

## ***Bemærkninger til lovforslaget***

### *Almindelige bemærkninger*

#### *1. Hovedpunkter i lovforslaget*

Lovforslaget indebærer, at der kan oprettes to nye selskaber Arealudviklingsselskabet I/S og Metroselskabet I/S. I forbindelse med oprettelsen af de to nye interessentskaber opløses Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S samt Københavns Havn A/S.

Metroselskabet I/S skal stå for projektering og anlæg af en Cityring som en metro, færdiggørelse af anlæg af Østamagerbanen (metroens 3. etape) samt stå for drift og vedligehold af den samlede metro. Københavns Kommune ejer 50 pct. af Metroselskabet I/S, transport- og energiministeren ejer 41,7 pct. og Frederiksberg Kommune ejer 8,3 pct.

Lovforslaget skal således ses i sammenhæng med lovforslaget om en Cityring, som regeringen har fremsat samtidigt med dette lovforslag.

Arealudviklingsselskabet I/S skal stå for arealudvikling på de arealer, som selskabet ejer, samt stå for havnedrift i Københavns Havn. Selskabet skal arbejde for størst mulig værdiskabelse med henblik på i første omgang at kunne afvikle den gæld, som selskabet bliver etableret med, og på sigt kunne skabe grundlag for at udbetale overskud til ejerne i overensstemmelse med ejerandelene i interessentskabet. Københavns Kommune ejer 55 pct. og transport- og energiministeren 45 pct.

#### *2. Lovforslagets baggrund*

Den 2. februar 2006 blev der indgået en aftale om udvidelse af metroen med en Cityring og ny organisering af Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S. Det fremgår bl.a. af aftalen:

»Der er mellem regeringen (Venstre og Det konservative Folkeparti) og Socialdemokraterne, Det radikale Venstre og Dansk Folkeparti indgået en samlet aftale om udvidelse af metroen med en Cityring og ny organisering af Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S.

Aftalen indebærer overordnet en videreførelse af de nuværende metroaktiviteter, anlæg af en Cityring, fortsat arealsalg af arealerne i Københavns Havn og Ørestaden samt havnedrift.

Metroen skal udvides for at forbedre den kollektive trafikbetjening i hovedstaden. Den udvidede metro vil give et reelt alternativ til biltrafikken i Københavns og Frederiksbergs indre bydele.

Der er enighed om, at aftalen om udvidelse af metroen med en Cityring bygger på det grundlag, som fremgår af principaftalen mellem regeringen, Københavns og Frederiksberg Kommuner af 2. december 2005.«

Socialistisk Folkeparti har den 1. marts 2006 tilsluttet sig aftalen.

Aftalen skal udmøntes i tre lovforslag. For det første forslag til lov om ændring af lov om Ørestaden mv. (Folketingstidende 2005/2006 A 3750, C 431, lov nr. 310 af 19. april 2006), som indebærer, at Østamagerbaneselskabet I/S opløses, og Københavns Amts ejerandel i Østamagerbaneselskabet (inkl. en restgældsforpligtelse pr. 1. januar 2007 på 55 mio. kr.) placeres i Ørestadsselskabet pr. 1. januar 2007. For det andet forslag til lov om en Cityring, hvoraf linjeføring og stationsplacering fremgår, og for det tredje nærværende lovforslag om etablering af Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

Hertil kommer en bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet, som er udstedt i medfør af lov om trafikkselskaber, bekendtgørelse nr. 1445 af 13. december 2006.

#### *2.1. Principaftale om etablering af en Cityring mv. af 2. december 2005*

Principaftalen af 2. december 2005 om etablering af en Cityring mv. har følgende ordlyd:

»Regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune er enige om at anlægge og finansiere en Cityring, så den kan tages i brug i 2017. Regeringen og kommunerne vil søge Folketingets hhv. kommunalbestyrelsernes tilslutning hertil.

Cityringen vil sammen med den eksisterende Metro give et betydeligt kvalitetsløft til den kollektive trafik i hovedstaden med hurtig, sikker og pålidelig transport med hyppige afgang i de tættest bebyggede byområder. Med skiftet fra bus til metro vil passagererne i København og Frederiksberg opleve markante forkortelser af rejsetiden i forhold til i dag. Cityringen vil således være et tiltrækkende alternativ til bus og bil.

Cityringen får en linieføring, der dækker følgende stationer: Københavns Hovedbanegård, v. Rådhuspladsen, v. Christiansborg, v. Kongens Nytorv, v. Frederikskirken, Østerport, v. Trianglen, v. Poul Henningsens Plads, v. Vibenhush Runddel, v. Rådmandsmarken, Nørrebro Station, v. Nørrebro Runddel, v. Landsarkivet, v. Aksel Møllers Have, Frederiksberg Station, v. Platanvej samt på Vesterbro (v. Tove Ditlevsens Plads, v. Enghave Plads eller v. Otto Krabbes Plads).

Det skønnes at koste 15 mia. kr. at anlægge Cityringen, jf. Udredning om Cityringen, maj 2005.

#### *Finansieringen af Cityringen*

Finansieringen af Cityring fremgår af tabel 1:

*Tabel 1. Finansiering af Metrocityringen*

	Mia.kr (2005 pris- og lønniveau)	Fordelingsnøgle, pct.
Anlæg	-15,0	100,0
Driftsindtægter (netto)	5,4	-
Statens indskud (Københavns Havn A/S)	4,0	41,7
Københavns Kommune	4,8	50,0
Frederiksberg Kommune	0,8	8,3

Anm.: Driftsindtægter (netto) omfatter nettodriftsindtægter fra Cityringen, herunder effekten af 1 kr. ekstra i passagerbetaling, renteindtægter fra de indskudte beløb i de år selskabet har nettoaktiver og renteudgifter herefter, reinvesteringer samt udgifter til eventuelle pauser som følge af afventning af politiske beslutninger i projekteringsfasen.

Med den anviste finansieringsmodel fastholdes ejerbalancen fra Ørestadsselskabet mellem Københavns Kommune og staten i forholdet 55:45.

Københavns Kommunes og Frederiksberg Kommunes bidrag er fastsat ud fra, hvor stor en andel af de budgetterede anlægsudgifter for Cityringen, der skal anvendes i de to kommuner: Københavns Kommune 85,1 pct. og Frederiksberg Kommune 14,9 pct.

Det samlede kapitalindskud i Cityringen bliver på 9,6 mia. kr., hvoraf staten indskyder 4 mia. kr., Københavns Kommune 4,8 mia. kr. og Frederiksberg Kommune 0,8 mia. kr. Dette giver følgende fordelingsnøgle: Københavns Kommunes ejerandel af Cityringen er 50 pct., statens ejerandel 41,7 pct. og Frederiksberg Kommunes andel 8,3 pct.

Anlægsskønnet for et stort anlægsprojekt som Cityringen indeholder en række risici. Der vil erfaringsmæssigt forekomme uforudsete fordyrelser i løbet af projektet og på samme vis er prognoserne for de fremtidige passagerindtægter usikre. Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune og regeringen er enige om at finansiere uforudsete merudgifter i forhold til ovenstående fordelingsnøgle.

Med Cityringen vil der være etableret et sammenhængende kollektiv transportsystem af høj kvalitet i København og på Frederiksberg, der tilbyder passagererne øget komfort, frekvens og hastighed. For at øge den driftsmæssige rentabilitet vil der blive opkrævet et kvalitetstillæg på 1 kr. ekstra i gennemsnit pr. passager for at benytte det samlede metrosystem, når Cityringen står færdig i ca. 2017.

Det er en forudsætning for finansieringen af Cityringen, at Københavns Havn udvikles med bolig- og erhvervsbyggeri. For at muliggøre dette tilvejebringer Københavns Kommune de nødvendige plangrundlag, etablerer den nødvendige kommunale vejinfrastruktur til og fra udviklingsområderne samt sikrer den kollektive trafikbetjening af områderne. Desuden etablerer Københavns Kommune en vejforbindelse med delvis tunnel mellem Nordhavnen og Helsingør Motorvejen, jf. separat aftale mellem staten og Københavns Kommune.

#### *Organisering*

De eksisterende metroaktiviteter samles i ét selskab (Metroselskabet), der udover ansvaret for den eksisterende metro også får til opgave at anlægge og drive Cityringen. Selskabet etableres af Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune og staten, og parternes økonomiske rettigheder og forpligtelser i relation til selskabets aktiviteter fastlægges i overensstemmelse med deres respektive finansieringsbidrag. Væsentlige beslutninger

kræver tilsagn fra repræsentanter fra de tre ejere.

Der etableres et selskab, der skal videreføre arealudviklingsaktiviteterne i Ørestadsselskabet I/S samt aktiviteterne i Københavns Havn A/S. Københavns Kommune og staten vil ligesom i Ørestadsselskabet have økonomiske rettigheder og forpligtelser i forhold til dette selskab i forholdet 55:45. Frederiksberg Kommune deltager ikke i selskabet.

Fastlæggelsen af den selskabsmæssige organisering, dvs. organisationsform og eventuelt etableringen af en koncernstruktur for de to selskaber, skal ske med henblik på:

- at skabe gennemsigtighed om selskabernes virke og økonomi samt skabe det bedst mulige grundlag for ejernes styring af og tilsyn med selskaberne og deres aktiviteter.
- at der er klarhed over ejernes rettigheder og forpligtelser.
- at etablere det bedst mulige grundlag for ledelsesmæssig fokusering i de enkelte selskaber.
- at den nye organisering i videst muligt omfang søges gjort skattemæssig neutral samt respektere, at konkurrenceudsatte aktiviteter af hensyn til statsstøtteregelejerne skal drives i juridiske enheder med begrænset ansvar.
- at den nye organisering skal muliggøre, at der etableres pengestrøm fra arealudviklingsaktiviteterne til medfinansiering af Metro aktiviteterne.

De nye selskaber skal være omfattet af reglerne i Offentlighedsloven og Forvaltningsloven. Det skal sikre, at borgerne så vidt muligt kan få oplysninger om selskabernes aktiviteter, der vil have stor betydning for Hovedstadens udvikling.

#### *Den videre proces*

Regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune er enige om, at denne aftale skal udmøntes gennem tekniske og juridiske løsninger, der skal afklares nærmere i det videre arbejde.

Cityringen skal projekteres og anlægges på grundlag af en projekterings- og anlægslov, der tager udgangspunkt i Udredning om Cityringen, maj 2005 samt nærværende aftale og resultatet af det udvalgsarbejde, der skal forberede lovforslagene. Transport- og energiministeren forventer i foråret 2006 at kunne fremlægge forslag til projekterings- og anlægslov om Cityringen sammen med forslag til lov om den nye selskabsorganisering. Desuden vil transport- og energiministeren også fremlægge en model for en ny indtægtsdeling i hovedstaden efter kommunalreformen.

Parterne er enige om at nedsætte to arbejdsgrupper: Den ene skal udarbejde grundlaget for en projekterings- og anlægslov. Den anden skal udarbejde grundlaget for den fremtidige selskabsorganisering.

Bilag: Tekniske forhold bag aftalen

#### *Tilkøbsmuligheder til projektet*

Den enkelte kommune kan - under hensyntagen til Cityringens funktionalitet - vælge særlige udformninger/forbedringer mv. af stationer når kommunen selv finansierer sådanne tilkøb.

Vælger en af ejerne særlige udformninger/forbedringer mv., må det ikke påvirke de andre ejeres bidrag eller selskabets samlede økonomi. Det vil sige, at besluttede merudgifter i forhold til de budgetterede beløb i Udredning om Cityringen (maj 2005) afholdes fuldt ud af den part, der måtte have ønskerne. Beslutninger om eventuelle forbedringer mv. skal foreligge, således at de kan indgå i forbindelse med udarbejdelse af udbudsmaterialet for det samlede Cityringsprojekt.

Københavns Kommune har mulighed for at finansiere en forberedelse af Metroen mod Brønshøj, jf. tabel 10.6 i udredningsrapporten. Såfremt det på et senere tidspunkt skulle blive besluttet at etablere en Metroforbindelse mod Brønshøj, overtages afgreningen samt de forrentede udgifter hertil af det nye selskab, der forestår etablering af forbindelsen.

Cityringsprojektet finansierer de nødvendige tilslutninger til DSB, DSB S-togs og Banedanmarks stationsanlæg, som de er beskrevet i udredningsrapporten. Hvis kommunerne eller jernbanevirksomhederne ønsker yderligere ændringer/supplementer, finansieres disse særskilt af den part, der ønsker forbedringerne.

#### *Kommunernes og statens indskud i Cityringsprojektet*

Staten indskyder værdier fra Københavns Havn A/S (inkl. udvikling af Århusgade-området) svarende til en nutidsværdi på 4,0 mia. kr. fra projektets start.

Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune har mulighed for at indskyde deres finansieringsbidrag ved projektets start eller ved årlige bidrag på 1/10 plus påløbne renter over projektets første 10 år. Hver kommunes samlede bidrag skal svare til, at hele indskuddet var foretaget ved projektets start, og at de påløbne renter var tilfaldet selskabet. Kommunernes engagement i denne aftale er betinget af relevante myndigheders godkendelse af kommunernes salg af el-aktiviteter.

Af Københavns Kommunes samlede indskud på 4,8 mia. kr. finansieres 0,8 mia. kr. i form af tilbageført grundskyld efter udligning i Århusgade-området og det udviklede Nordhavnsområde. Københavns Kommune garanterer for et beløb på 0,8 mia. kr. svarende til den forventede nutidsværdi af overført grundskyld frem til 2057.

Af Frederiksberg Kommunes samlede indskud på 0,8 mia. kr. finansieres 280 mio. kr. ved et lån, der tilbagebetales over 50 år, nogenlunde svarende til det tidspunkt Cityringen ventes at være tilbagebetalt, jf. separat aftale mellem staten og Frederiksberg Kommune.

#### *Reinvesteringer*

Der er indregnet udgifter til reinvesteringer til såvel tekniske installationer som tog og stationer i ovennævnte finansieringsmodel for Cityringen.

Der er derimod ikke hidtil indregnet reinvesteringer i Metroens etape 1-3. I det nye selskab budgetteres med udgifter til reinvesteringer i Metroens etape 1-3, idet staten, Københavns Kommune, og Frederiksberg Kommune tilfører selskabet midler, så det løbende kan foretage reinvesteringer i tekniske installationer. Nutidsværdien heraf udgør i størrelsesorden 400 mio. kr.

Staten og Københavns Kommune er enige om, at med udvikling af Århusgade-området kan værdien af Københavns Havn opgøres til 4,3 mia. kr. forudsat en stigning i grundpriserne, som følger den generelle vækst i samfundet.

Der anvendes 4,0 mia. kr. til medfinansiering af Cityringen, jf. ovenfor. De resterende 0,3 mia. kr. anvendes til delvis finansiering af de tre parter reinvesteringer i tekniske installationer i Ørestadsselskabet og Frederiksbergbaneselskabet. Parterne indskyder herefter de resterende mindst 100 mio. kr. til reinvesteringer i det nye selskab efter en fordeling som svarer til ejernes andel af den nuværende metro. Tidspunktet for indskuddet af det resterende beløb til reinvesteringer vil blive fastlagt i forbindelse med udarbejdelsen af åbningsbalancen for det nye selskab.

Ejerne forpligter sig til at betale for hver sin del af de større reinvesteringer i tog, tunneller og stationer i takt med, at behovet opstår. I det nye selskabs åbningsbalance etableres der en fordring på de tre ejere svarende til reinvesteringsforpligtelserne i tog og stationer frem til 2050.

#### *Garantier*

I forbindelse med etableringen af Cityringen opstår et finansieringsbehov, som selskabet gives adgang til at dække gennem lånoptagelse garanteret af ejerne.

Staten og Københavns Kommune garanterer i forholdet 45/55 for de forudsatte værdier fra arealudvikling i Ørestadsselskabet og i Københavns Havn, og at disse værdier tilføres metroselskabet fra arealudviklingselskabet. Hermed sikres, at Frederiksberg Kommune ikke har risiko på arealudviklingen.

#### *Konsekvenser for anden kollektiv trafik*

Der indføres en ny indtægtsdelingsmodel for den kollektive trafik i hovedstadsområdet fra 2007, hvorefter Metroen aflønnes som et selvstændigt trafikelskab. For 2004-06 aflønnes Metroen efter modellen foreslået af HUR.

I forhold til forudsætningerne i Ørestadsselskabets nuværende likviditetsbudget medfører den ændrede indtægtsdelingsmodel et mindre årligt tab for metroen.

Staten påtager sig de økonomiske konsekvenser for jernbanedriften i hovedstadsområdet, som følger af den ændrede indtægtsdeling. Den ændrede indtægtsdeling fra 2007 skønnes at medføre væsentligt lavere nettodriftsindtægter for DSB S-tog a/s og en mindre reduktion af DSB's indtægter og dermed DSB's overskud. DSB S-tog a/s vil skulle kompenseres for de reducerede indtægter ved en tillægskontrakt fra 2007, og der vil fra finansloven for 2007 skulle budgetteres med et reduceret udbytte fra DSB.

Med lov om trafikelskaber, der udmønter kommunalreformen, vil ansvaret for finansieringen af tilskuddene til

de lokale busruter fremover blive pålagt de respektive kommuner. Derfor bærer Københavns og Frederiksberg Kommune det økonomiske ansvar for den lokale busdrift i de to kommuner som følger af åbningen af Cityringen. Cityringen forventes – afhængig af kommunernes beslutninger om tilpasning – at indebære en forringelse af økonomien i busdriften i de to kommuner, fordi Cityringen især vil være et attraktivt alternativ til busstrafik.

#### *Københavns Amts ejerandel i Østamagerbaneselskabet*

Som led i kommunalreformen nedlægges Københavns Amt. Placeringen af Københavns Amts ejerandel i Østamagerbaneselskabet skal indgå i den samlede løsning vedrørende den ny selskabsstruktur for metroaktiviteterne. Transport- og energiministeren fremlægger forslag om, at Ørestadsselskabet ved Københavns Kommune og staten overtager ansvaret for anlæg og drift af Østamagerbanen fra 1.1. 2007. Københavns Kommune forudsætter, at denne overdragelse ikke har umiddelbare økonomiske konsekvenser for kommunen. Overdragelsen af amtets ejerandel skal ske ved ny lovgivning.

#### *Moms*

Det lægges til grund for det videre arbejde, at den momsmodel, der gælder for den nuværende Metro, kan videreføres i det ny selskab. Momsmodellen indebærer, at moms af anlægget afdrages successivt med passagerindtægterne.

#### *Kommunale deponeringsregler*

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune får dispensation fra låne-/deponeringsreglerne, således at der kan ske hel eller delvis lånefinansiering af Cityringen. For Københavns Kommune vil dette i lighed med Ørestadsselskabet delvist kunne ske ved tilbagebetaling via kommunens fremtidige indtægter fra grundskyld i Nordhavnen.

#### *Kommuners deltagelse i aktieselskaber*

Der lægges i forbindelse med den kommende selskabsorganisering til grund, at der skabes hjemmel til i nødvendigt omfang at fravige den generelle lovgivning vedr. kommuners deltagelse i aktieselskaber mv.

#### *Finansiering af arbejdsgrupper*

Finansieringen af ovennævnte to arbejdsgrupper, der skal forestå det videre arbejde med Cityringen mv., vil ske via optagelse af udgiften på et nyt selskabs åbningsbalance. Såfremt arbejdsgruppernes arbejde ikke resulterer i vedtagelse af lovforslagene, der danner grundlag herfor, vil omkostningerne til arbejdsgruppernes brug af konsulentbistand blive fordelt på ejerne i et forhold svarende til den foreslåede finansiering af Cityringen.

Transport- og energiministeren vil ansøge Folketingets Finansudvalg om bevillingsmæssig hjemmel, for så vidt angår statens andel.

Finansiering af hidtil afholdte udgifter, hvis projektet besluttet ophørt

Ved en eventuel beslutning om at standse projektet efter vedtagelse af lovgrundlaget fordeles de hidtil afholdte omkostninger i projektet mellem ejerne i et forhold svarende til den foreslåede finansiering af Cityringen.«

Folketingets Finansudvalg har tiltrådt akt 164 af 1. juni 2006 om, at Transport- og Energiministeriets departement afholder et udlæg på 8,4 mio. kr. til bistand i forbindelse med etablering af en ny selskabskonstruktion i forbindelse til anlæg af en Cityring.

