til By & Havn til dækning af advokatudgifter. Ved fastsættelsen af beløbet er der navnlig taget hensyn til sagens omfang og forløb samt henset til sagens videregående økonomiske betydning for By & Havn.

THI KENDES FOR RET:

Byrettens dom stadfæstes.

I sagsomkostninger for landsretten skal statskassen inden 14 dage betale 150.000 kr. til Udviklingselskabet By & Havn I/S.

Beløbet forrentes efter rentelovens § 8 a.

Publiceret til portalen d. 06-04-2021 kl. 11:13

Modtagere: Appellant Orly Christensen, Indstævnte Udviklingselskabet By
& Havn I/S