## *2.2 Tillægsaftaler til principaftalen*

### *2.2.1 Tillægsaftale mellem regeringen og Københavns Kommune af 2. december 2005*

Tillægsaftalen mellem regeringen og Københavns Kommune har følgende ordlyd:

**»Tillægsaftale mellem regeringen og Københavns Kommune til principaftale om etablering af Cityring mv.: Principaftale om vejforbindelse (med tunnel) mellem Nordhavn og Helsingørmotorvejen, planmæssige forhold og grundskyld**

Københavns Kommune og regeringen ønsker, at den igangværende byudvikling i Københavns Havn A/S styrkes, og at Nordhavnen udvikles med bolig- og erhvervsbyggeri. Det forudsætter bedre tilkørselsforhold til og fra området og et nyt plangrundlag.

*Vejforbindelse (med tunnel) mellem Nordhavn og Helsingørmotorvejen*

Københavns Kommune anlægger en vejforbindelse (med tunnel) mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnsområdet med en kapacitet og udformning, der muliggør udvikling af minimum 400.000 etagemeter i Århusgade-området i fra 2008 og 200.000 etagemeter i Ydre Nordhavn (nord for Århusgade-området) fra 2015, jf. nedenfor. Som bygherre for vejforbindelsen kompenserer Københavns Kommune togtrafikken for gener i anlægsperioden. Nutidsværdien af den samlede anlægsudgift skønnes til ca. 1,7 mia. kr.

Vejforbindelsen mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnsområdet er en forudsætning for værdiskabelsen i Nordhavnen. Derfor vil det nye arealudviklingselskab yde et tilskud på 700 mio. kr. til vejforbindelsen. Tilskuddet finansieres dels ved udvikling af attraktiv erhvervs- og boligbebyggelse i Ydre Nordhavn, dels ved at staten indskyder den tidligere Rigsarkivgrund i Ørestad Nord og et kontanttilskud på 100 mio. kr. i det nye arealudviklingselskab. Den samlede nutidsværdi (netto) af de udviklede arealer mv. skønnes at udgøre 700 mio. kr.

*Udvikling af Århusgade-området og Ydre Nordhavn (nord for Århusgade-området) samt Rigsarkivgrunden*

Københavns Kommune tilvejebringer det nødvendige plangrundlag for Århusgade-området, der bl.a. tilgodeser fortsat havnedrift og forudsat rummelighed med mulighed for etablering af minimum 400.000 etagemeter bolig og erhverv, bibeholdelse af havneområdernes attraktivitet, tilstrækkelig bygherreinfrastruktur samt parkeringsfaciliteter tilvejebragt på kommercielt grundlag. Endvidere etablerer Københavns Kommune den nødvendige kommunale vejinfrastruktur til og fra Århusgade-området. Med en sådan byudvikling af Århusgade-området skønnes værdien af Københavns Havn A/S at udgøre 4,3 mia. kr.

Københavns Kommune tilvejebringer under hensyntagen til stationsnærhedsprincippet det nødvendige planmæssige grundlag, der muliggør byudviklingen af yderligere 200.000 etagemeter bolig og erhverv i Ydre Nordhavn (nord for Århusgade-området) fra 2015, etablerer kollektiv trafikbetjening af området samt den nødvendige vejkapacitet i krydsene ved Sundkrogsgade og Århusgade.

Af hensyn til en optimering af værdierne i Københavns Havn A/S udvikles Århusgade-området først. Villkårene for udvikling af Århusgade-området fastlægges og justeres i forhold til udviklingen af Ydre Nordhavn således, at det forudsatte provenu kan realiseres.

Københavns Kommune tilvejebringer plangrundlag, der muliggør etablering af min. 90.000 etagemeter bolig og erhverv på den tidligere Rigsarkivgrund i Ørestad Nord.

*Tilbageførsel af grundskyld*

Den fra Ørestadsloven anvendte model, hvor Københavns Kommune finansierer dele af sine forpligtelser i forbindelse med anlægget af Metroen ved tilbageførsel af grundskyld fra nyudviklede områder, kan videreføres i det nye samlede selskab, og modellen udstrækkes til at gælde vedr. Cityringen.

Københavns Kommune vurderer, at de fremtidige indtægter fra grundskyld fra det udviklede Nordhavnsområde efter udligning vil kunne bidrage med en nutidsværdi på ca. 0,8 mia.kr., som en del af Københavns Kommunes bidrag til Cityringen efter en tilsvarende model, som er anvendt i Ørestadsselskabet. Dog således at Københavns Kommune garanterer, at beløbet er indbetalt senest i 2057, hvor Cityringen forventes tilbagebetalt.

Efter gældende lov om Ørestad skal Københavns Kommune tilbageføre det merprovenu efter udligning, som opnås i grundskyld ved de indskudte arealers værdistigning, indtil Ørestadsselskabets gæld er betalt tilbage. Københavns Kommune og regeringen er enige om at ændre aftalen, så Københavns Kommune forpligtes til at overføre grundskyld til det nye selskab, indtil nutidsværdien af disse betalinger svarer til nutidsværdien af den budgetterede tilbageførte grundskyld i Ørestadsselskabet. Nutidsværdien af den tilbageførte grundskyld skønnes at udgøre ca. 2,4 mia. kr. Tilbageførslen af grundskyld ophører, hvis selskabets gæld er tilbagebetalt, inden tilbageførslen når op på dette beløb. Det endelige beløb vil blive fastlagt i forbindelse med etablering af åbningsbalance for det nye arealudviklingselskab.

Københavns Kommune forpligter sig til at overføre grundskyld for i alt ca. 3,2 mia. kr. (nutidsværdi) frem til 2057 til det ny selskab. De præcise forhold vedrørende betalinger mv. skal fastlægges endeligt i forbindelse med etablering af åbningsbalance for det nye arealudviklingselskab.

Ørestadsselskabet I/S betaler ikke grundskyld af usolgte arealer. Denne ordning forudsættes at blive opretholdt i det nye arealudviklingselskab.«

### 2.2.2 Tillægsaftale mellem regeringen og Frederiksberg Kommune

Tillægsaftalen mellem regeringen og Frederiksberg Kommune har følgende ordlyd:

#### »Tillægsaftale mellem regeringen og Frederiksberg Kommune til principaftale om etablering af Cityring mv.: Principaftale om finansieringstilskud

Med henblik på at understøtte Frederiksberg Kommunes finansiering af sin del af Cityringen er parterne enige om, at Frederiksberg Kommune finansierer dele af sit indskud i Cityringen ved optagelse af lån. Frederiksberg Kommune får mulighed for at optage et lån på 280 mio. kr. samt lån svarende til Frederiksberg Kommunes andel af evt. fordyrelser ved anlæg af Cityringen. Lånene tilbagebetales over 50 år, nogenlunde svarende til det tidspunkt Cityringen ventes at være tilbagebetalt.

Parterne er endvidere enige om, at staten overfører følgende arealer beliggende i Frederiksberg Kommune til Frederiksberg Kommune senest 31. december 2007:

Jernbaneareal ved Roskildevej/Borgmester Fischers Vej (del af umatrikuleret jernbaneareal samt matrikel nr. 227).

Areal på hjørnet af Stockflethsvej og Tesdorpfvej (matrikel nr. 10 hh). Bygningen på grunden anvendes uændret til asylindkvartering indtil overtagelsen.

Areal ved Rolighedsvej 25 (matrikel nr. 240c).

Overførsel af disse arealer bidrager til at sikre, at Frederiksberg Kommune kan finansiere sin andel af Cityringen.«

### 3. Gældende ordning

#### 3.1. Lov om Ørestaden mv.

Ørestadsselskabet I/S er oprettet i medfør af lov om Ørestaden mv. (lov nr. 477 af 24. juni 1992 med senere ændringer). Interessentskabet ejes af Københavns Kommune 55 pct. og transport- og energiministeren 45 pct. Ørestadsselskabet I/S ejer 70 pct. af Frederiksbergbaneselskabet I/S, og Frederiksberg Kommune ejer 30 pct. Pr. 1. januar 2007 blev Ørestadsselskabet I/S ene-ejer af Østamagerbanen, idet Østamagerbaneselskabet I/S blev opløst i forbindelse med, at Københavns Amtskommune blev nedlagt i henhold til strukturreformen, jf. lov nr. 310 af 19. april 2006 om ændring af lov om Ørestaden mv. (opløsning af Østamagerbaneselskabet).

Ørestadsselskabet I/S' formål er at planlægge, udvikle og sælge arealerne i Ørestaden, at anlægge metroens 1. etape, Ørestadsbanen, at anlægge metroens 2. etape, Frederiksbergbanen for Frederiksbergbaneselskabet I/S, at anlægge metroens 3. etape, Østamagerbanen for Østamagerbaneselskabet I/S samt udbyde og indgå aftale om driften af metroen.

Grundlaget for de tre selskabers virke er, ud over bestemmelserne i lov om Ørestaden mv., fastlagt i interessentskabskontrakter, der samtidig er godkendt som vedtægter for selskaberne.

Ørestadsloven er inspireret af det engelske New town-princip, hvorefter ny infrastruktur finansieres af de værdistigninger, som samme infrastruktur skaber i sine omgivelser. Ørestadsselskabet I/S har således optaget lån til finansiering af anlæg af metroen, som skal tilbagebetales bl.a. gennem indtægter fra salg af arealer i Ørestaden.

Den overordnede økonomiske styring af det nuværende Ørestadsselskab I/S tager udgangspunkt i en låneramme, der er tiltrådt af ejernes respektive kompetente organer (Folketingets Finansudvalg og de kompetente politiske organer i Københavns Kommune).

Lånerammestyningen har vist sig utilstrækkelig, fordi det har ført til for meget fokus på likviditetssituationen frem for værdiskabelsen. Det vil med andre ord sige, at passivsiden har fået for stor vægt i forhold til aktivsiden på selskabets balance. Særligt i forhold til de af selskabets forretningsområder, der skaber indtægter, kan det føre til skævvridninger i de forretningsmæssige dispositioner.

Derfor foreslås der i den nye selskabsstruktur med et metroselskab og et arealudviklingsselskab etableret særskilte økonomistyringssystemer for de enkelte hovedforretningsområder i Metroselskabet I/S (Metrodrift og Metroanlæg) og for arealudviklingen i Arealudviklingsselskabet I/S.

#### 3.2. Lov om Københavns Havn A/S

Københavns Havn A/S er oprettet i medfør af lov nr. 471 af 31. maj 2000 om Københavns Havn A/S. Før omdannelsen til et statsligt aktieselskab var Københavns Havn en selvejende institution inden for den statslige

forvaltning. Københavns Havn A/S' formål er dobbelt, idet selskabet både skal drive havnevirksomhed i Københavns Havn samt stå for at tilrettelægge og gennemføre omdannelsen af de havneområder i København, som ikke længere skal anvendes til havnedrift. Selve havnedriften foregår i selskabet Copenhagen Malmö Port AB, hvor Københavns Havn A/S ejer 50 pct. af aktierne. Desuden deltager Københavns Havn A/S i byggemodnings- og udviklingselskaber.

### 3.3. Regler om planlægning i gældende ordninger

I lov om Ørestaden mv. er der fastsat regler om planlægning. I 1995 blev der i henhold til reglerne i loven udarbejdet en helhedsplan for Ørestaden. Planen blev udarbejdet af Ørestadsselskabet I/S i samarbejde med det daværende Ørestadsråd. Helhedsplanen blev udarbejdet på baggrund af en international arkitektkonkurrence om Ørestaden. Ved en ændring af lov om Ørestaden i 1995, lov nr. 1074 af 20. december 1995, blev der skabt hjemmel til at muliggøre Helhedsplanen. Bl.a. blev de i Helhedsplanen indeholdte byggemuligheder om bebyggelsestætheder indarbejdet i lovgrundlaget.

I henhold til loven indgik Helhedsplanen i Københavns Kommunes udarbejdelse af kommuneplantillæg for Ørestaden. Der er således udarbejdet kommuneplantillæg for området samt udarbejdet følgende lokalplaner for området, lokalplan 277 Bybanens kontrol- og vedligeholdelsescenter, lokalplan 301 med tillæg 1, 2, 3 og 4 for området mellem Njalsgade og Grønjordsvej, lokalplan 301 med tillæg 1 for området mellem Grønjordsvej og Vejlands Allé - øst for metroen, lokalplan 309 for området mellem Vejlands Allé og Øresundsforbindelsen - ekskl. Fields og området vest for Fields, lokalplan 325 for Fields og området vest for Fields samt området syd for Øresundsforbindelsen. (Heraf er området syd for Øresundsforbindelsen, vest for Metroen senere kommet med i en ny lokalplan), og lokalplan 398 for området syd for Øresundsforbindelsen (ekskl. arealet øst for metroen) til Ørestads sydlige grænse.

I lov om Københavns Havn A/S er det anført i formålsparagraffen, at selskabet i sin arealdisponering skal agere inden for rammerne af planloven. Selskabet har bl.a. til opgave at sørge for, at havnens arealer udvikles og sælges i overensstemmelse med en udviklingsstrategi, som selskabet fastlægger i lyset af den fysiske planlægning for arealerne.

### 3.4. Infrastrukturforpligtelser i gældende ordninger

Lov om Ørestaden mv. indeholder bemyndigelse til at anlægge Ørestadsbanen, Frederiksbergbanen og Østamagerbanen.

Derudover skal Ørestadsselskabet I/S forestå udviklingen af Ørestaden, hvilket forudsætter, at der etableres den fornødne infrastruktur, dvs. anlæggelse af overordnede veje og stier, tilslutningsanlæg til Øresundsmotorvejen og stationen på Kastrupbanen. Infrastrukturen fremgår af Helhedsplanen, som blev indarbejdet i lovgrundlaget i 1995. Desuden fremgår det af Ørestadslovens § 9, at selskabet skal anlægge Ørestads Boulevard samt anlægge cykelstier gennem Ørestaden til de fredede områder vest og syd for bydelen og til Amager Fælled. Det fremgår endvidere, at efter anlæg af Ørestads Boulevard og cykelstierne skal disse overdrages vederlagsfrit til Københavns Kommune. Årsagen til, at Ørestads Boulevard og cykelstierne er nævnt eksplicit, er, at disse primært skulle anlægges på arealer uden for Ørestaden, samt at de efterfølgende skulle overdrages vederlagsfrit til Københavns Kommune.

For så vidt angår Københavns Havn A/S kan selskabet i henhold til den gældende lov alene bidrage til infrastrukturinvesteringer på arealer, hvor selskabet er grundejer.

## 4. Lovforslagets indhold

### 4.1. Oprettelse af to nye selskaber

Det forslås, at der oprettes to nye selskaber Arealudviklingselskabet I/S og Metroselskabet I/S. I forbindelse med oprettelsen af de to nye selskaber opløses Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S samt Københavns Havn A/S.

Alle metroaktiviteter placeres i det nye Metroselskab I/S, dvs. både de nuværende metroaktiviteter i Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S samt ansvaret for den kommende Cityring.

Arealudviklingselskabet I/S etableres ved en sammenlægning af arealudviklingsaktiviteterne i Ørestadsselskabet I/S med alle aktiviteter i Københavns Havn A/S, hvor arealudviklingsaktiviteterne repræsenterer den største værdi.



Organisationen af aktiviteterne, herunder valget af selskabsform, har været analyseret i den nedsatte arbejdsgruppe. PricewaterhouseCoopers og Kammeradvokaten har på baggrund af et kommissorium fra arbejdsgruppen udarbejdet en rapport af 7. marts 2006 om overvejelser vedrørende selskabsorganiseringen i forbindelse med en aftale om Cityringen. Rapporten er lagt til grund for det videre arbejde med valg af selskabsform. Overvejelserne er mundet ud i, at parterne har fundet, at interessentskabsformen er mest hensigtsmæssig af flere grunde.

For det første giver interessentskabsformen mulighed for, at der i interessentskabskontrakterne kan laves aftale om løbende indskud og udlodninger til/fra ejerne uden påvirkning af ejerandelene.

For det andet har interessentskabsformen vist sig mere egnet til at opretholde den forudsatte økonomiske balance mellem parterne, når arealudviklingsaktiviteterne adskilles fra metroaktiviteterne, idet en række skattemæssige konsekvenser ville skulle håndteres ved andre organisationsformer. Interessentskabsformen er således skattemæssig neutral for de tre parter, fordi det i et interessentskab er de enkelte interessenters skattemæssige status, der afgør beskattningen af et interessentskabs eventuelle overskud og udbytter. De tre interessenter staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune er ikke skattepligtige. Arealudviklingsselskabet I/S og Metroselskabet I/S skal dog betale energifgifter og andre skatter i øvrigt på linje med andre selskaber.

For det tredje giver interessentskabsformen mulighed for, at den gældende model for Københavns Kommunes tilbageføring af grundskyld til Ørestadsselskabet I/S kan videreføres. Ligeledes vil det nye arealudviklingsselskab – ligesom Ørestadsselskabet I/S er det i dag - være fritaget for at betale grundskyld af ikke-solgte arealer.

Det har været overvejet at foreslå begge selskaber oprettet som aktieselskaber med den begrundelse, at aktieselskabsformen bygger på en velkendt og lovreguleret model og har en forholdsvis entydig styringsmodel. Med et valg af aktieselskabsformen ville man imidlertid miste den fleksibilitet i forhold til indskud/udlodninger og grundskyldstilbageførsel, som knytter sig til interessentskabsformen. Samtidig udelukker valget af interessentskabsformen ikke anvendelsen af en række relevante regler fra aktieselskabsloven.

Således er det hensigten, at der ved fastlæggelse af arbejdsdelingen mellem ejere, bestyrelse og daglig ledelse vil blive taget udgangspunkt i aktieselskabslovens almindelige ordning. Dog vil det i lyset af de betydelige politiske interesser, der knytter sig til aktiviteterne i begge interessentskaber, være nødvendigt med en tættere relation mellem ejerne og bestyrelserne, end det almindeligvis er tilfældet i statslige aktieselskaber. Der lægges derfor op til, at der fastsættes forholdsvis detaljerede krav til den information, som selskaberne vil være forpligtet til at give ejerne, og tillige vil en række dispositioner forudsætte ejernes forudgående godkendelse.

Begge interessentskaber vil i øvrigt blive stillet over for krav, der svarer til dem, der stilles til statslige aktieselskaber, for så vidt angår regnskabsaflæggelse, meddelelse til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen om væsentlige begivenheder mv. Det betyder bl.a., at selskaberne skal udarbejde og offentliggøre såvel årsrapporter, halvårsrapporter samt kvartalsrapporter. Samtidig vil selskaberne straks skulle give Erhvervs- og Selskabsstyrelsen meddelelse om alle væsentlige forhold, der vedrører selskabet og kan antages at få betydning for selskabets fremtid, medarbejdere, interessenter og kreditorer.

Ovennævnte krav vil fremgå af de interessentskabskontrakter og vedtægter, der inden stiftelsen skal udarbejdes for Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. Interessentskabskontrakterne og vedtægterne vil være en del af stiftelsesdokumenterne. Interessentskabskontrakterne vil indeholde bestemmelser om forhold, der overvejende vedrører forholdet mellem ejerne. Dvs. bl.a. bestemmelser angående stiftelsen af de to selskaber, herunder ejernes forskellige indskud og forpligtelser, og ejernes rettigheder i forhold til bl.a. vedtægtsændringer og beslutninger, der kræver enighed mellem ejerne. Vedtægterne vil blive udarbejdet således, at de, som det gælder for aktieselskaber, overvejende vedrører forholdet mellem ejerne og interessentskabet samt dets ledelse. Vedtægterne vil bl.a. fastlægge regler for bestyrelsesudpegning, bestyrelsens ansvar og pligter i forhold til ejerne, direktionens ansvar og pligter, regnskabsaflæggelse, budget- og økonomiopfølgning, revision osv.

Det er således vurderingen, at det vil være hensigtsmæssigt med både en interessentskabskontrakt og en vedtægt for hvert af de to interessentskaber, frem for at have en interessentskabskontrakt, der også fungerer som vedtægt, som det i dag er tilfældet for Ørestadsselskabet I/S.

#### *4.1.1. Økonomien i de nye selskaber*

Overordnet etableres Arealudviklingsselskabet I/S ved, at interessentskabet overtager arealudviklingsaktiviteterne i Ørestadsselskabet I/S og alle aktiviteter fra Københavns Havn A/S, der samtidig opløses. Metroselskabet I/S etableres ved, at interessentskabet overtager aktiviteterne i Ørestadsselskabet I/S –

bortset fra de udskilte arealudviklingsaktiviteter – og i Frederiksbergbaneselskabet I/S. Samtidig opløses Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S.

Det økonomiske grundlag for de to nye interessentskaber etableres gennem de forpligtelser, som staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune påtog sig med principaftalen, jf. afsnit 2.1.

#### Statens forpligtelser:

- Indskud af statens andel på 45 pct. af Ørestadsselskabet I/S, inkl. Ørestadstadsselskabet I/S' ejerandel på 70 pct. af Frederiksbergbaneselskabet I/S.
- Indskud af statens aktier i Københavns Havn A/S, der er værdiansat til 4.300 mio. kr., hvoraf 4.000 mio. kr. er statens bidrag til Cityringen, og 300 mio. kr. medgår til delvis finansiering af fremtidige reinvesteringer i den eksisterende metro.
- Et kontantindskud på 41,7 mio. kr. til yderligere dækning af det fremtidige reinvesteringsbehov i den eksisterende metro.
- Indskud af den såkaldte Rigsarkivgrund, der er værdiansat til 300 mio. kr., til medfinansiering af Københavns Kommunes anlæg af en ny vejforbindelse mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnen, jf. akt 188 af 29. juni 2006.
- En yderligere forpligtelse på 100 mio. kr., der ligeledes skal bidrage til finansiering af tilskuddet til vejforbindelsen.

#### Københavns Kommunes forpligtelser:

- Indskud af kommunens andel på 55 pct. af Ørestadsselskabet I/S, inkl. Ørestadstadsselskabet I/S' ejerandel på 70 pct. af Frederiksbergbaneselskabet I/S.
- Et kontantindskud på 4.000 mio. kr., der enten erlægges ved selskabernes stiftelse eller over en periode på op til 10 år, jf. principaftalen.
- En forpligtelse til at bidrage kontant med yderligere 800 mio. kr. gennem tilbageførsel af kommunens fremtidige grundskyldsindtægter fra arealerne i Københavns Havn A/S.
- Den eksisterende forpligtelse til grundskyldstilbageførsel vedrørende arealerne i Ørestad, indtil gælden i Ørestadsselskabet I/S er afviklet, fortsættes, men forpligtelsen vil blive opgjort endeligt til ca. 2.400 mio. kr. og optræde som en egentlig fordring.
- Et kontantindskud på 50 mio. kr. til dækning af kommunens andel af en del af reinvesteringsforpligtelserne i den eksisterende metro.

#### Frederiksberg Kommunes forpligtelser:

- Indskud af kommunens ejerandel på 30 pct. af Frederiksbergbaneselskabet I/S.
- Et kontantindskud på 800 mio. kr., der enten erlægges ved selskabernes stiftelse eller over en periode på op til 10 år, jf. principaftalen.
- Et kontantindskud på 8,3 mio. kr. til dækning af kommunens andel af en del af reinvesteringsforpligtelserne i den eksisterende metro.
- Frederiksberg Kommunes nuværende årlige betaling til Frederiksbergbaneselskabet I/S på ca. 35 mio. kr. opretholdes, men forpligtelsen vil blive opgjort endeligt til ca. 843 mio. kr. og optræde som en egentlig fordring.

#### *4.1.2. Hovedprincipper for modelåbningsbalancer*

Der er på baggrund af principaftalen og arbejdsgruppens efterfølgende forslag til udmøntning af aftalen samt de tre ejeres tilslutning til den foreslåede model med to interessentskaber udarbejdet modelåbningsbalancer for de to nye selskaber.

Det forventes, at både Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S stiftes med regnskabsmæssig virkning fra 1. januar 2007. I så fald vil de endelige åbningsbalancer for de to selskaber blive fastsat på grundlag af de regnskabsmæssige balancer i Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Københavns Havn A/S pr. 31. december 2006 med eventuelle korrektioner.

Det betyder for det første, at de endelige åbningsbalancer vil kunne afvige fra de modelåbningsbalancer, der er udarbejdet med udgangspunkt i de relevante selskabers regnskabsmæssige balancer pr. 31. december 2005. For det andet vil der kunne være afvigelser mellem de endelige åbningsbalancer og dermed også forventningerne til

selskabernes fremtidige økonomi i forhold til de beregninger, der lå til grund for principaftalen, og som tog udgangspunkt i bl.a. Ørestadsselskabet I/S' daværende likviditetsbudget.

Særligt bemærkes, at de forpligtelser, de tre parter påtog sig med principaftalen, blev opgjort som nutidsværdier beregnet på grundlag af de forventede fremtidige betalingsstrømme og med en aftalt diskonteringsfaktor og et givet prisniveau. Som det fremgår ovenfor, er det valgt at fastholde de beløbstørrelser, der blev aftalt med principaftalen, uanset at der vil gå mere end et år fra principaftalens indgåelse til selskabernes stiftelse. Dette skal ses i lyset af, at de ændringer, en eventuel korrektion ville føre til på grundlag af den faktiske udvikling siden principaftalens indgåelse, vil være begrænset i forhold til den usikkerhed, der generelt knytter sig de to selskabers fremtidige økonomi, og særligt vurderes en korrektion ikke at ville føre til forskydninger i forholdet mellem de tre parter forpligtelser. Derfor vil hovedprincippet ved etableringen af de to interessentskaber være, at aktiver og passiver opgøres til markedsværdi. Aktiverne opdeles i metroaktiver, der overtages af Metroselskabet I/S, og arealudviklings- og havneaktiver, der overtages af Arealudviklingsselskabet I/S. Passiver, der kan henføres direkte til enten metroaktiviteter eller arealudviklings- og havneaktiviteter, fordeles på tilsvarende vis.

Øvrige passiver fordeles således, at Metroselskabet I/S stiftes med den egenkapital, der under de givne forudsætninger vil betyde, at Frederiksberg Kommunes indskud og forpligtelser vil være i overensstemmelse med kommunens ejerandel på 8,3 pct. i selskabet. Dette vil samtidig føre til, at Metroselskabet I/S forventes at blive gældfrit i 2049.

Det bemærkes, at det i forholdet mellem staten og Københavns Kommune er uden betydning, om gæld placeres i Metroselskabet I/S eller Arealudviklingsselskabet I/S, da forholdet mellem de to parter ejerandele er det samme i begge selskaber. Arealudviklingsselskabet I/S forventes med de anlagte forudsætninger i øvrigt at være gældfrit i 2035.

#### 4.1.3. Modelåbningsbalance for Metroselskabet I/S

Modelåbningsbalancen for Metroselskabet I/S pr. 1. januar 2007 kan specificeres som følger:

<b>Aktiver (mio. kr.)</b>	
Materielle anlægsaktiver	3.764
Rejsekort A/S	15
Tilgodehavende Frederiksberg Kommune	1.044
Øvrige tilgodehavender	1.344
Københavns Kommunens indskud i Cityring	4.000
Frederiksberg Kommunes indskud i Cityring	800
Andre arealbesiddelser	7
Reinvesteringspulje	100
Øvrige likvide midler	1.063
<b>Aktiver i alt</b>	<b>12.137</b>
<b>Passiver (mio. kr.)</b>	
Kapitalindestående (egenkapital)	8.815
Gældsforpligtelser	2.896
Banklån	36
Kreditorer og anden gæld	390
<b>Passiver i alt</b>	<b>12.137</b>

De materielle anlægsaktiver består overvejende af den eksisterende metro, herunder de af Ørestadsselskabet I/S' arealer, der anvendes i forbindelse med metrodriften. Åbningsbalancen for Metroselskabet I/S, herunder værdiansættelsen af metroen, aflægges i overensstemmelse med årsregnskabsloven (regnskabsklasse D). Åbningsbalancen vil indeholde en regnskabsmæssig nedskrivning af metroen i forhold til den værdi, hvormed den hidtil har været optaget i balancen for Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S. I forbindelse med etableringen af de to nye selskaber sker der således en revurdering af alle aktiver og passiver i de nuværende selskaber, idet aktiver og passiver overføres til en ny selskabsstruktur. Metroen vil indgå i åbningsbalancen med en værdi svarende til den forventede værdi af fremtidige pengestrømme relateret til metroen, således at metroens værdi modsvarer de forventede fremtidige passagerindtægter. Samfundsøkonomiske værdier vil således ikke længere indgå i opgørelsen af metroens bogførte værdi.

Nedskrivningen vil desuden have den konsekvens, at de fremtidige regnskabsmæssige resultater i det nye Metroselskab I/S alt andet lige vil være bedre end Ørestadsselskabet I/S' hidtidige regnskabsmæssige resultater, idet de årlige afskrivninger reduceres. Nedskrivningen har imidlertid alene regnskabsmæssig betydning og dermed ingen finansielle konsekvenser for ejerne.

Nedskrivningen vil dog afspejles i ejernes regnskaber. For statens vedkommende i statsregnskabets balance, idet ejerandelen af Metroselskabet I/S i statsregnskabet vil skulle indregnes til en

lavere værdi, end tilfældet er i dag.

Tilgodehavendet på Frederiksberg Kommune på 1.044 mio. kr. består dels af kommunens eksisterende gæld til Frederiksbergbaneselskabet I/S på 201 mio. kr., dels af den fordring på 843 mio. kr., der er nutidsværdien af

kommunens eksisterende årlige bidrag til Frederiksbergbaneselskabet I/S.

Københavns Kommunes og Frederiksberg Kommunes indskud til finansiering af Cityringen på henholdsvis 4.000 mio. kr. og 800 mio. kr. er her opført som fordringer, men vil udgå, såfremt kommunerne beslutter at erlægge hele beløbet ved selskabets stiftelse.

Reinvesteringspuljen på 100 mio. kr. er summen af de tre ejeres forpligtelse til at bidrage kontant til de forventede reinvesteringer i den eksisterende metro. Reinvesteringspuljen er fordelt efter ejerandele med 50 mio. kr. fra Københavns Kommune, 41,7 mio. kr. fra staten og 8,3 mio. kr. fra Frederiksberg Kommune. I det omfang, de tre ejere vælger at indbetale deres bidrag ved selskabets stiftelse, vil fordringen reduceres, eventuelt udgå. Det er forventningen, at staten vil indbetale sit bidrag på de 41,7 mio. kr. til reinvesteringer på tidspunktet for selskabets stiftelse.

De øvrige aktiver, der optræder, dvs. værdien af selskabets ejerandel i Rejsekort A/S, andre arealbesiddelser, øvrige tilgodehavender og likvide midler, overføres direkte fra Ørestadsselskabet I/S. Det bemærkes, at der blandt Metroselskabet I/S' aktiver vil være nogle grunde, der overtages fra Frederiksbergbaneselskabet I/S. Disse grundenes bogførte værdi er formentlig lavere end markedsværdien med de lokalplanbestemmelser, Frederiksberg Kommune agter at fastsætte. Da Frederiksberg Kommune vil have ret til 30 pct. af en sådan kapitalgevinst i det nuværende Frederiksbergbaneselskab I/S, men kun 8,3 pct. i det nye Metroselskab, er det mellem de tre parter aftalt, at Frederiksberg Kommune kompenseres for dette. Dette vil blive indføjet i stiftelsesdokumenterne.

Metroselskabet I/S vil få gældsforpligtelser på knap 2.900 mio. kr. og et kapitalindestående (egenkapital) på godt 8.800 mio. kr. Denne fordeling er som omtalt fastsat, således at der er overensstemmelse med Frederiksberg Kommunes aftalte ejerandel af Metroselskabet I/S på 8,3 pct. og værdien af de forpligtelser, kommunen har over for selskabet. Samtidig forventes Metroselskabet I/S med dette kapitalgrundlag på grundlag af de givne forudsætninger at være gældfrit i 2049.

Det bemærkes, at parterne i forbindelse med principaftalen besluttede, at der på nuværende tidspunkt skulle skabes sikkerhed for reinvesteringer i tekniske installationer mv., men at der ikke skulle indskydes midler til finansiering af større reinvesteringer i tog, tunneller og stationer. Det skyldes bl.a., at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at sige, hvornår der vil være behov for at gennemføre sådanne investeringer, hvorfor de ikke kan værdiansættes. I stedet blev der aftalt en forpligtelse for parterne til at betale for hver sin del af disse reinvesteringer i takt med, at behovet for dem opstår. Denne forpligtelse er ikke medtaget i modelåbningsbalancen og vil ikke fremgå af den endelige åbningsbalance.

Det bemærkes desuden, at ejerskabet til CMC-området i Ørestad Syd, (del af matr. nr. 919 Sundby Overdrev), som skal anvendes som teknisk areal for metroatlet, lægges i Metroselskabet I/S. I forbindelse med udarbejdelsen af stiftelsesdokumenter vil det blive sikret, at Metroselskabet I/S alene anvender arealet til metrorelaterede aktiviteter. Det vil ligeledes blive nærmere fastlagt, hvornår og hvorledes, Arealudviklingselskabet I/S får råderet over overskydende arealer, der kan omdannes til ikke-tekniske formål.

#### 4.1.4. Modelåbningsbalance for Arealudviklingselskabet I/S

Modelåbningsbalancen for Arealudviklingselskabet I/S pr. 1. januar 2007 kan specificeres som følger:

<b>Aktiver (mio. kr.)</b>	
Materielle anlægsaktiver	10.904
Finansielle anlægsaktiver	465
Tilgodehavende vedrørende ejendomssalg	448
Tilgodehavende fra staten	100
Tilgodehavender vedrørende grundskyld	3.200
Øvrige tilgodehavender	268
Likvide midler	200
<b>Aktiver i alt</b>	<b>15.585</b>
<b>Passiver (mio. kr.)</b>	

Åbningsbalancen for Arealudviklingselskabet I/S vil blive fastlagt på grundlag af den regnskabsmæssige balance for Københavns Havn A/S ultimo 2006 med eventuelle korrektioner samt Ørestadsselskabet I/S' arealudviklingsaktiviteter. Opløsningen udløser ikke beskatning, jf. den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 2. Værdien af arealer og investeringsejendomme i Københavns Havn A/S indregnes i åbningsbalancen for Arealudviklingselskabet I/S til skønnet markedsværdi pr. 1. januar 2007, hvor det bl.a. er forudsat, at grundpriserne følger statens forventninger til realvæksten i BNP og at der kan anvendes en diskonteringsfaktor på 4 pct. reaft. En tilsvarende vurdering lægges til grund ved opgørelsen af værdien af arealerne i Ørestadsselskabet I/S.

Aktiverne og passiverne fra de to nuværende selskaber Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S forventes at indgå

Kapitalindestående (egenkapital)	-84
Hensatte forpligtelser	32
Bank og obligationsgæld m.m.	14.820
Deposita	21
Gæld vedrørende vejforbindelse	700
Øvrig gæld	96
<b>Passiver i alt</b>	<b>15.585</b>

i de endelig åbningsbalancer for - og derved ved stiftelsen af - de to nye selskaber Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S med de værdier, som aktiverne og passiverne har den 31. december 2006. Det vil i givet fald betyde, at det i perioden fra 31. december 2006 til den endelige stiftelse vil være Københavns Havn A/S og Ørestadsselskabet I/S, der forvalter aktiverne og passiverne. Dette forhold vil være en konsekvens af en opsplitning og stiftelse med tilbagevirkende kraft – forventeligt - fra 1. januar 2007.

I modelåbningsbalancen er værdien af arealerne i såvel Ørestadsselskabet I/S som Københavns Havn A/S baseret på en forventning om, hvorledes værdien af arealerne kan udvikle sig i

forbindelse med en byudvikling på arealerne, idet det dog er forudsat, at der ikke foreløbigt igangsættes byudvikling i ydre Nordhavn. Hvorledes arealernes værdi konkret vil udvikle sig i fremtiden, vil bl.a. afhænge af renteutviklingen, den generelle økonomiske udvikling samt efterspørgslen efter bolig- og erhvervskvadratmeter i hovedstadsområdet. Der er ved værdiansættelse af arealerne forudsat en uændret fortsættelse af den eksisterende rækkefølgeplanlægning.

I de endelige åbningsbalancer forventes arealerne at indgå med en forsigtig skønnet markedsværdi baseret på en opdateret værdiansættelse. Det kan betyde, at arealerne i de endelige åbningsbalancer vil indgå med en anden værdi end i modelåbningsbalancerne.

I modelåbningsbalancen er de materielle anlægsaktiver opgjort til 10.904 mio. kr. Størstedelen af aktiverne udgøres af arealerne i Ørestad og Københavns Havn, men indeholder også andre materielle anlægsaktiver fra Københavns Havn A/S. Dertil kommer den tidligere Rigsarkivgrund, som staten indskyder som bidrag til, at Arealudviklingsselskabet I/S kan yde tilskud til vejforbindelsen mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnen. Ved Arealudviklingsselskabet I/S' overtagelse af arealer garanterer staten og Københavns Kommune solidarisk for, at de overtagne arealer kan afhændes til den forudsatte værdi.

Tilgodehavende fra staten på 100 mio. kr. er det kontante indskud, staten har forpligtet sig til med henblik på yderligere tilskud fra Arealudviklingsselskabet I/S til medfinansieringen af vejforbindelsen mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnen.

Tilgodehavende vedrørende grundskyld på 3.200 mio. kr. er Arealudviklingsselskabet I/S' fordring på Københavns Kommune vedrørende tilbageførsel af kommunens grundskyldsindtægter på henholdsvis 2.400 mio. kr. fra Ørestaden og 800 mio. kr. fra Nordhavnen.

De resterende aktivposter overtages direkte fra henholdsvis Københavns Havn A/S og i forbindelse med udspaltningen af arealudviklingsaktiviteterne i Ørestadsselskabet I/S.

De samlede aktiver er opgjort til knap 15.600 mio. kr.

På passivside optræder Arealudviklingsselskabet I/S' forpligtelse til at medfinansiere vejforbindelsen mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnen med 700 mio. kr. Grundlaget for denne medfinansiering er tilvejebragt ved statens indskud af 100 mio. kr. kontant og den såkaldte Rigsarkivgrund, der er værdiansat til 300 mio. kr. Dertil kommer, at Københavns Kommune er forpligtet til at tilvejebringe det planmæssige grundlag for Ydre Nordhavn, hvorved værdien af de af staten indskudte arealer fra Københavns Havn A/S skønnes at kunne forøges med 300 mio. kr., opgjort som nutidsværdi.

Det vil blive aftalt nærmere mellem staten og kommunen, hvornår tilskuddet skal betales, men det forventes, at en tredjedel af beløbet betales, når anlægget af vejforbindelsen påbegyndes, og at de sidste to tredjedele forfalder til betaling, når vejen er færdiganlagt.

Bank- og obligationsgælden udgør godt 14.800 mio. kr. blandt andet som et resultat af overførsel af gæld fra Metroselskabet I/S til Arealudviklingsselskabet I/S, jf. ovenfor. Gælden modsvares først og fremmest af værdien af statens indskud af Københavns Havn A/S på 4.300 mio. kr., værdien af Københavns Kommunes forpligtelse til at tilbageføre grundskyld for i alt 3.200 mio. kr. samt værdien af de ikke-solgte arealer i Ørestaden på ca. 6.600 mio. kr.

Endelig optræder en række mindre hensættelses- og gældsposter, der overtages direkte fra enten Københavns Havn A/S eller i forbindelse med udspaltningen af arealudviklingsaktiviteterne fra Ørestadsselskabet I/S.

Som det fremgår, forventes gælden i Arealudviklingsselskabet I/S at overstige den regnskabsmæssige værdi af aktiverne, dvs. selskabet stiftes med et negativt kapitalindestående. I modelåbningsbalancen er det opgjort til -84

mio. kr., men det kan blive større i den endelige åbningsbalance. Det skyldes overvejende, at de arealer, der skal udvikles og sælges, vil skulle værdiansættes forholdsvis konservativt, jf. ovenfor. Under de givne forudsætninger er det dog forventningen, at Arealudviklingsselskabet I/S kan realisere en værdi af arealerne, der er højere end den regnskabsmæssige værdi og dermed bidrage til, at selskabet kan dække sine gældsforpligtelser med den eksisterende aktivmasse. I det nuværende likviditetsbudget vil selskabet således blive gældfrit i 2035 med de nuværende forventninger til efterspørgsel og priser på arealer i København.

#### 4.1.5. Endelige åbningsbalancer og stiftelsesdokumenter

De endelige åbningsbalancer vil som nævnt blive udarbejdet på grundlag af årsrapporterne for 2006 for Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Københavns Havn A/S. Endvidere vil der som grundlag for åbningsbalancerne skulle ske en værdiansættelse af de væsentligste aktiver, dvs. især de eksisterende metroanlæg for Metroselskabet I/S og de arealer, der skal afhændes, for Arealudviklingsselskabet I/S. Åbningsbalancen for Metroselskabet I/S vil skulle revideres af rigsrevisor og en af Københavns Kommune udpeget revisor samt en revisor udpeget af Frederiksberg Kommune. Åbningsbalancen for Arealudviklingsselskabet I/S vil skulle revideres af rigsrevisor og en af Københavns Kommune udpeget revisor.

Desuden vil der skulle indgås aftaler mellem de to selskaber og hver af de respektive ejere i det omfang, at ejerne ikke indfrier deres forpligtelser ved selskabernes stiftelse. Aftalerne vil have en sådan form, at de kan medtages som et tilgodehavende i åbningsbalancerne for Metroselskabet I/S henholdsvis Arealudviklingsselskabet A/S. Det vil i aftalerne også blive fastlagt, hvordan tilgodehavenderne forrentes og afdrages.

Disse aftaler vil indgå i de samlede stiftelsesdokumenter for de to selskaber, herunder de endelige åbningsbalancer ledsaget af noter, bl.a. indeholdende en redegørelse for, hvordan Ørestadsselskabet I/S, nuværende aktiver og passiver, rettigheder og pligter fordeles mellem Arealudviklingsselskabet I/S og Metroselskabet I/S, interessentskabskontrakter, vedtægter mv. Stiftelsesdokumenter vil blive forelagt for Finansudvalget på et aktstykke og for de to kommuners kompetente politiske organer.

#### 4.2. Metroselskabet I/S

Med lovforslaget får det nye Metroselskab I/S til opgave at stå for projektering og anlæg af en Cityring som en metro, færdiggørelse af anlæg af Østamagerbanen (metroens 3. etape) samt stå for drift og vedligehold af den samlede metro.

Metroselskabet I/S overtager anlægs- og driftsopgaven vedrørende etape 1-3 fra Ørestadsselskabet I/S, som har varetaget opgaven på vegne af henholdsvis Frederiksbergbaneselskabet I/S, Østamagerbaneselskabet I/S samt Ørestadsselskabet I/S, jf. afsnit 3.1. Selskabet får således det samlede ansvar for både de eksisterende og kommende planlagte metrostrækninger.

Selskabet kan endvidere drive anden virksomhed, der har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med det at projekttere, anlægge og drive metro.

Selskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag.

Metroselskabet overtager samtlige Ørestadsselskabet I/S' kontraktlige forpligtelser vedrørende anlæg og drift af metroen.

#### 4.3. Arealudviklingsselskabet I/S

##### 4.3.1. Arealudviklingsselskabet I/S' formål

Arealudviklingsselskabet I/S har til formål at forestå udvikling af selskabets arealer samt forestå og muliggøre havnedrift i Københavns Havn. De arealer, som i dag ejes af henholdsvis Ørestadsselskabet I/S – bortset fra arealer tilknyttet driften af metroen – og Københavns Havn A/S, overtages i forbindelse med etableringen af selskabet. Selskabets arealer er således primært beliggende i Ørestad og langs havnefronten, primært i Nordhavnen og på Prøvestenen. Selskabet skal inden for rammerne af planlovgivningen drives på et forretningsmæssigt grundlag.

Ved udvikling af selskabets arealer forstås bl.a. omdannelse og salg på markedsvilkår af arealer til byudvikling med henblik på etablering af boliger og erhverv mv.

Selskabet skal arbejde for størst mulig værdiskabelse med henblik på i første omgang at kunne afvikle den gæld, som selskabet bliver etableret med, og på sigt at kunne skabe grundlag for overskud til ejerne, som skal deles i

overensstemmelse med ejerandelene i interessentskabet.

På de arealer, som i dag tilhører Københavns Havn A/S, skal Arealudviklingsselskabet I/S i lighed med Københavns Havn A/S dels stille arealer til rådighed for havnedrift, dels tilrettelægge og gennemføre omdannelse og afhændelse af arealer og ejendomme, der ikke længere skal anvendes til havnedrift.

På de arealer, der i dag tilhører Ørestadsselskabet I/S, skal Arealudviklingsselskabet I/S fortsat sørge for udvikling af Ørestad i overensstemmelse med de retningslinjer for planlægningen, der bl.a. fremgår af Helhedsplanen, og som også er indeholdt i Københavns Kommunes kommuneplan for Ørestaden.

Arealudviklingsselskabet I/S skal drives på et forretningsmæssigt grundlag, dvs. at selskabet skal agere kommercielt og har til opgave at skabe størst muligt overskud. Selskabet skal i forbindelse med udviklingen af selskabets arealer fastlægge en overordnet strategi for udvikling af selskabets arealer bl.a. under hensyntagen til udviklingen på ejendomsmarkedet og under hensyntagen til, at der skabes afvekslende og attraktive bolig- og erhvervs miljøer mv. Selskabet skal hvert 4. år udarbejde en egentlig forretningsstrategi bl.a. indeholdende overordnede mål for arealsalget, herunder salgstakten under hensyntagen til bl.a. konjunkturudviklingen, renteutviklingen samt det samlede udbud af arealer i hovedstadsområdet. Forretningsstrategien skal forelægges for ejerne til godkendelse.

Alle væsentlige beslutninger, herunder bl.a. fastlæggelse af salgsstrategier, beslutninger vedrørende større arealsalg osv., vil i henhold til interessentskabskontrakten kræve enighed mellem de to ejere.

Det forhold, at selskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag, udelukker ikke selskabet fra at foretage investeringer i projekter, der isoleret set ikke lever op til det normale forretningsmæssige afkastkrav, men det er en forudsætning, at sådanne investeringer kun gennemføres, hvis værdien af selskabet samlet set forøges. Investeringer i sådanne projekter vil skulle forelægges for de to ejere til enstemmig godkendelse. På den måde undgås det, at den ene af ejerne via selskabet har mulighed for at varetage egne interesser.

Arealudviklingsselskabet I/S får desuden overført nogle forpligtelser fra henholdsvis Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S, som isoleret set ikke bidrager til selskabets overskud. Bl.a. overtager selskabet de bolværker, der i dag tilhører Københavns Havn A/S, og dermed forpligtelsen til at vedligeholde disse. Selskabet har desuden en forpligtelse til at sørge for, at der kan foregå forskellige aktiviteter på og ved havnefronten udover den egentlige havnedrift, fx skabe mulighed for, at der fortsat kan være sejlkubber, roklubber, arbejde for bedre badevandskvalitet, skabe mulighed for fiskeri osv. I Ørestad overtager Arealudviklingsselskabet I/S bl.a. ansvaret for naturplejen i Grønjordssøområdet, deltagelse i natur- og miljøarrangementer mv.

I et langsigtet perspektiv skal selskabet afhænde samtlige de arealer og ejendomme, der ikke længere skal anvendes til havnedrift. Dette er imidlertid ikke ensbetydende med, at selskabet skal afhænde alle selskabets arealer hurtigst muligt. Selskabet har derimod som nævnt en forpligtelse til at få den størst mulige værdi ud af de arealer, som selskabet råder over. Det er således ikke på forhånd lagt fast, om selskabet skal sælge arealerne til private bygherrer, udleje arealerne, indgå i joint ventures o. lign. Dette afhænger af de til enhver tid gældende markedsvilkår. Arealudviklingsselskabet I/S vil under hensyntagen til en passende risikoafdækning, som godkendes enstemmig af ejerne, i enkelte situationer udøve egentlig udviklingsvirksomhed, dvs. deltage med risikovillig kapital i konkrete byggeprojekter mv. Der kan være situationer, hvor deltagelse i sådanne projekter kan medvirke til en værdiforøgelse af selskabets samlede arealportefølje. Københavns Havn A/S har i enkelte tilfælde deltaget i sådanne projekter. En tilsvarende mulighed vil eksistere for Arealudviklingsselskabet I/S. Som udgangspunkt vil samarbejdet foregå med private partnere, og deltagelse i et sådant partnerskab skal på forhånd godkendes af ejerne.

Arealudviklingsselskabet I/S får med lovforslaget mulighed for at oprette datterselskaber eller erhverve andele i andre selskaber med begrænset ansvar.

Selskabets konkurrenceudsatte aktiviteter vil enten skulle drives i juridiske enheder med begrænset ansvar, eller i moderselskabet under særlige betingelser. Såfremt konkurrenceudsatte aktiviteter drives i moderselskabet, vil der skulle udarbejdes et regnskabsreglement for selskabet, der tager højde for de økonomiske fordele, der er en følge af den manglende selskabsmæssige udskillelse. Regnskabsreglementet skal således sikre, at der ikke foregår krydssubsidiering af de kommercielle aktiviteter med midler hidrørende fra andre aktiviteter, og at der ved beregning af priser for de kommercielle aktiviteter indregnes den skattebelastning, som private aktører i modsætning til Arealudviklingsselskabet I/S har.

Arealudviklingsselskabet I/S får endvidere med lovforslaget mulighed for at indgå samarbejdsaftaler o. lign. i forbindelse med udøvelsen af selskabets virksomhed eller virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng hermed. Selskabet vil således have mulighed for at indgå samarbejde bl.a. med fonde om fx



medfinansiering af byggerier. Samarbejdet med fonde eller andre private aktører vil i alle tilfælde skulle ske under hensyntagen til selskabets formål, dvs. at samarbejdet skal have forretningsmæssig sammenhæng med selskabets virksomhed. Desuden skal samarbejdet ud fra en samlet betragtning medføre, at der sker en værdiforøgelse af selskabets aktiver, som overstiger den værdi selskabet ellers ville have haft.

Selve havnedriften forventes at fortsætte uberørt af organisationsændringen i regi af Copenhagen Malmö Port AB, blot med den ændring at Københavns Havn A/S' aktiepost overgår til Arealudviklingsselskabet I/S, samt at Arealudviklingsselskabet I/S indtræder som aftalepart i de indgåede lejeaftaler om benyttelse af havnefaciliteterne.

#### *4.3.2. Arealudviklingsselskabet I/S og den fysiske planlægning*

Arealudviklingsselskabet I/S' virksomhed skal udøves inden for rammerne af planlovgivningen. De overordnede rammer for byudviklingen i Hovedstaden, herunder princippet om stationsnær lokalisering fastlægges i landsplandirektivet for hovedstadsområdet – Fingerplan 2007. Landsplandirektivet bestemmer endvidere, at der i den kommunale planlægning skal fastlægges en rækkefølge for gennemførelsen af byudvikling og byomdannelse af regional betydning. Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i hovedstadsområdet som helhed efter forudgående forhandling mellem staten og kommunerne. På baggrund af landsplandirektivet vil Københavns Kommune udarbejde kommuneplaner, bl.a. for Nordhavnen, og inden en egentlig byudvikling kan påbegyndes, vil der blive udarbejdet lokalplaner for de enkelte områders anvendelse. Værdiansættelsen af Arealudviklingsselskabet I/S' arealer er baseret på en videreførelse af den eksisterende rækkefølgeplanlægning.

Arealudviklingsselskabet I/S skal således arbejde sammen med Københavns Kommune som planmyndighed om at få skabt det fornødne plangrundlag for udbygning af selskabets arealer. I medfør af tillægsaftalen mellem regeringen og Københavns Kommune til principaftale om etablering af Cityring af 2. december 2005, jf. afsnit 2.2.1, har Københavns Kommune forpligtet sig til at tilvejebringe det nødvendige plangrundlag for Århusgadeområdet, der bl.a. tilgodeser fortsat havnedrift og fortsat rummelighed med mulighed for etablering af minimum 400.000 etagemeter nybyggeri - bolig og erhverv. Kommunen har tillige forpligtet sig til at etablere den nødvendige kommunale vejinfrastruktur til og fra Århusgade-området. Københavns Kommune har endvidere under hensyntagen til stationsnærhedsprincippet forpligtet sig til at tilvejebringe det nødvendige plangrundlag, der muliggør udvikling af yderligere 200.000 etagemeter i ydre Nordhavn, i tilknytning til Århusgade-området, herunder forpligtet sig til at tilvejebringe den nødvendige vejkapacitet i krydsene ved Sundkrogsgade og Århusgade. Udviklingen af ydre Nordhavn planlægges indtil videre tidligst at ske fra 2015, idet Århusgadeområdet skal udvikles først.

I forbindelse med udviklingen af Nordhavnen er Arealudviklingsselskabet I/S pålagt en forpligtelse til at bidrage med 700 mio. kr. til en vejforbindelse mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnen. Det er Københavns Kommune, der skal anlægge vejen, jf. tillægsaftalen mellem regeringen og Københavns Kommune til principaftale om etablering af en Cityring mv.

I Ørestad skal planlægningen som nævnt ske i overensstemmelse med Helhedsplanen for området, som blev udarbejdet i 1995. Det fremgår af det nuværende lovgrundlag, at det samlede etageareal i Ørestaden nord for Vejlands Allé ikke må overstige 0,8 mio. etagemeter, samt at det samlede etageareal i Ørestaden Syd ikke må overstige 2,3 mio. etagemeter. Denne bestemmelse er ikke foreslået gentaget i lovforslaget, hvilket skyldes, at der ønskes mere fleksibilitet, såfremt det måtte vise sig, at der i enkelte bydele i Ørestad kan ske en optimering, der kan øge indtjeningen for selskabet, uden at det går udover det samlede helhedsindtryk af Ørestad. Det er således fortsat udgangspunktet, at der samlet set kan bebygges 3,1 mio. etagemeter i Ørestad. Størstedelen af denne bebyggelsesmulighed er allerede udmøntet i lokalplaner.

Det fremgår endvidere af det nuværende lovgrundlag for Københavns Havn A/S og Ørestadsselskabet I/S, at de to selskaber skal sørge for en byudvikling af høj kvalitet. Kvalitative bestemmelser om byudvikling er ikke medtaget i formålsbestemmelsen for Arealudviklingsselskabet I/S. Dette betyder ikke, at Arealudviklingsselskabet I/S ikke vil satse på en byudvikling af høj kvalitet, idet en byudvikling af høj kvalitet i høj grad vil medvirke til at sikre opfyldelse af selskabets målsætning om størst mulig værdiskabelse. Det er imidlertid fundet mest hensigtsmæssigt, at det ikke er et egentligt lovkrav, idet hensynet til en byudvikling af høj kvalitet varetages bedst gennem en ansvarlig byudvikling fra selskabets side inden for de rammer, som Københavns Kommune fastlægger som planmyndighed.

#### *4.3.3. Arealudviklingsselskabet I/S og infrastruktur*



Arealudviklingsselskabet I/S skal i forbindelse med udviklingen af selskabets arealer også stå for etablering af overordnet sædvanlig infrastruktur på egne arealer, men det foreslås, at selskabet som udgangspunkt ikke skal have infrastrukturforpligtelser derudover. Selskabet må således som udgangspunkt ikke bidrage til infrastrukturinvesteringer udover, hvad der er normalt for en grundejer, der ønsker at maksimere værdien af et areal, bortset fra at selskabet i henhold til principaftalen har en eksplicit forpligtelse til at bidrage økonomisk til en vejforbindelse til Nordhavnen, jf. § 15, stk. 9. Beslutninger om, at selskabet trods udgangspunktet skal bidrage til infrastrukturinvesteringer, der ikke umiddelbart er forretningsmæssigt grundlag for, vil blive betragtet som en væsentlig beslutning, som i henhold til interessentskabskontrakten vil kræve enighed mellem de to ejere.

#### 4.3.4. Havnedriften

Det forventes, at havnedriften i Københavns Havn fortsat vil foregå i regi af Copenhagen Malmö Port AB (CMP), som er et svensk aktieselskab, der ejes ligeligt af Københavns Havn A/S og Malmö Hamn AB. Lovforslaget giver mulighed for, at Arealudviklingsselskabet I/S kan overtage Københavns Havn A/S' aktiepost i CMP, samt at Arealudviklingsselskabet I/S indtræder som aftalepart i de indgåede lejeaftaler om benyttelse af havnefaciliteterne mellem CMP og Københavns Havn A/S, i stedet for Københavns Havn A/S.

Arealudviklingsselskabet I/S skal tilpasse de overordnede rammer for havnedrift i Københavns Havn i forhold til markedet.

#### 5. Kommunernes låneadgang

I Metroselskabet I/S indskyder Københavns Kommune 4.000 mio. kr. og Frederiksberg Kommune 800 mio. kr., jf. § 5. Indenrigs- og Sundhedsministeriet er indstillet på at give de to kommuner dispensation til optagelse af lån til finansiering af disse indskud. For det andet vil de to kommuner endvidere få dispensation til at optage lån til finansiering af eventuelt yderligere indskud, herunder uforudsete udgifter, der måtte være nødvendige for gennemførelse af anlægget af Cityringen. For det tredje vil dispensationen omfatte lån til finansiering af eventuelt indskud vedrørende reinvesteringer i metroen samt til tilkøb og optioner, som Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har mulighed for at vælge i forbindelse med gennemførelse af anlægget af Cityringen, jf. lovforslaget om en Cityring. Til dispensationen til låneoptagelse vil der blive knyttet den betingelse, at de to kommuner årligt indberetter lånoptagelsen efter denne lovs § 5 til Indenrigs- og Sundhedsministeriet.

Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S kan endvidere optage lån til finansiering af selskabernes aktiviteter, jf. §§ 13 og 21. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune hæfter for selskabernes gæld i forhold til deres ejerandele i de to selskaber. Frederiksberg Kommune kan uden for kommunens låneramme hæfte for lån optaget af Metroselskabet I/S, og Københavns Kommune kan hæfte for lån optaget af begge selskaber uden for kommunens låneramme.

Med hjemmel i den kommunale styrelseslov § 58 er indenrigs- og sundhedsministeren bemyndiget til at fastsætte regler om kommunernes låntagning. Indenrigs- og Sundhedsministeriet er i den forbindelse indstillet på at give kommunerne dispensationen både når det gælder lån til finansiering af de to kommuners aktuelle indskud og eventuelle yderligere indskud til finansiering af uforudsete udgifter og reinvesteringer i metroen samt til tilkøb og optioner. Uden for kommunernes låneramme kan de to kommuner endvidere hæfte for deres andele i selskabernes lånoptagelse.

#### 6. Skattemæssige forhold

Skattemæssigt anses et interessentskab ikke som et selvstændigt skattesubjekt. Interessentskaber er i skattemæssig henseende transparente. Hver deltager anses for at eje en ideel andel af interessentskabets aktiver og passiver. Det indebærer, at det er deltagerne i interessentskabet, der beskattes af indkomsten i interessentskabet.

Da staten eller kommunerne ikke er indkomstskattepligtige, jf. selskabsskatteovens § 3, stk. 1, nr. 1 og 2, vil hverken indkomsten i Metroselskabet I/S eller Arealudviklingsselskabet I/S blive beskattet. Det er bl.a. en konsekvens af denne skattemæssige behandling, at der kan ske udlodning af overskud fra selskaberne uden beskatning, ligesom det ikke har skattemæssige konsekvenser for selskaberne, hvis deltagerne foretager yderligere indskud i selskaberne. Fortjeneste ved afhændelse af de arealer, som Arealudviklingsselskabet I/S udvikler, vil også kunne ske uden beskatning.

I det omfang, Metroselskabet I/S eller Arealudviklingsselskabet I/S driver virksomhed gennem datterselskaber eller andre selskaber med begrænset ansvar, vil indkomsten i disse selskaber være skattepligtig efter de almindelige regler.

Ved stiftelsen af Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S overtager Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S aktiviteterne i Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Københavns Havn A/S. Overtagelsen af aktiver og passiver fra Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S vil efter de gældende regler om beskatning af interessentskaber, jf. ovenfor, ikke have skattemæssige konsekvenser.

Derimod vil Arealudviklingsselskabet I/S' overtagelse af Københavns Havn A/S' aktiver og passiver efter gældende regler ikke kunne ske uden skattemæssige konsekvenser. Efter gældende regler ville indskuddet i forbindelse med opløsningen af Københavns Havn A/S udløse beskatning af fortjeneste og tab på samtlige aktiver og passiver, der overtages af Arealudviklingsselskabet I/S.

Derfor indeholder lovforslaget en bestemmelse i § 3, stk. 2, om, at overtagelsen af aktiviteterne og opløsningen af Københavns Havn A/S ikke udløser beskatning. Dermed kan indskuddet af Københavns Havn A/S bidrage til finansieringen af Cityringen i overensstemmelse med, hvad der er forudsat i principaftalen mellem regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune.

#### *7. Moms i relation til anlæg og drift af metro*

Det fremgår af principaftalen, at det blev lagt til grund for det videre arbejde, at den momsmodel, der gælder for den nuværende metro, videreføres i det nye selskab.

Den nuværende ordning gælder både for Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S, men da det er Ørestadsselskabet I/S, der har udbudt og kontraheret om driften af metroen, jf. afsnit 3.1, omtales i det følgende alene Ørestadsselskabet I/S.

Ørestadsselskabet I/S ejer metroanlægget og metrotogene. Ørestadsselskabet I/S driver ikke selv metroen, men har indgået en kontrakt om driftsopgaven med Ansaldo, som pt. er driftsentreprenør på metroaktiviteterne. Dvs. at Ansaldo driver og vedligeholder metroen. Herudover udfører Ansaldo visse anlægsopgaver. De nærmere betingelser for driften og vedligeholdelsen er aftalt i en kontrakt benævnt O/M-kontrakten (Operations and Maintenance).

Som et led i O/M-kontrakten udlejer Ørestadsselskabet I/S metroanlægget og metrotog til Ansaldo og betaler moms af lejen. Billetindtægter fra metroen tilfalder Ørestadsselskabet I/S. Den momspligtige leje opgøres som Ørestadsselskabet I/S' nettodriftsresultat, dvs. forskellen mellem billetindtægterne og betalingen i henhold til O/M-kontrakten til Ansaldo.

Dette nettodriftsresultat er ikke voldsomt stort og giver indtil videre en årlig momsafregning i størrelsesordenen 10-20 mio. kr.

Betalingen til Ansaldo for drift og vedligeholdelse anses for at være momsfri personbefordring. Begrundelsen for dette er, at Ansaldo udfører personbefordring, som er momsfri i henhold til momslovens § 13.

Ørestadsselskabet I/S har på grundlag af den momspligtige udlejningsaktivitet momsfradragsret for moms på anlægsomkostninger. Værdien af dette momsfradrag udgør ca. 2,5 mia. kr. for etape 1-3.

Ørestadsselskabet I/S har på den baggrund indgået en momsafteale med Skat. Aftalen tager udgangspunkt i det cash-flow, som genereres via metroens drift. Den momspligtige aktivitet (udleje af anlæg og driftsmidler) pålægges moms, og størrelsen på lejen fastsættes ud fra en økonomisk set rimelig vurdering.

Denne ordning vurderes at kunne fortsætte i den nye selskabskonstruktion.

#### *8. Offentlig indsigt*

Det fremgår af principaftalen, at de nye selskaber skal være omfattet af reglerne i offentlighedsloven og forvaltningsloven. Det fremgår endvidere af principaftalen, at det skal sikre, at borgerne så vidt muligt kan få oplysninger om selskabernes aktiviteter, der vil have stor betydning for hovedstadens udvikling.

Offentlighedsloven, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder i dag for Københavns Havn A/S, mens Ørestadsselskabet I/S ikke er direkte omfattet af de nævnte love, men selskabet agerer, som om selskabet var omfattet af offentlighedsloven.

De foreslåede bestemmelser vil betyde, at både Arealudviklingsselskabet I/S og Metroselskabet I/S bliver omfattet af offentlighedsloven, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand.

#### *9. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

De to nye interessentskaber etableres på grundlag af de nuværende aktiver og passiver i Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S.

Herudover overtager Arealudviklingsselskabet I/S fra staten alle aktiviteter i Københavns Havn A/S svarende til en værdi på 4.600 mio. kr.

Endvidere indskydes i Arealudviklingsselskabet I/S den tidligere Rigsarkivgrund af staten til en anslået værdi af 300 mio. kr., en fordring på staten på 100 mio. kr. og en fordring på Københavns Kommune på 800 mio. kr. Samtidig omdannes Københavns Kommunes eksisterende grundskyldforpligtelse vedrørende arealerne i Ørestaden til en fordring på kommunen på 2.400 mio. kr. Tilbageførslen af grundskyld vedrørende Ørestaden ophører, hvis den samlede nettogæld i de to selskaber går i nul, inden denne del af tilbageførslen når op på 2.400 mio. kr.

Den samlede nettogæld bør i den forbindelse defineres som summen af nettogælden i Arealudviklingsselskabet I/S, nettogælden i Metroselskabet I/S og eventuelle yderligere kapitalindskud fra ejerne i de to selskaber.

I Metroselskabet I/S indskyder Københavns Kommune 4.000 mio. kr. og Frederiksberg Kommune 800 mio. kr. samtidig med, at Metroselskabet I/S får en fordring på ejerne på 100 mio. kr. Endelig omdannes Frederiksberg Kommunes eksisterende finansieringsbidrag til Frederiksbergbaneselskabet I/S til en fordring på kommunen på 843 mio. kr., der indskydes i Metroselskabet I/S.

Opløsningen af Københavns Havn A/S undtages for ophørsbeskatning svarende til et selskabsskatteprovenu på op mod 900 mio. kr. ved den almindelige selskabsskattesats på 28 pct. Af dette provenu ville 13,41 pct. være tilfaldet Københavns Kommune som hjemstedskommune i det tredje år efter ophøret. Efter den nye kommunale udligningsreform ville 50 pct. af Københavns Kommunes andel af ophørsbeskatningen tilgå udligningspuljen, hvoraf Københavns Kommune dog får en andel. Med undtagelsen fra ophørsbeskatning reduceres udligningspuljen tilsvarende.

Endelig indebærer den nye struktur en risiko for ejerne i forhold til de fremtidige indtægter og udgifter, herunder udgifter til anlæg af cityringen, indtægter ved arealsalg og driften af den samlede metro, herunder billetindtægter.

Der følger naturlige administrative opgaver i forbindelse med varetagelsen af ejerskabet af Metroselskabet I/S for staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune og for Arealudviklingsselskabet I/S for staten og Københavns Kommune.

Lovforslaget indeholder ikke konsekvenser for regionerne.

#### *10. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget har ingen økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### *11. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

#### *12. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget indeholder ikke administrative konsekvenser for borgerne.

#### *13. Forholdet til EU-retten*

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

Lovforslaget indeholder hjemmel til, at Arealudviklingsselskabet I/S' overtagelse af aktiviteter og opløsningen af Københavns Havn A/S kan ske uden beskatning. Den manglende beskatning af fortjeneste og tab på samtlige aktiver og passiver, der overtages af Arealudviklingsselskabet I/S, vurderes ikke i sig selv at kunne anses som statsstøtte, idet den manglende beskatning ikke vil medføre nogen overkapitalisering i forhold til interessentskabets kapitalbehov. Eventuelle overskydende midler skal endvidere anvendes til offentlige formål.

Såfremt ikke alle kommercielle aktiviteter udskilles i særlige selskaber med begrænset ansvar, kræves det, at der udarbejdes et regnskabsreglement for Arealudviklingsselskabet I/S, der tager højde for de økonomiske fordele for de kommercielle aktiviteter, der er en følge af den manglende selskabsmæssige udskillelse, og de fordele, interessentskabet vil have. Endvidere er regnskabsreglementets formål at sikre mod krydssubsidiering af de kommercielle aktiviteter med midler hidrørende fra andre aktiviteter.

#### *14. Høring*

Lovforslaget er sendt til høring hos de myndigheder og organisationer, der fremgår af bilag 3 til lovforslaget.

Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne giver anledning til.

#### 14. Sammenfattende skema

##### Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	<p>De to nye interessentskaber etableres på grundlag af de nuværende aktiver og passiver i Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S. Herudover overtager Arealudviklingsselskabet I/S alle aktiviteter i Københavns Havn A/S fra staten svarende til en værdi på 4.600 mio. kr. Endvidere indskydes i Arealudviklingsselskabet I/S den tidligere Rigsarkivgrund af staten til en værdi af 300 mio. kr., en fordring på staten på 100 mio. kr. og en fordring på Københavns Kommune på 800 mio. kr. Samtidig omdannes Københavns Kommunes eksisterende grundskyldforpligtelse vedrørende arealerne i Ørestaden til en fordring på kommunen på 2.400 mio. kr. Den samlede nettogæld bør i den forbindelse defineres som summen af nettogælden i Arealudviklingsselskabet I/S, nettogælden i Metroselskabet I/S og eventuelle yderligere kapitalindskud fra ejerne i de to selskaber.</p> <p>I Metroselskabet I/S indskyder Københavns Kommune 4.000 mio. kr. og Frederiksberg Kommune 800 mio. kr. samtidig med, at Metroselskabet I/S får en fordring på ejerne på 100 mio. kr. Endelig omdannes Frederiksberg Kommunes eksisterende finansieringsbidrag til Frederiksbergbaneselskabet I/S til en fordring på kommunen på 843 mio. kr., der indskydes i Metroselskabet I/S.</p> <p>Opløsningen af Københavns Havn A/S undtages fra ophørsbeskatning på op mod 900 mio. kr. svarende til den almindelige selskabsbeskatning</p>

		på 28 pct. Af de 28 pct. ville 13,4 pct. være tilfaldet Københavns Kommune. Efter den nye udligningsreform ville 50 pct. af Københavns Kommunes andel af ophørsbeskatningen tilgå udligningspuljen, hvoraf Københavns Kommune får en andel. Med undtagelsen fra ophørsbeskatning reduceres udligningspuljen tilsvarende. Endelig indebærer den nye struktur en risiko for ejerne i forhold til de fremtidige indtægter og udgifter, herunder udgifter til anlæg af cityringen, driften af den samlede metro og indtægterne ved arealsalg. Lovforslaget har ikke økonomiske konsekvenser for regionerne.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Der følger naturlige administrative opgaver i forbindelse med varetagelsen af ejerskabet af Metroselskabet I/S for staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune og for Arealudviklingsselskabet I/S for staten og Københavns Kommune.  Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for regionerne.	Der følger naturlige administrative opgaver i forbindelse med varetagelsen af ejerskabet af Metroselskabet I/S for staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune og for Arealudviklingsselskabet I/S for staten og Københavns Kommune.  Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for regionerne.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 skaber mulighed for, at transport- og energiministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg kommune kan oprette et interessentskab ved navn Metroselskabet I/S.

Ejerandelene i Metroselskabet I/S er fastlagt, således at Københavns Kommune ejer 50 pct., transport- og

energiministeren ejer 41,7 pct. og Frederiksberg Kommune ejer 8,3, pct. Ejerandelene er fastlagt i principaftalen af 2. december 2005, hvoraf det også fremgår, at de tre parter er enige om at finansiere uforudsete udgifter i forhold til de aftalte ejerandele. Senere ændringer i værdierne vil således ikke rykke på ejerandelene.

Det foreslås i stk. 2, at transport- og energiministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune efter enstemmig beslutning kan ændre selskabets navn.

Bestemmelsen i stk. 3 giver hjemmel til, at stiftelsen i regnskabsmæssig henseende kan ske med tilbagevirkende kraft til den 1. januar i stiftelsesåret. Det forventes, at stiftelsen vil ske med virkning fra 1. januar 2007.

#### *Til § 2*

Det foreslås i stk. 1, at transport- og energiministeren og Københavns Kommune kan oprette et interessentselskab ved navn Arealudviklingselskabet I/S.

Ejerandelene er fastlagt således, at Københavns Kommune ejer 55 pct. af selskabet, transport- og energiministeren ejer 45 pct. Ved udvikling af selskabets arealer forstås bl.a. omdannelse og salg på markedsvilkår af arealer til byudvikling med henblik på etablering af boliger og erhverv mv.

Det foreslås i stk. 2, at transport- og energiministeren og Københavns Kommune efter enstemmig beslutning kan ændre selskabets navn. Ejerandelene er fastlagt i principaftalen af 2. december 2005, og senere ændringer i værdierne rykker ikke på ejerandelene.

Bestemmelsen i stk. 3 giver hjemmel til, at stiftelsen i regnskabs- og skattemæssig henseende kan ske med tilbagevirkende kraft til den 1. januar i stiftelsesåret. Derved undgås, at der i forbindelse med opløsningen af Københavns Havn A/S, jf. § 3, skal udarbejdes særlige regnskabs- og skattemæssige opgørelser. Det forventes, at stiftelsen vil ske med virkning fra 1. januar 2007.

#### *Til § 3*

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 angiver, at Arealudviklingselskabet I/S overtager samtlige aktiver og passiver samt indtræder i samtlige rettigheder og pligter i Københavns Havn A/S.

Dette gælder generelt uanset karakter, retsgrundlag og stiftelsestidspunkt for de omhandlede rettigheder og pligter samt aktiver og passiver, således både rettigheder og pligter indgået på offentligretligt som privatretligt grundlag.

Arealudviklingselskabet I/S skal således fuldt ud respektere alle vilkår i kontrakter, overenskomster, lejeaftaler mv., som er indgået af Københavns Havn A/S, ligesom Arealudviklingselskabet I/S indtræder i alle rettigheder, der oprindeligt tilkom Københavns Havn A/S.

Det foreslås, at Københavns Havn A/S opløses uden likvidation.

Det foreslås i stk. 2, at overtagelsen – og opløsningen – af Københavns Havn A/S kan ske uden beskatning.

Efter gældende regler ville overtagelsen i forbindelse med opløsningen af Københavns Havn A/S udløse beskatning af fortjeneste og tab på samtlige aktiver og passiver, der indskydes i Arealudviklingselskabet I/S på samme måde, som hvis aktiver og passiver var blevet solgt til tredjemand.

Med forslaget kan overtagelsen og opløsningen af Københavns Havn A/S ske skattefrit.

Det foreslås i stk. 3, at opløsningen kan ske med tilbagevirkende kraft til den 1. januar i stiftelsesåret for Arealudviklingselskabet I/S. Dermed opnås overensstemmelse med hjemmel til stiftelse med tilbagevirkende kraft i § 2, stk. 3.

#### *Til § 4*

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 angiver, at Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S ved stiftelsen overtager alle aktiver og passiver og indtræder i alle rettigheder og pligter i Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S. Samtidig opløses Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S. Københavns Kommune ejer 55 pct. af Ørestadsselskabet I/S, og staten ejer 45 pct. Ørestadsselskabet I/S ejer 70 pct. af Frederiksbergbaneselskabet I/S og Frederiksberg Kommune 30 pct.

I stk. 2 foreslås det, at Metroselskabet I/S ved stiftelsen overtager samtlige aktiver og passiver og indtræder i samtlige rettigheder og pligter, der hører til Ørestadsselskabet I/S' metroaktiviteter.

Den endelige fordeling af Ørestadsselskabet I/S' aktiver og passiver og rettigheder og pligter sker i forbindelse med udarbejdelsen af stiftelsesdokumenter for Arealudviklingselskabet I/S og Metroselskabet I/S, jf. stk. 5. Den foreslåede bestemmelse er således alene en overordnet angivelse af, at aktiver og passiver, rettigheder og pligter,

der har med metroaktivitet at gøre, det være sig anlægs- eller driftsaktiviteter mv., skal overtages af Metroselskabet I/S. Bl.a. indtræder Metroselskabet I/S i voldgiftsagen, hvor anlægsentreprenøren COMET i forbindelse med entreprenørens slutopgørelse har fremsat et krav på ca. 2.000 mio. kr. over for metroselskaberne. Ørestadsselskabet I/S har efter at have gennemgået kravene meddelt COMET, at disse krav i det væsentlige må afvises på det foreliggende grundlag. COMET har efterfølgende indbragt kravet for en voldgift. Det er Ørestadsselskabet I/S' vurdering, at en afgørelse i sagen kan forventes i 2008-2009.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 3 angiver, at Metroselskabet I/S ved stiftelsen overtager samtlige Frederiksbergbaneselskabet I/S' aktiver og passiver, ligesom Metroselskabet I/S indtræder i samtlige rettigheder og pligter.

Dette gælder generelt uanset karakter, retsgrundlag og stiftelsestidspunkt for de omhandlede rettigheder og pligter samt aktiver og passiver, således både rettigheder og pligter indgået på offentligretligt som privatretligt grundlag.

Metroselskabet I/S skal således fuldt ud respektere alle vilkår i kontrakter, overenskomster, lejeaftaler mv., som er indgået af Frederiksbergbaneselskabet I/S, ligesom Metroselskabet I/S også indtræder i alle rettigheder, der oprindeligt tilkom Frederiksbergbaneselskabet I/S.

Bl.a. overtager Metroselskabet I/S således fordringen på Frederiksberg Kommune vedrørende kommunens gæld til Frederiksbergbaneselskabet I/S. Frederiksberg Kommunes gæld til Frederiksbergbaneselskabet I/S udgør 201 mio. kr. og vedrører meromkostninger til flytning af Frederiksberg Station, samt overdækning mv. af strækningen Frederiksberg til Solbjerg.

Frederiksbergbaneselskabet I/S ejer en række grunde, der er bogført til en forholdsvis lav værdi. Frederiksberg Kommune har oplyst, at lokalplanen for disse grunde overvejes ændret med henblik på at muliggøre nybyggeri, hvilket vil føre til en værdistigning. Så længe grundene er ejet af Frederiksbergbaneselskabet I/S, vil 30 pct. af sådanne værdistigninger tilkomme Frederiksberg Kommune, mens de 70 pct. vil tilfalde Ørestadsselskabet I/S og dermed staten og Københavns Kommune, mens Frederiksberg Kommunes andel af en eventuel værdistigning i Metroselskabet I/S kun vil være 8,3 pct. Staten og de to kommuner er enige om at ville indgå en aftale, der medfører, at Frederiksberg Kommune opnår en andel af værdistigninger på de relevante grunde på 30 pct. Det drejer sig om arealer ved Forum og Solbjerg stationer, matrikelnummer 19 ba ved Forum station og en del af matrikelnummer 239 e ved Solbjerg station. Aftalen vil indgå som en del af stiftelsesdokumenterne.

I stk. 4 foreslås det, at Arealudviklingsselskabet I/S ved stiftelsen overtager samtlige aktiver og passiver og indtræder i samtlige rettigheder og pligter, der hører til Ørestadsselskabet I/S' arealudviklingsaktiviteter.

Den endelige fordeling af Ørestadsselskabet I/S' aktiver og passiver og rettigheder og pligter sker i forbindelse med udarbejdelsen af stiftelsesdokumenter for Arealudviklingsselskabet I/S og Metroselskabet I/S, jf. stk. 5. Den foreslåede bestemmelse er således alene en overordnet angivelse af, at aktiver og passiver, rettigheder og pligter, der har med Ørestadsselskabet I/S' arealudviklingsaktiviteter at gøre, overtages af Arealudviklingsselskabet I/S.

Det foreslås i stk. 5, at den endelige fordeling mellem Arealudviklingsselskabet I/S og Metroselskabet I/S af de overtagne aktiver og passiver, rettigheder og pligter fra Ørestadsselskabet I/S, jf. stk. 2 og 4, vil blive fastlagt ved aftaler mellem transport- og energiministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune i forbindelse med udarbejdelsen af stiftelsesdokumenter for Arealudviklingsselskabet I/S og Metroselskabet I/S.

Der vil med udarbejdelsen af stiftelsesdokumenterne således blive gjort op med alle aktiver og passiver, rettigheder og pligter, som vil blive delt mellem Arealudviklingsselskabet I/S og Metroselskabet I/S, jf. stk. 2 og 4. Dette gælder generelt uanset karakter, retsgrundlag og stiftelsestidspunkt for de omhandlede rettigheder og pligter samt aktiver og passiver, således både rettigheder og pligter indgået på offentligretligt som privatretligt grundlag.

Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S skal således fuldt ud respektere alle vilkår i kontrakter, overenskomster, lejeaftaler mv., som er indgået af Ørestadsselskabet I/S, ligesom Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S indtræder i alle rettigheder, der oprindeligt tilkom Ørestadsselskabet I/S.

Desuden vil der skulle indgås aftaler mellem de to selskaber og hver af de respektive ejere i det omfang, at ejerne ikke indfrier deres forpligtelser ved selskabernes stiftelse. Aftalerne vil have en sådan form, at de kan medtages som et tilgodehavende i åbningsbalancerne for Metroselskabet I/S henholdsvis Arealudviklingsselskabet A/S. Det vil i aftalerne også blive fastlagt, hvordan tilgodehavenderne forrentes og afdrages.

Disse aftaler vil indgå i de samlede stiftelsesdokumenter for de to selskaber. Stiftelsesdokumenterne vil endvidere omfatte de endelige åbningsbalancer for de to interessentskaber, interessentskabskontrakter, vedtægter

mv. Disse stiftelsesdokumenter vil blive forelagt for Finansudvalget på et aktstykke og for de to kommuners kompetente politiske organer.

#### *Til § 5*

Med den foreslåede bestemmelse i stk. 1 beskrives indskuddet af nettoaktiver i Metroselskabet I/S ved stiftelsen, udover Metroselskabet I/S' overtagelse af Ørestadsselskabet I/S' metroaktiviteter og Frederiksbergbaneselskabet I/S.

For det første indskyder Københavns Kommune 4.000 mio. kr. Beløbet skal enten erlægges ved Metroselskabet I/S' stiftelse eller ved årlige bidrag, der mindst svarer til 1/10 af det samlede indskud plus påløbne renter.

For det andet indskyder Frederiksberg Kommune 800 mio. kr. Beløbet skal enten erlægges ved Metroselskabet I/S' stiftelse eller ved årlige bidrag der mindst svarer til 1/10 af det samlede indskud plus påløbne renter.

Københavns Kommunes og Frederiksberg Kommunes indskud forrentes og afdrages efter aftale mellem ejerne og Metroselskabet I/S. En sådan aftale vil skulle udarbejdes i forbindelse med udarbejdelse af stiftelsesdokumenter for de to nye selskaber.

For det tredje får Metroselskabet I/S en fordring på 100 mio. kr. vedrørende reinvesteringer i tekniske installationer på metroens etape 1-3. Fordringen fordeles på de tre ejere i forhold til deres ejerandele, dvs., at Metroselskabet I/S har en fordring på Københavns Kommune på 50 mio. kr., på staten på 42 mio. kr. og på Frederiksberg Kommune på 8 mio. kr.

For det fjerde får Metroselskabet I/S en fordring på Frederiksberg Kommune på 843 mio. kr. svarende til nutidsværdien af Frederiksberg Kommunes nuværende årlige finansieringsbidrag til Frederiksbergbaneselskabet.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet er indstillet på at give Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune dispensation til at optage lån uden for de normale lånerammer til finansiering af kommunernes indskud og reinvesteringer, jf. stk. 1, nr. 1-3, samt til eventuelle yderligere indskud, herunder uforudsete udgifter, der måtte være nødvendige for gennemførelse af anlægget af Cityringen.

Københavns og Frederiksberg Kommuner får således mulighed for at optage lån til finansiering af kommunernes indskud, dvs. Københavns Kommunes indskud på 4.000 mio. kr. og Frederiksberg Kommunes indskud på 800 mio. kr., nr. 1 og 2. De to kommuner får endvidere mulighed for at optage lån til finansiering af indskud vedrørende reinvesteringer, jf. nr. 3, samt til lån til andre reinvesteringer, hvor det er nødvendigt, at de tre ejere bidrager med et kontant indskud.

Lånene kan som udgangspunkt optages på de vilkår, der gælder efter reglerne i Indenrigs- og Sundhedsministeriets lånebekendtgørelse.

Det er dog aftalt med Frederiksberg Kommune i tillægsaftalen mellem regeringen og Frederiksberg Kommune til principaftale om etablering af Cityring mv., jf. afsnit 2.2.2., at Frederiksberg Kommune kan optage et lån på 280 mio. kr., der tilbagebetales over 50 år. Den resterende del af Frederiksberg Kommunes indskud, dvs. 520 mio. kr., kan optages som et lån, der vil skulle afdrages over 10 år.

Københavns Kommune kan optage et lån til indskuddet, som afdrages over højst 10 år.

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune vil endvidere få adgang til at optage lån til eventuelle yderligere indskud, herunder uforudsete udgifter, der måtte være nødvendige for gennemførelse af anlægget af Cityringen. Denne mulighed forudsætter, at der er enighed blandt ejerne om, at yderligere indskud i Metroselskabet I/S er nødvendige. Yderligere indskud i Metroselskabet I/S vil kræve, at ejernes kompetente politiske organer tiltræder en beslutning herom. For statens vedkommende vil der blive udarbejdet et aktstykke, hvor der søges om Finansudvalgets tilslutning til det yderligere indskud. For Frederiksberg Kommunes vedkommende fremgår det af tillægsaftalen mellem regeringen og Frederiksberg Kommune, jf. afsnit 2.2.2., at lån til eventuelle yderligere indskud, herunder uforudsete udgifter, der måtte være nødvendige for gennemførelse af anlægget af Cityringen, vil kunne optages som lån, der tilbagebetales over 50 år.

I Metroselskabet I/S' afrapportering vedrørende selskabets økonomi til ejerne vil der indgå et løbende opdateret langsigtet likviditetsbudget, oplysninger om gældsudviklingen, herunder den forventede maksimale gæld i projektets levetid samt det tidspunkt, hvor gælden forventes fuldt indfriet.

Disse oplysninger vil give indsigt i økonomien for det samlede metroprojekt. Særligt vil forskydninger i den forventede tilbagebetalingstid vise, om der er behov for, at ejerne sammen revurderer projektets økonomi og tager stilling til, hvordan ændringer heri skal håndteres. Overordnet har ejerne mulighed for at acceptere en længere tilbagebetalingstid, alternativt at iværksætte tiltag, der forbedrer projektøkonomien, dvs. forbedrer



nettodriftsindtægterne, reducerer de samlede anlægsomkostninger eller styrker kapitalgrundlaget gennem indskud fra ejerne.

Såfremt den forventede tilbagebetalingstid forøges med mere end 2 år i forhold til det hidtil godkendte, vil henholdsvis Finansudvalget og de to kommuners kompetente politiske organer få forelagt ejernes oplæg til håndtering heraf til godkendelse.

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune vil endvidere få adgang til at optage lån uden for de normale lånerammer til finansiering af eventuelle tilkøb og optioner i forbindelse med Cityringsprojektet. Tilkøb og optioner er defineret i lovforslaget om en Cityring, § 6, stk. 1, med tilhørende bemærkninger. Ved tilkøb og udnyttelse af optioner forstås udgifter til anlæg og drift, der ikke er nødvendige for Cityringens projektering, anlæg og drift, og som Københavns Kommune eller Frederiksberg Kommune eller staten har mulighed for at vælge i forbindelse med gennemførelsen af anlægget af Cityringen. Tilkøb og optioner er delt ind i tre grupper: senere udvidelser af og tilslutninger til Cityringen, optimering af driftsforhold og passagerfaciliteter. Som et eksempel på senere udvidelser og tilslutninger til Cityringen kan nævnes forberedelse af afgreningen mod Brønshøj, hvor Københavns Kommune får mulighed for at låne til anlægsudgifterne. Det fremgår af principaftalen, at såfremt det på et senere tidspunkt skulle blive besluttet at etablere en metroforbindelse mod Brønshøj, overtages afgreningen samt de forrentede udgifter hertil af det (evt. nye) selskab, der forestår etablering af forbindelsen, jf. afsnit 2.1. Et eksempel på et tilkøb, der betegnes som en passagerfacilitet, er supplerende adgangsveje til en station. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune kan vælge at udvide med supplerende adgangsveje til en station, men den pågældende kommune skal selv betale for udvidelsen.

#### *Til § 6*

Den foreslåede bestemmelse beskriver indskuddet af nettoaktiver i Arealudviklingsselskabet I/S ved stiftelsen, udover Arealudviklingsselskabet I/S' overtagelse af arealudviklingsaktiviteterne fra Ørestadsselskabet I/S og overtagelsen af Københavns Havn A/S.

For det første indskyder staten den såkaldte Rigsarkivgrund, der er værdisat til 300 mio. kr. Rigsarkivgrunden udgør en del af ejendommen matr. nr. 1 bh og 1 aa Eksercerpladsen, København, beliggende i Ørestad Nord. De ejerskabsmæssige interesser vedrørende grunden varetages af Ørestadsselskabet I/S i henhold til akt 188 af 29. juni 2006. Ejerskabet af grunden blev ved samme akt overført fra Slots- og Ejendomsstyrelsen til Transport- og Energiministeriet.

For det andet får Arealudviklingsselskabet I/S en fordring på staten på 100 mio. kr. Beløbet skal bidrage til medfinansiering af vejforbindelsen mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnen.

For det tredje formaliseres Københavns Kommunes eksisterende forpligtelse til grundskyldstilbageførsel vedrørende arealer i Ørestaden til en fordring på kommunen på ca. 2.400 mio. kr. svarende til nutidsværdien af kommunens forventede fremtidige grundskyldstilbageføring vedrørende arealerne i Ørestad. Tilbageførslen af grundskyld vedrørende Ørestadsarealerne ophører imidlertid, hvis den samlede nettogæld i de to selskaber er tilbagebetalt, inden denne del af grundskyldstilbageførslen når op på 2.400 mio. kr. Den samlede nettogæld vil i den forbindelse blive defineret som summen af nettogælden i Arealudviklingsselskabet I/S, nettogælden i Metroselskabet I/S og eventuelle yderligere kapitalindskud fra ejerne i de to selskaber.

For det fjerde får Arealudviklingsselskabet I/S en fordring på Københavns Kommune på ca. 800 mio. kr. svarende til kommunens fremtidige grundskyldstilbageføring vedrørende arealerne i Nordhavnen. Københavns Kommune garanterer, at beløbet er betalt senest i år 2057. Denne garanti vil fremgå af stiftelsesdokumenterne.

#### *Til § 7*

Der skabes med den foreslåede bestemmelse hjemmel til, at tinglysning og anden registrering kan ske på grundlag af denne lov.

Tinglysning af Metroselskabet I/S' og Arealudviklingsselskabet I/S' adkomstforhold vil dog som hovedregel ikke være nødvendig, idet der i forbindelse med udarbejdelsen af stiftelsesdokumenter og åbningsbalancer tillige vil skulle udarbejdes bilag, der præcist angiver, hvilke arealer der overgår fra de nuværende selskaber (Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Københavns Havn A/S) til henholdsvis Metroselskabet I/S og til Arealudviklingsselskabet I/S.

I de tilfælde, hvor tinglysning vil være nødvendig, vil der ikke skulle udarbejdes nye dokumenter, fx skøder, idet berigtigelsen af ejerforholdene i tinglysningsmæssig henseende kan ske på grundlag af denne lov samt stiftelsesdokumenterne og åbningsbalancerne med tilhørende bilag med specifikation af det pågældende

areal. Bestemmelsen medfører også, at de nye selskaber - for de arealer, som de hver især overtager - er legitimeret til at påtegne dokumenter, herunder pantebreve og skøder på vegne af de opløste selskaber i det omfang, dette måtte være nødvendigt, herunder f. eks. i forbindelse med belåning eller overdragelse af arealerne til anden side.

#### *Til § 8*

Efter bestemmelsen i stk. 1 er Metroselskabet I/S' formål at stå for projektering og anlæg af en Cityring som en metro, færdiggørelse af anlæg af Østamagerbanen (metroens 3. etape) samt stå for drift og vedligehold af den samlede metro. Selskabet får således det samlede ansvar for både de eksisterende og kommende planlagte metrostrækninger.

Det foreslås i stk. 2, at Metroselskabet I/S endvidere kan drive anden virksomhed, som har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne. Som eksempel på anden virksomhed kan fx nævnes salg af ekspertviden til andre virksomheder, hvor Metroselskabet I/S med bestemmelsen får mulighed for at modtage betaling herfor. Hvis Metroselskabet I/S udfører anden virksomhed, skal der udarbejdes et regnskabsreglement, som skal sikre, at selskabet udarbejder adskilte regnskaber for konkurrenceudsatte aktiviteter og ikke-konkurrenceudsatte aktiviteter, jf. bemærkninger til lovforslagets § 20, stk. 3.

I henhold til stk. 3 foreslås det, at Metroselskabet I/S skal drives på et forretningsmæssigt grundlag, dvs. at selskabet skal udvise en økonomisk forsvarlig opførsel i forbindelse med varetagelsen af selskabets opgaver, dvs. både for så vidt angår selskabets hovedopgave, jf. stk. 1, samt i relation til accessorisk virksomhed, jf. stk. 2.

Det følger af stk. 4, at Metroselskabet I/S skal foretage offentligt udbud af drift og vedligehold af metroen. Det fremgår ligeledes af § 5 i forslag til lov om en Cityring, at der skal foretages offentligt udbud af anlæg og drift af Cityringen. Bestemmelsen i forslag til lov om en Cityring angår alene det første udbud om Cityringen, mens bestemmelsen i dette lovforslag omhandler de fremtidige udbud, dvs. andet og følgende udbud. Desuden omhandler nærværende bestemmelse også udbud for den nuværende metro, både etape 1 og 2, som er i drift, og for etape 3, som er under anlæg. Udbudskravet i det nuværende lovgrundlag, lov om Ørestaden mv., opretholdes således for så vidt den nuværende metro, og udbudskravet udvides til også at gælde for Cityringen.

Offentlige udbud omfatter også de udbudsformer, der kan anvendes efter EU-reglerne.

#### *Til § 9*

I henhold til stk. 1 foreslås det, at Metroselskabet I/S skal ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer. Bestyrelsen vil være ansvarlig for Metroselskabet I/S' virke over for selskabets ejere. Bestyrelsen varetager selskabets overordnede ledelse, herunder fører tilsyn med direktionens varetagelse af den daglige ledelse. Bestyrelsen træffer beslutning i alle spørgsmål af væsentlig betydning, herunder om den overordnede tilrettelæggelse af Metroselskabet I/S' virke inden for de retningslinjer, som er fastsat i vedtægten. Det vil i vedtægten blive fastlagt, at bestyrelsen skal vedtage en forretningsorden, der indeholder nærmere retningslinier for bestyrelsens varetagelse af dets hverv.

Bestyrelsen forpligtes i lighed med, hvad der gælder bestyrelserne for de statslige aktieselskaber, til at orientere ejerne om forhold vedrørende selskabets virksomhed, som er af væsentlig økonomisk, politisk eller strategisk betydning, herunder om hændelser, der medfører større fravigelser i tidligere udmeldte forventede økonomiske resultater, væsentlige ændringer i selskabets strategi og beslutninger af stor strategisk rækkevidde. Orienteringen af ejerne skal, medmindre dette er i strid med ufravigelige bestemmelser i lovgivningen, herunder aktieselskabslovens § 157 b, der finder anvendelse på Metroselskabet I/S, jf. den foreslåede bestemmelse i § 11, stk. 4, ske i så god tid, at ejerne får den fornødne tid til at forholde sig til den konkrete sag.

Bestyrelsens pligter i forhold til ejerne vil fremgå af selskabets vedtægt. I lyset af de betydelige offentlige interesser, der knytter sig til Metroselskabet I/S, vil der være en tæt relation mellem bestyrelsen og ejerne, og i vedtægten vil der således blive fastsat detaljerede krav til den information, som bestyrelsen skal give ejerne, samt blive fastsat bestemmelser om, hvilke dispositioner der forudsætter ejernes forudgående godkendelse. Det vil endvidere fremgå af vedtægten, at det er bestyrelsens formandskab, dvs. bestyrelsesformanden og de to næstformænd, der i tvivlstilfælde afgør, hvilke sager bestyrelsen skal forelægge for ejerne.

Af interessentskabskontrakten vil det fremgå, at væsentlige dispositioner, som skal forelægges ejerne, vil kræve, at alle tre ejere er enige om beslutningen. Ejerne af Metroselskabet I/S har således uanset ejerandel lige stor indflydelse, for så vidt angår væsentlige beslutninger om Metroselskabet I/S.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i stk. 2, at Københavns Kommune udpeger 3 bestyrelsesmedlemmer.

Frederiksberg Kommune udpeger 1 bestyrelsesmedlem samt en suppleant til bestyrelsen. Transport- og energiministeren udpeger 3 bestyrelsesmedlemmer. Medarbejderne i Metroselskabet I/S vælger to bestyrelsesmedlemmer.

Transport- og energiministeren vil i forbindelse med udpegningen af de 3 bestyrelsesmedlemmer lægge vægt på, at de personer, der udpeges, har en forretningsmæssig og ledelsesmæssig ekspertise samt indsigt i samfunds- og erhvervsforhold.

Antallet af bestyrelsesposter afspejler de tre ejeres ejerandele i selskabet. Det foreslås, at Frederiksberg Kommune tillige skal udpege en suppleant. Dermed får Frederiksberg Kommune bedre mulighed for at være repræsenteret på bestyrelsesmøder i tilfælde af kommunens bestyrelsesmedlems forfald. De to andre ejere er begge repræsenteret med tre medlemmer i bestyrelsen og er derfor ikke på samme måde sårbar, såfremt et bestyrelsesmedlem udpeget af enten Københavns Kommune eller staten har forfald.

Der vil ved sammensætningen af bestyrelsen blive tilstræbt en afbalanceret sammensætning af kvinder og mænd.

Valget af de to medarbejderrepræsentanter til bestyrelsen skal ske snarest muligt efter stiftelsen, og medarbejderrepræsentanterne vælges for en periode på 4 år, dog kan de første medarbejderrepræsentanter vælges for en kortere periode. Alle medarbejdere i Metroselskabet I/S har umiddelbart fra selskabets stiftelse valget og er valgbare ved valget af medarbejderrepræsentanter.

Det foreslås i stk. 3, at udpegning af formand og to næstformænd sker efter enig beslutning mellem de tre ejere blandt de af ejerne udpegede bestyrelsesmedlemmer. Formanden for bestyrelsen bør have forretningsmæssig og ledelsesmæssig erfaring samt indsigt i samfunds- og erhvervsforhold. Bestyrelsens formandskab består af formanden og to næstformænd, og alle tre ejere af selskaberne er sikret en plads i formandskabet, dvs. formandskabet deles mellem de tre ejere, således at formanden og de to næstformænd er udpeget af hver sin ejer.

Det følger af stk. 4, at formanden og næstformændene for bestyrelsen ikke må udføre hverv for selskabet, der ikke er en naturlig del af hvervet som bestyrelsesformand bortset fra enkeltstående opgaver, som den pågældende bliver anmodet om at udføre for bestyrelsen. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder for statslige aktieselskaber, jf. § 51, stk. 3, i aktieselskabsloven.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse i stk. 5, at bestyrelsesmedlemmer udpeges for en periode af 4 år, dog udpeges selskabets første bestyrelsesmedlemmer fra selskabets stiftelse til 31. december 2009. På den måde kommer udpegningsperioden for bestyrelsesmedlemmer til at følge den kommunale valgperiode.

Det fremgår endvidere, at der er mulighed for at genudpege bestyrelsesmedlemmer. Desuden fremgår det, at et bestyrelsesmedlem til enhver tid kan afsættes af den ejer, som har udpeget den pågældende.

Udpegning til bestyrelsen sker ved, at selskabets direktion anmoder de tre ejere samt medarbejderne om at udpege medlemmer til bestyrelsen hvert fjerde år forud for udløb af den igangværende udpegningsperiode, således at de nyvalgte repræsentanter er valgt forud for 1. januar i det år, hvor udpegningsperioden starter.

#### *Til § 10*

Det foreslås, at den daglige ledelse af Metroselskabet I/S varetages af en direktion, der ansættes og afskediges af bestyrelsen efter forudgående orientering af selskabets ejere. Direktionen skal udføre de opgaver og følge de retningslinjer og anvisninger for virksomhedens drift, som fremgår af dette lovforslag, samt af den vedtægt, som selskabets ejere udarbejder i fællesskab.

#### *Til § 11*

Det foreslås i stk. 1, at transport- og energiministeren sammen med Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune fastsætter en vedtægt for Metroselskabet I/S. Vedtægten skal bl.a. omfatte regler for bestyrelsens ansvar og pligter i forhold til ejerne, direktionens ansvar og pligter, selskabets regnskabsaflæggelse, budget- og økonomiopfølgning, finansforvaltning og revision. Vedtægterne skal være offentligt tilgængelige, fx på selskabets hjemmeside, og udleveres på begæring fra selskabets hovedkontor.

I vedtægten vil der blive fastsat regler om, at selskabet har pligt til at orientere ejerne, hvis den forventede anlægsudgift ændres ud over en på forhånd fastsat tærskelværdi. Forøgelse ud over tærskelværdien udløser for ejerne en pligt til at indhente en forudgående godkendelse af den ændrede anlægsudgift fra de respektive kompetente organer (Folketingets Finansudvalg og de kompetente politiske organer i de to kommuner). Desuden vil der blive fastsat regler om kvartalsvis orientering om passagerudvikling, driftsstabilitet og markedsføring. Ørestadsselskabet I/S udsender allerede i dag et ugebrev om metroens passagerudvikling og driftsstabilitet, og det

er bl.a. den ordning, som forventes videreført i tilpasset form, således at orienteringen fremover vil ske hvert kvartal.

Ejerne skal primært fastlægge retningslinjerne for tre overordnede aktivitetsområder for selskabet: Driftsøkonomi (regnskab og budgetaflæggelse), rammerne for metrodrift og styring af og tilsyn med projekterings- og anlægsudgift for Cityringen.

Ejerne godkender selskabets oplæg til økonomistyringsmodel samt form og indhold af løbende afrapportering af selskabets driftsøkonomi. Den løbende afrapportering kan fx finde sted i form af kvartalsrapporter for selskabet på samme måde, som Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S i dag afrapporterer til deres ejere.

Der vil blive fastsat særskilte krav om forelæggelse i forhold til udviklingen i anlægsudgiften for Cityringen, jf. bemærkningerne til § 13. Derudover vil Metroselskabet I/S regelmæssigt skulle forelægge skøn for selskabets nutidsværdi og det forventede tidspunkt for tilbagebetalingen af gælden. På grundlag heraf træffer ejerne beslutning om håndteringen heraf, eventuelt efter forelæggelse for de respektive bevillingsmyndigheder.

Metroens drift er udliciteret, jf. den foreslåede bestemmelse i § 8, stk. 4. Forud for indgåelse eller forlængelse af driftskontrakten med en operatør fastlægger ejerne på oplæg fra bestyrelsen rammerne for betjeningskrav, kontraktperiode, budget for udlicitering og finansiering heraf. Selskabet kan herigennem bl.a. få de politiske krav til metroens betjeningsniveau, såsom frekvens, natbetjening, myldretidsbetjening mv., integreret i udbudsmaterialet forud for selve udbuddet. Bestyrelsen fremlægger også oplæg til kvalitetsmål, fx for driftspålideligheden og kundetilfredsheden, der drøftes med ejerne. Ejerne skal alene træffe beslutning om de overordnede rammer for metroens betjeningsniveau, mens de konkrete driftsbeslutninger fortsat er Metroselskabet I/S' ansvar. Der lægges således op til en øget ejerindflydelse på fastlæggelse af betjeningskravene til metroen i forhold til i dag, hvor det alene er Ørestadsselskabet I/S, der fastlægger betjeningskravene.

Det foreslås i stk. 2, at Metroselskabet I/S på begæring skal stille enhver oplysning om sin virksomhed til rådighed for Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune samt transport- og energiministeren. Selskabet skal stille de samme oplysninger til rådighed for de tre ejere, således at ejerne er i besiddelse af de samme informationer om selskabet. Denne bestemmelse begrænser ikke bestyrelsens pligt til løbende at orientere ejerne, jf. stk. 1, men præciserer, at selskabet uden unødigt ophold skal give ejerne de oplysninger, som ejerne måtte ønske at få.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse i stk. 3, at Metroselskabet I/S skal anmeldes og registreres i Erhvervs- og Selskabsstyrelsen efter reglerne i kap. 19 i lov om aktieselskaber. Erhvervs- og Selskabsstyrelsens bekendtgørelse om anmeldelse, registrering, gebyr samt offentliggørelse mv. i Erhvervs- og Selskabsstyrelsen gælder for Metroselskabet I/S.

Det foreslås i stk. 4, at aktieselskabslovens regler om indsendelse af meddelelser mv. fra statslige aktieselskaber skal gælde tilsvarende for Metroselskabet I/S. Metroselskabet I/S forpligtes således med den foreslåede bestemmelse på lige fod med statslige aktieselskaber til straks at give meddelelse til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen om væsentlige forhold, der vedrører selskabet og kan antages at få betydning for selskabets fremtid, medarbejdere, ejere og kreditorer, jf. § 157 b i aktieselskabsloven. Meddelelsen skal gives straks efter, at de væsentlige forhold er indtruffet. Ved straks forstås i denne forbindelse uden ugrundet ophold. Meddelelsen skal indeholde en fyldestgørende beskrivelse af det væsentlige forhold samt dets indvirkning på selskabets fremtid. I henhold til bekendtgørelse nr. 552 af 15. juni 2004 om visse aktiebesiddelser i statslige aktieselskaber samt indsendelse og offentliggørelse af meddelelser fra statslige aktieselskaber skal sådanne meddelelser mv. fra statslige aktieselskaber indsendes elektronisk med digital signatur via [www.offentlige-selskaber.dk](http://www.offentlige-selskaber.dk).

#### *Til § 12*

Det foreslås i stk. 1, at de for aktieselskaber gældende regler i årsregnskabsloven om udarbejdelse og indsendelse af årsrapport mv., herunder de bestemmelser, der gælder for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for Metroselskabet I/S med de ændringer, der følger af denne lov. Bestemmelsen medvirker til, at der sikres åbenhed omkring selskabets forhold.

Bestemmelsen i stk. 2 medfører at, der skal laves segmentopdelt regnskab for anlægs- og driftsøkonomien.

For så vidt angår anlægsøkonomien vil der blive udarbejdet et særskilt regnskab for henholdsvis Cityringen og for metroens etape 1-2 samt for etape 3. Der er fortsat anlægsudgifter på etape 3 (Østamagerbanen), som endnu ikke er taget i brug, hvilket forventes at ske i oktober 2007, og enkelte anlægsudgifter på etape 1-2.

Når Cityringen åbner for passagerdrift, vil der ikke blive sondret mellem, om passagerindtægten kommer fra Cityringen eller metroens etape 1-3. Dette følger samme mønster som den nuværende metro, hvor indtægterne til

hhv. Frederiksbergbaneselskabet (etape 2) og Ørestadsselskabet (etape 1) fordeles ud fra en i forvejen aftalt nøgle og ikke efter, hvor i metroen passagerne rent faktisk rejser. Nøglen er fastsat i forhold til anlægsudgiften på de enkelte etaper, og dette princip bibeholdes.

Metroen er i dag udstyret med et meget fintfølede registreringssystem, der gør det muligt for metroen (i modsætning til busser og tog) at generere forholdsvis nøjagtige passagertællinger. Dette vil også være muligt i Cityringen. Dertil kommer, at der med indførelsen af rejsekortet forventes forbedret datagrundlag over passagermønstre. Samlet set betyder det, at det vil være muligt at lave forholdsvis gode beregninger af hhv. passagertallet i metroen og Cityringen, såfremt disse opdeltede passagertællinger til den tid ønskes.

Metroens etape 1-3 og Cityringen vil driftsmæssigt stort set blive kørt som to adskilte systemer. De overordnede beregninger af driftsudgifterne beregnes for hvert system. Eventuelle stordriftsfordele vil selvsagt ikke kunne placeres hos enten metroens etape 1-3 eller Cityringen. Hvorvidt der skal laves særskilte opgørelser for henholdsvis driften af metroens etape 1-3 og Cityringen vil være et spørgsmål, som ejerne skal tage stilling til, når Cityringen tages i brug.

Det foreslås i stk. 3, at Metroselskabet I/S' årsrapport revideres af rigsrevisor, en revisor udpeget af Københavns Kommune og en revisor udpeget af Frederiksberg Kommune. På den måde skal de tre ejeres respektive revisorer alle revidere selskabets regnskab.

### *Til § 13*

Det foreslås i stk. 1, at Metroselskabet I/S kan optage lån til finansiering af selskabets aktiviteter. Ejerne af Metroselskabet I/S, dvs. transport- og energiministerens, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune hæfter for selskabets gæld. Det vil fremgå af interessentskabskontrakten for Metroselskabet I/S, at indbyrdes hæfter interessenterne i forhold til ejerandelene, dvs. Københavns Kommune hæfter for 50 pct., transport- og energiministerens for 41,7 pct. og Frederiksberg Kommune for 8,3 pct.

Efter reglerne i den kommunale lånebekendtgørelse henregnes den del af lån optaget af interessentselskaber med kommunal deltagelse, som kan henføres til kommunen, til kommunal låntagning. En kommunal hæftelse kræver i forlængelse heraf enten en ledig låneramme for kommunen eller en lånedispensation. Indenrigs- og Sundhedsministeriet er indstillet på at give kommunerne dispensation, således at de to kommuners andele i selskabets lånoptagelse holdes uden for kommunernes låneramme.

Ejerkredsens parametre for styringen af anlægsprojektet vedrørende Cityringen er:

- Anlæggets totaludgift fastlagt med udgangspunkt i anlæggets fysik og tilhørende priser samt et tillæg til dækning af de uforudsete udgifter, der erfaringsmæssigt optræder i forbindelse med gennemførelse af store anlægsprojekter. Dette tillæg fastlægges på baggrund af en usikkerhedsanalyse.
- Krav til anlægget fastlagt i lovforslaget om projektering, anlæg og drift af en Cityring, herunder forventet ibrugtagning samt løbende milepæle i projektet.

Ved totaludgiften forstås den godkendte samlede udgift til projektet fastlagt med udgangspunkt i anlæggets fysik og tilhørende priser samt et tillæg til dækning af de uforudsete udgifter, der erfaringsmæssigt optræder i forbindelse med gennemførelse af store anlægsprojekter. Dette tillæg fastlægges på baggrund af en usikkerhedsanalyse.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget om en Cityring, at det centrale skøn for anlægsoverslaget for Cityringen i den udformning, der er forudsat i lovforslaget, er på 15 mia. kr. Den endelige anlægsudgift for projektet i dets nuværende udformning vurderes med 80 pct. sandsynlighed at ligge inden for et interval defineret ved det centrale skøn på 15 mia. kr. +/- 3,4 mia. kr., dvs. mellem 11,6 og 18,4 mia. kr.

Metroselskabet I/S orienterer to gange årligt ejerne om projektets fremdrift i forhold til forudsætningerne og de specificerede milepæle, svarende til proceduren for statslige anlægsprojekter på vej- og baneområdet. Hensigten er at kunne følge udviklingen i de forventede anlægsudgifter fra projektet igangsættes frem til de konstaterede faktiske udgifter ved projektets færdiggørelse. Ejerne orienterer på den baggrund henholdsvis Folketingets Finansudvalg og Folketingets Trafikudvalg samt de kompetente politiske organer i de to kommuner.

Endvidere vil Metroselskabet I/S have pligt til at orientere ejerne, hvis den forventede anlægsudgift ændres ud over en på forhånd fastsat tærskelværdi. Denne foreslås fastsat som totaludgiften +/- 3 pct. Forøgelse af anlægsudgiften ud over tærskelværdien, som er større end + 3 pct., udløser en pligt for ejerne til at indhente en forudgående godkendelse af den ændrede anlægsudgift fra de respektive kompetente organer (Folketingets Finansudvalg og de kompetente politiske organer i de to kommuner).

Desuden udarbejdes hvert andet år en større oversigt, der lægges til grund for ejernes godkendelse af selskabets

samlede økonomi.

Det bemærkes, at der i modsætning til statslige anlægsprojekter på finansloven ikke foreslås en detailstyring af afløbet af den samlede anlægsudgift, idet selskabet skal have mulighed for at vælge det optimale anlægsforløb inden for de overordnede rammer, der er fastsat i form af milepæle og selskabets finansielle rammer.

For så vidt angår varetagelse af Metroselskabet I/S' finansforvaltning, herunder låneoptagelser, er det forventningen, at denne opgave også fremover vil blive varetaget af broselskaberne (A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen og Øresundsbro Konsortiet) forudsat at reglerne for EU-udbud respekteres. Ørestadsselskabet I/S har indgået en aftale med Sund & Bælt Partner A/S om varetagelse af Ørestadsselskabet I/S' daglige finansforvaltning, herunder selskabets låneoptagelse. Det er denne ordning, som forventes videreført, således at man fra statslig side undgår at opbygge parallelle finansforvaltninger. Spørgsmålet om varetagelse af finansforvaltningen vil blive reguleret i selskabets vedtægter.

Det foreslås i stk. 2, at finansministeren bemyndiges til at dække virksomhedens finansieringsbehov efter stk. 1 gennem statslån. Det er en forudsætning for ydelsen af statslån, at de løbende forrentes og afdrages. Renten på lånene vil blandt andet afspejle løbetiden og afdragsprofilen, idet lånene ikke må ydes på bedre vilkår end dem, staten selv kan opnå som låntager. Bestemmelsen svarer til den fremgangsmåde, der gælder for broselskaberne.

#### *Til § 14*

Det foreslås, at lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand skal gælde for Metroselskabet I/S. På den måde sikres offentlig indsigt i Metroselskabets virke.

Under hensyntagen til Metroselskabet I/S' virke vil offentlighedslovens regler om undtagelse fra aktindsigt forventes at finde anvendelse i et vist omfang.

#### *Til § 15*

Det foreslås i stk. 1, at Arealudviklingsselskabet I/S' formål er at forestå udvikling af selskabets arealer samt stå for havnedrift i Københavns Havn. Selskabet overtager i forbindelse med etableringen de grunde og bygninger, der i dag tilhører henholdsvis Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S.

Efter stk. 2 skal selskabet forestå drift og vedligehold af Ørestad Station på Kastrupbanen (regionaltogstationen) samt motorvejsramperne ved Center Boulevard. Det er Ørestadsselskabet I/S, der har anlagt Ørestad Station på Kastrupbanen samt motorvejstilslutningen ved Center Boulevard. Ejerskabet til Ørestad Station vil i forbindelse med delingen af Ørestadsselskabet I/S' aktiver og passiver, jf. den foreslåede bestemmelse i § 4 overgå til Arealudviklingsselskabet I/S. Det foreslås endvidere, at transport- og energiministeren kan bestemme, at såvel ejerskabet som drifts- og vedligeholdelsesopgaven overdrages til en statslig myndighed, en statsvirksomhed eller et statsligt aktieselskab under Transport- og Energiministeriet. Overdragelsen vil i givet fald skulle ske efter aftale med Københavns Kommune.

Med den foreslåede bestemmelse i stk. 3 kan selskabet tillige drive anden virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med arealudvikling og havnedrift. Selskabet kan fx sælge know-how til andre inden- eller udenlandske havne, fx i forbindelse med fornyelse af havneområder.

Efter stk. 4 skal selskabet drives på et forretningsmæssigt grundlag. Selskabet skal i forbindelse med udøvelse af sin virksomhed have selskabets overordnede målsætning for øje, nemlig størst mulig værdiskabelse. Værdiskabelsen skal i første omgang bruges til nedbringelse af den gæld, som selskabet får overført ved etableringen af selskabet fra Ørestadsselskabet I/S. Selskabet har på grund af denne store gæld et klart incitament til at sørge for størst mulig indtjening til selskabet.

Størst mulig værdiskabelse er selskabets overordnede målsætning, og selskabet skal tilrettelægge sin strategi for selskabets aktiviteter således, at selskabet hele tiden arbejder for at få størst muligt overskud. De enkelte aktiviteter, som selskabet foretager, skal ikke nødvendigvis isoleret set være overskudsgivende, men det er en forudsætning, at der herved samlet set sker en værdiforøgelse af selskabets aktiver, som overstiger den værdi, selskabet ellers ville have haft. Bl.a. kan selskabet i forbindelse med udviklingen af Nordhavnsområdet bruge midler på udviklingen af infrastrukturen i området. Selskabet skal dog ikke på sigt eje infrastrukturen, men overdrage ansvaret for vedligeholdelsen heraf til enten private grundejere eller til Københavns Kommune. Desuden kan selskabet ud fra en betragtning om, at grønne arealer o. lign. øger de øvrige arealers attraktionsværdi, bidrage helt eller delvist til sådanne projekter.

Selskabet skal i forbindelse med udviklingen af selskabets arealer fastlægge en overordnet strategi for udvikling af selskabets arealer bl.a. under hensyntagen til udviklingen på ejendomsmarkedet og under hensyntagen til, at der

skabes afvekslende og attraktive bolig- og erhvervsmiljøer mv. Selskabet skal udarbejde en egentlig forretningsstrategi bl.a. indeholdende overordnede mål for arealsalget, herunder salgstakten under hensyntagen til bl.a. konjunkturudviklingen, renteutviklingen samt det samlede udbud af arealer i hovedstadsområdet. Forretningsstrategien skal forelægges for ejerne til godkendelse.

Alle væsentlige beslutninger vil i henhold til interessentskabskontrakten mellem de to ejere kræve enighed, fx fastlæggelse af salgsstrategier, større arealsalg o. lign.

Selskabet skal agere inden for planlovgivningen, dvs. at selskabet er afhængigt af, at kommunen udarbejder lokalplaner for selskabets arealer, som skaber rammerne for en udvikling, der kan give en fornuftig indtjening. I medfør af tillægsaftalen mellem regeringen og Københavns Kommune til principaftale om etablering af Cityring af 2. december 2005, jf. afsnit 2. 2. 1, har Københavns Kommune forpligtet sig til at tilvejebringe det nødvendige plangrundlag for Århusgade-området, der bl.a. tilgodeser fortsat havnedrift og fortsat rummelighed med mulighed for etablering af minimum 400.000 etagemeter nybyggeri bestående af blandet bolig- og erhvervsbyggeri. Kommunen har tillige forpligtet sig til at etablere den nødvendige kommunale vejinfrastruktur til og fra Århusgade-området. Københavns Kommune har endvidere under hensyntagen til stationsnærhedsprincippet forpligtet sig til at tilvejebringe det nødvendige plangrundlag, der muliggør udvikling af yderligere ca. 200.000 etagemeter i ydre Nordhavn, i tilknytning til Århusgade-området. Udviklingen af ydre Nordhavn forventes dog tidligst at ske fra 2015, idet Århusgade-området skal udvikles først.

Det foreslås i stk. 5, at selskabet helt eller delvist uden vederlag kan stille arealer til rådighed for kulturelle formål og for fritids- og rekreative formål. Bestemmelsen svarer til § 2, stk. 3, i lov om Ørestaden mv., dog kan Arealudviklingsselskabet I/S i modsætning til Ørestadsselskabet I/S ikke stille arealer gratis til rådighed til undervisningsmæssige formål. Bestemmelsen giver Arealudviklingsselskabet I/S mulighed for at bidrage til at fremme fx rekreative aktiviteter i de områder, hvor selskabet ejer arealerne, fx i Ørestad og i Nordhavnen. Det kan fx. komme på tale at stille et areal gratis til rådighed i en kortere periode, forinden der er truffet endelig beslutning om udviklingen af det pågældende område.

Det foreslås i stk. 6, at Arealudviklingsselskabet I/S får mulighed for at oprette datterselskaber eller erhverve andele i andre selskaber med begrænset ansvar i forbindelse med udøvelsen af sin virksomhed, herunder med andre havne, også i udlandet. Af hensyn til de økonomiske forpligtelser og risici, et sådant samarbejde kan indebære, er det samtidig fastsat, at de to ejere forinden godkender et forretningsmæssigt samarbejde, herunder også med hensyn til størrelsen af den kapital, der eventuelt skal indskydes for at muliggøre samarbejdet. Bestemmelsen medfører bl.a., at Københavns Havn A/S nuværende samarbejde med Malmø Hamn om Copenhagen Malmö Port AB kan fortsætte, blot med den ændring, at aktieposten overdrages fra Københavns Havn A/S til Arealudviklingsselskabet I/S.

Med bestemmelsen i stk. 7 skabes hjemmel til, at Arealudviklingsselskabet I/S kan indgå samarbejdsaftaler o. lign. i forbindelse med udøvelsen af selskabets virksomhed samt om øvrig virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng hermed. Selskabet kan fx indgå samarbejdsaftaler med fonde om bestemte projekter.

Det foreslås i stk. 8, at Arealudviklingsselskabet I/S og dets datterselskaber i særlige tilfælde kan erhverve tilknyttede ejendomme, såfremt det vurderes at have en samlet værdiforøgende effekt. Bestemmelsen giver fx mulighed for, at selskabet kan opkøbe et byggefelt, som er beliggende i tilknytning til selskabets egne arealer, men som uden opkøb af arealet forhindrer, at selskabet kan gennemføre en samlet plan for det pågældende område. Det er således kun i særlige tilfælde, at selskabet kan erhverve tilknyttede ejendomme, og selskabet vil i sådanne situationer skulle fremlægge en business case for bestyrelsen, der viser, at opkøb af det pågældende areal vil medføre, at værdien af selskabets egne arealer forøges.

Efter den foreslåede bestemmelse i stk. 9 skal selskabet bidrage til en vejforbindelse mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnen. Det er Københavns Kommune, der skal anlægge vejen, og selskabet skal således alene yde et økonomisk bidrag på 700 mio. kr.

Det vil blive aftalt nærmere mellem staten og kommunen, hvornår tilskuddet skal betales, men det forventes, at en tredjedel af beløbet betales, når anlægget af vejforbindelsen påbegyndes, og at de sidste to tredjedele forfalder til betaling, når vejen er færdiganlagt.

#### *Til § 16*

Det foreslås, at de naturfredningsmæssige hensyn vedrørende arealanvendelsen inden for Ørestadsområdet som hidtil skal varetages alene ved denne lov og gennem den fysiske planlægning og fx ikke gennem fredning.



Derimod gælder fx reglerne i naturbeskyttelsesloven om offentlighedens adgang til naturen og bestemmelser om beskyttelse af plante- og dyrearter, således som det også var forudsat i lov om Ørestaden. Bestemmelsen er en videreførelse af § 12, stk. 5, i lov om Ørestaden mv. Der sker ingen ændringer i myndighedernes forpligtelser efter Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 med senere ændringer (EF-habitatdirektivet), som beskrevet i Miljøministeriets bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter. Disse regler indebærer, at der som udgangspunkt ikke kan vedtages planer eller træffes afgørelser, der kan skade det omkringliggende internationale naturbeskyttelsesområde, eller som kan beskadige yngle- og rasteområder for arter på habitatdirektivets bilag IV.

I forhold til varetagelse af naturfredningsmæssige interesser udvider bestemmelsen i overensstemmelse med lov om Ørestaden mv. de emneområder, som kan behandles i kommune- og lokalplaner ifølge planlovgivningen. Det er således lagt til grund, at den fremtidige regulering af arealanvendelsen i Ørestad, udover gennem dette lovforslag, udelukkende sker gennem den fysiske planlægning og fx ikke gennem fredning.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 er en videreførelse af § 13, stk. 5, i lov om Ørestaden mv. Bestemmelsen angiver hvilke naturområder i Ørestadsområdet, herunder kanaler og søarealer, hvor der ikke må bygges, eller foretages andre indgreb, bortset fra naturpleje og anlæg af stier. Naturområderne er angivet på bilag 1. Miljøministeren kan godkende mindre afvigelser fra afgrænsningen og udformningen af naturområderne. Ørestadsselskabet I/S har i dag ansvaret for naturplejen i det angivne naturområde, som benævnes Grønjordssøområdet, og denne opgave vil fremover skulle varetages af Arealudviklingselskabet I/S. Naturplejen foregår efter en plejeplan, som har til formål at forbedre områdets biologiske, landskabelige og rekreative værdier. Principperne for naturplejen og plejeplanen er nærmere beskrevet i bemærkningerne til lov om Ørestaden mv.

#### *Til § 17*

Det foreslås i stk. 1, at Arealudviklingselskabet I/S skal ledes af en bestyrelse bestående af 8 medlemmer.

Bestyrelsen vil være ansvarlig for Arealudviklingselskabet I/S' virke over for selskabets ejere. Bestyrelsen varetager selskabets overordnede ledelse, herunder fører tilsyn med direktionens varetagelse af den daglige ledelse. Bestyrelsen træffer beslutning i alle spørgsmål af væsentlig betydning, herunder om den overordnede tilrettelæggelse af Arealudviklingselskabet I/S' virke inden for de retningslinjer, som er fastsat i vedtægten. Det vil i vedtægten blive fastlagt, at bestyrelsen skal vedtage en forretningsorden, der indeholder nærmere retningslinjer for bestyrelsens varetagelse af dets hverv.

Bestyrelsen forpligtes i lighed med, hvad der gælder bestyrelserne for de statslige aktieselskaber, til at orientere ejerne om forhold vedrørende selskabets virksomhed, som er af væsentlig økonomisk, politisk eller strategisk betydning, herunder om hændelser, der medfører større fravigelser i tidligere udmeldte forventede økonomiske resultater, væsentlige ændringer i selskabets strategi og beslutninger af stor strategisk rækkevidde. Orienteringen af ejerne skal, medmindre dette er i strid med ufravigelige bestemmelser i lovgivningen, herunder aktieselskabslovens § 157 b, der finder anvendelse på Arealudviklingselskabet I/S, jf. den foreslåede bestemmelse i § 19, stk. 4, ske i så god tid, at ejerne får den fornødne tid til at forholde sig til den konkrete sag.

I henhold til stk. 2 udpeger transport- og energiministeren 3 medlemmer til bestyrelsen. Københavns Kommune udpeger 3 medlemmer til bestyrelsen. Medarbejderne i Arealudviklingselskabet I/S vælger to medlemmer til bestyrelsen

Transport- og energiministeren vil i forbindelse med udpegningen lægge vægt på, at de personer, der udpeges, har en forretningsmæssig og ledelsesmæssig ekspertise samt indsigt i samfunds- og erhvervsforhold.

Valget af de to medarbejderrepræsentanter til bestyrelsen skal ske snarest muligt efter stiftelsen og medarbejderrepræsentanterne vælges for en periode på 4 år, dog kan de første medarbejderrepræsentanter vælges for en kortere periode. Alle medarbejdere i Metroselskabet I/S har umiddelbart fra selskabets stiftelse valgret og er valgbare ved valget af medarbejderrepræsentanter.

Det fremgår af stk. 3, at udpegning af formand og næstformand sker efter enig beslutning mellem transport- og energiministeren og Københavns Kommune. Formanden for bestyrelsen bør have forretningsmæssig og ledelsesmæssig erfaring samt indsigt i samfunds- og erhvervsforhold. Udpegningen af formand og næstformand sker blandt de bestyrelsesmedlemmer, som de to ejere har udpeget.

Der vil ved sammensætningen af bestyrelsen blive tilstræbt en afbalanceret sammensætning af kvinder og mænd.

Det følger af stk. 4, at formanden og næstformanden for bestyrelsen ikke må udføre hverv for selskabet, der ikke er en naturlig del af hvervet som bestyrelsesformand, bortset fra enkeltstående opgaver, som den pågældende



bliver anmodet om at udføre for bestyrelsen. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder for statslige aktieselskaber, jf. § 51, stk. 3, i aktieselskabsloven.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse i stk. 5, at bestyrelsesmedlemmer udpeges for en periode af 4 år, dog udpeges selskabets første bestyrelsesmedlemmer fra selskabets stiftelse til 31. december 2009. På den måde kommer udpegningsperioden for bestyrelsesmedlemmer til at følge den kommunale valgperiode.

Det fremgår endvidere, at der er mulighed for at genudpege bestyrelsesmedlemmer. Desuden fremgår det, at et bestyrelsesmedlem til enhver tid kan afsættes af den ejer, som har udpeget den pågældende.

Udpegning til bestyrelsen sker ved, at selskabets direktion anmoder de to ejere samt medarbejderne om at udpege medlemmer til bestyrelsen hvert fjerde år forud for udløb af den igangværende udpegningsperiode, således at de nyvalgte repræsentanter er valgt forud for 1. januar i det år, hvor udpegningsperioden starter.

#### *Til § 18*

Det foreslås, at den daglige ledelse af Arealudviklingsselskabet I/S varetages af en direktion, der ansættes og afskediges af bestyrelsen efter forudgående orientering af selskabets ejere. Direktionen skal udføre de opgaver og følge de retningslinjer og anvisninger for virksomhedens drift, som fremgår af dette lovforslag, samt af den vedtægt, som selskabets ejere udarbejder i fællesskab.

#### *Til § 19*

Det foreslås i stk. 1, at transport- og energiministeren sammen med Københavns Kommune fastsætter en vedtægt for Arealudviklingsselskabet I/S. Vedtægten skal bl.a. omfatte regler for bestyrelsens ansvar og pligter i forhold til ejerne, direktionens ansvar og pligter, selskabets regnskabsaflæggelse, budget- og økonomiopfølgning, finansforvaltning og revision. Vedtægterne skal være offentligt tilgængelige, fx på selskabets hjemmeside og udleveres på begæring fra selskabets hovedkontor.

Ejerne godkender selskabets oplæg til økonomistyringsmodel samt form og indhold af løbende afrapportering af selskabets driftsøkonomi. Den løbende afrapportering kan fx finde sted i form af kvartalsrapporter for selskabet på samme vis, som Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S i dag afrapporterer.

Ejerne godkender selskabets forretningsstrategi for den fremtidige udvikling i arealsalg, herunder for salgstakt (der tager hensyn til konjunkturudvikling, renteutvikling, det samlede udbud af arealer i hovedstadsområdet mv.), fordeling af salg til boliger/erhverv, krav til byplanlægning etc. Selskabet udarbejder minimum hvert fjerde år en revideret forretningsstrategi. I forbindelse med revideringen udarbejdes en vurdering af arealernes værdi (nutidsværdi af fremtidige cash flow). Formålet med strategien er, at ejerne skal kunne følge med i, om selskabets dispositioner underbygger den optimale værdiskabelse henset til kommunalplaner for områderne mv.

Ved hver revision af forretningsstrategien forelægges ejerne et skøn for selskabets nutidsværdi og det forventede tilbagebetalingstidspunkt for selskabets gæld.

Såfremt der sker en væsentlig forringelse af skønnet for selskabets nutidsværdi, træffer ejerne på grundlag heraf beslutning om håndtering heraf, eventuelt efter forelæggelse for de respektive politiske bevillingsmyndigheder.

Det foreslås i stk. 2, at Arealudviklingsselskabet I/S på begæring skal stille enhver oplysning om sin virksomhed til rådighed for transport- og energiministeren og Københavns Kommune. Selskabet skal stille de samme oplysninger til rådighed for de to ejere, således at ejerne er i besiddelse af de samme informationer om selskabet. Denne bestemmelse begrænser ikke bestyrelsens pligt til løbende at orientere ejerne, jf. stk. 1, men præciserer, at selskabet skal give ejerne de oplysninger, som ejerne måtte ønske at få.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse i stk. 3, at Arealudviklingsselskabet I/S skal anmeldes og registreres i Erhvervs- og Selskabsstyrelsen efter reglerne i kap. 19 i lov om aktieselskaber. Erhvervs- og Selskabsstyrelsens bekendtgørelse om anmeldelse, registrering, gebyr samt offentliggørelse mv. i Erhvervs- og Selskabsstyrelsen gælder for Arealudviklingsselskabet I/S.

Det foreslås i stk. 4, at aktieselskabslovens regler om indsendelse af meddelelser mv. fra statslige aktieselskaber skal gælde tilsvarende for Arealudviklingsselskabet I/S. Arealudviklingsselskabet I/S forpligtes således med den foreslåede bestemmelse til på lige fod med statslige aktieselskaber straks at give meddelelse til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen om væsentlige forhold, der vedrører selskabet og kan antages at få betydning for selskabets fremtid, medarbejdere, ejere og kreditorer, jf. § 157 b i aktieselskabsloven. Meddelelsen skal gives straks efter, at de væsentlige forhold er indtruffet. Ved straks forstås i denne forbindelse uden ugrundet ophold. Meddelelsen skal indeholde en fyldestgørende beskrivelse af det væsentlige forhold samt dets indvirkning på selskabets fremtid. I henhold til bekendtgørelse nr. 552 af 15. juni 2004 om visse aktiebesiddelser i statslige aktieselskaber samt

indsendelse og offentliggørelse af meddelelser fra statslige aktieselskaber skal sådanne meddelelser mv. fra statslige aktieselskaber indsendes elektronisk med digital signatur via [www.offentlige-selskaber.dk](http://www.offentlige-selskaber.dk).

#### *Til § 20*

Det foreslås i stk. 1, at de for aktieselskaber gældende regler i årsregnskabsloven om udarbejdelse og indsendelse af årsrapport mv., herunder de bestemmelser, der gælder for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for Arealudviklingsselskabet I/S med de ændringer, der følger af denne lov. Bestemmelsen medvirker til, at der sikres åbenhed omkring selskabets forhold.

Det foreslås i stk. 2, at Arealudviklingsselskabet I/S' årsrapport revideres af rigsrevisor og Københavns Kommunes revisor. På den måde skal de to ejeres respektive revisorer begge reviderer selskabets regnskab.

Det foreslås i stk. 3, at transport- og energiministeren sammen med Københavns Kommune udarbejder et regnskabsreglement for Arealudviklingsselskabet I/S, som skal sikre, at selskabet udarbejder adskilte regnskaber for konkurrenceudsatte aktiviteter, ikke-konkurrenceudsatte aktiviteter og finansielle aktiviteter. Regnskabsreglementet skal tage højde for de økonomiske fordele for de kommercielle aktiviteter, der er en følge af den manglende selskabsmæssige udskillelse. Desuden skal reglementet tage højde for de økonomiske fordele, selskabet vil have, såfremt selskabet har rådighed over en kapital, der overstiger den kapital, interessentskabet ville have haft rådighed over under sædvanlige markedsøkonomiske vilkår. Endvidere skal regnskabsreglementet sikre mod krydssubsidiering af de kommercielle aktiviteter med midler hidrørende fra andre aktiviteter. Reglerne i regnskabsreglementet skal således sikre, at de kommercielle aktiviteter – og dermed også Arealudviklingsselskabet I/S' medkontrahentet – stilles, som om aktiviteterne var blevet udøvet på normale markedsvilkår.

Regnskabsreglementet skal således sikre, at Arealudviklingsselskabet I/S overholder bestemmelserne om regnskabsmæssige forhold og krydssubsidiering i Kommissionens direktiv 80/723 med senere ændringer (transparensdirektivet).

Regnskabsreglementet skal desuden indeholde regler om udarbejdelse af et særligt skatteregnskab for de kommercielle aktiviteter, således at det årligt opgøres, om der skulle være erlagt skatter, såfremt aktiviteterne var blevet udøvet i selskabsform. Såfremt dette er tilfældet, bør det opgjorte skattebeløb trækkes ud af det særskilte regnskab, og det skal sikres, at denne kapital ikke benyttes til finansiering af de løbende kommercielle aktiviteter.

#### *Til § 21*

Det foreslås i stk. 1, at Arealudviklingsselskabet I/S kan optage lån til finansiering af selskabets aktiviteter. Ejere af Arealudviklingsselskabet I/S, dvs. transport- og energiministeren og Københavns Kommune hæfter for selskabets gæld. Det vil fremgå af interessentskabskontrakten for Arealudviklingsselskabet I/S, at interessenterne hæfter indbyrdes i forhold til ejerandelene, dvs. Københavns Kommune hæfter for 55 pct. og transport- og energiministeren for 45 pct.

Efter reglerne i den kommunale lånebekendtgørelse henregnes den del af lån optaget af interessentselskaber med kommunal deltagelse, som kan henføres til kommunen, til kommunal låntagning. En kommunal hæftelse kræver i forlængelse heraf enten en ledig låneramme for kommunen eller en lånedispensation. Indenrigs- og Sundhedsministeriet er indstillet på at give Københavns Kommune dispensation, således at kommunens andel i selskabets lånoptagelse holdes uden for kommunens låneramme.

For så vidt angår varetagelse af Arealudviklingsselskabet I/S' finansforvaltning, herunder låneoptagelser, er det forventningen, at denne opgave også fremover vil blive varetaget af broselskaberne (A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen og Øresundsbro Konsortiet) forudsat at reglerne for EU-udbud respekteres. Ørestadsselskabet I/S har indgået en aftale med Sund & Bælt Partner A/S om varetagelse af Ørestadsselskabet I/S' daglige finansforvaltning, herunder selskabets låneoptagelse. Det er denne ordning, som forventes videreført, således at man fra statslig side undgår at opbygge parallelle finansforvaltninger. Spørgsmålet om varetagelse af finansforvaltningen vil blive reguleret i selskabets vedtægter.

Det foreslås i stk. 2, at finansministeren bemyndiges til at dække virksomhedens finansieringsbehov efter stk. 1 gennem statslån. Det er en forudsætning for ydelsen af statslån, at de løbende forrentes og afdrages. Renten på lånene vil blandt andet afspejle løbetiden og afdragsprofilen, idet lånene ikke må ydes på bedre vilkår end dem, staten selv kan opnå som låntager.

#### *Til § 22*

Det foreslås, at lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand skal gælde for Arealudviklingsselskabet I/S.

Det skal dog nævnes, at under hensyn til Arealudviklingsselskabet I/S' virke, må det forventes, at offentlighedslovens undtagelsesbestemmelser i et vist omfang vil finde anvendelse.

#### *Til § 23*

Det er bestemmelsens formål at sikre, at selskabet er forpligtet til på de hidtidige gældende vilkår at overtage de tjenestemænd, der er ansat af Københavns Havn A/S i henhold til Vedtægt for Københavns Havnevæsens tjenestemænd (af 14. december 1979, godkendt af Ministeriet for offentlige arbejder den 11. juni 1980). Samtidig sikrer bestemmelsen, at det tjenestemandsansatte personale er forpligtet til at gøre tjeneste i selskabet.

Det er oplyst, at der er ansat 2 tjenestemænd i henhold til vedtægt. Der skønnes ikke ved tjenestemændenes overdragelse til ansættelse i Arealudviklingsselskabet I/S at være tale om forflyttelse, idet omdannelsen til et interessentskab ikke i sig selv vil indebære ændringer i de funktioner, som tjenestemændene hidtil har varetaget. Der lægges i den forbindelse vægt på, at Arealudviklingsselskabet I/S fortsat har til opgave at drive havnevirkomhed i Københavns Havn.

For så vidt angår overenskomstansatte medarbejdere i Københavns Havn A/S og Ørestadsselskabet I/S vil disse være omfattet af lov om lønmodtagernes retsstilling ved virksomhedsoverdragelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 710 af 20. august 2002.

#### *Til § 24*

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 fastlægger, at havneloven ikke finder anvendelse på Københavns Havn, dog finder havnelovens bestemmelser om adgang til at benytte en havn, sikring af havnefaciliteter, ordensreglement og klageadgang samt strafbestemmelser (havnelovens kapitler 3 og 5 a.- 7) anvendelse på Københavns Havn med de afvigelser, der følger af bestemmelserne i denne lov.

Det foreslås i stk. 2, at udvidelser af havnen kræver tilladelse af transport- og energiministeren. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder for øvrige havne, jf. § 2, stk. 1, i lov om havne.

Det foreslås endvidere i stk. 3, at uddybning og opfyldning på søterritoriet inden for havnens søområde samt etablering af faste anlæg mv. kræver tilladelse fra transport- og energiministeren. Denne bestemmelse medfører, at alle tilladelser til fx uddybning, opfyldning samt etablering af faste anlæg mv. fremover skal udstedes i medfør af denne lov.

I henhold til den gældende lov om Københavns Havn A/S § 7, stk. 2, er det kun udvidelser af havnens arealer samt opfyldninger, der skal godkendes i medfør af lov om Københavns Havn A/S, mens etablering af faste anlæg og uddybning mv. skal godkendes i medfør af statens højhedsret over søterritoriet. Bestemmelsen i stk. 3 svarer ikke til, hvad der gælder for andre havne, jf. havnelovens § 2, stk. 2, hvorefter uddybning og opfyldning inden for en havns dækkende værker kan udføres uden særskilt tilladelse, medmindre anlægget kræver en vurdering af de miljømæssige konsekvenser.

Ved uddybning forstås tilvejebringelse af større vanddybde end den officielle vanddybde i et område. Vedligeholdelse af den officielle vanddybde, dvs. oprensninger, kan udføres af Arealudviklingsselskabet I/S eller et datterselskab, som har overtaget driften af erhvervshavnen uden tilladelse efter stk. 3. Det vil dog kræve tilladelse efter miljølovgivningen at bortskaffe det oprensede materiale.

Bestemmelsen gælder uanset, om det er Arealudviklingsselskabet I/S eller et datterselskab, som har overtaget driften af erhvervshavnen, eller andre selskaber eller private, der søger om tilladelse til fx etablering af et fast anlæg på søterritoriet. Kystdirektoratet eller den myndighed, som transport- og energiministeren bemyndiger til at træffe afgørelse efter bestemmelsen, vil altid skulle høre Arealudviklingsselskabet I/S, forinden de udsteder en godkendelse til andre selskaber eller private. Arealudviklingsselskabet I/S vil i forbindelse med høringen have mulighed for at udtale sig om, hvorvidt det pågældende projekt kolliderer med selskabets råderet over havnen. Desuden skal der, forinden godkendelse af et ansøgt projekt kan udstedes, tillige indhentes udtalelse fra en række myndigheder, bl.a. Skov- og Naturstyrelsen, Kulturarvsstyrelsen, Farvandsvæsenet, Fiskeriinspektoret Øst i Roskilde, Københavns Kommune og Søfartsstyrelsen.

Det fremgår desuden af den foreslåede bestemmelse i stk. 4, at der kan fastsættes vilkår i forbindelse med tilladelser efter stk. 2 og 3, herunder om sikkerhedsstillelse for udgifter til fjernelse af anlæg, vedligeholdelse og godkendelse af overdragelse mv. Sikkerhedsstillelsen vil skulle ske over for Kystdirektoratet eller den myndighed, som transport- og energiministeren har bemyndiget til at træffe afgørelse efter bestemmelsen.

I forbindelse med den ovenfor nævnte høring af Arealudviklingsselskabet I/S kan selskabet anmode om, at der i godkendelsen fastsættes bestemte vilkår om vedligeholdelse af bolværker og skibsanløb ved bolværkerne. Kravet om vedligeholdelse af bolværkerne hviler på nogle gamle havneforordninger, og det er Bro- og Bolværkskommissionen, der har til opgave at påse, at bolværkerne holdes i forsvarlig stand.

#### *Til § 25*

Det foreslås i stk. 1, at Københavns Havns søområde fastsættes ved bekendtgørelse. Københavns Havns søområde angives ved de ydre koordinater, dog er et nærmere afgrænset område omkring Holmen ikke en del af Københavns Havns søområde. Københavns Havns søområde er i dag anført i Havnereglementet for Københavns Havn A/S af 1. juli 2005, men det er fundet mest hensigtsmæssigt, at havnens søområde fremover fastsættes med hjemmel i denne lov. Der pågår for tiden et udvalgsarbejde vedrørende en del af søterritoriet ved Holmen, der tidligere var underlagt forsvaret, men er ophørt med at være det ved udflytningen af Flåden fra Holmen. Transport- og Energiministeriet vil snarest træffe afgørelse om, hvorvidt Holmens civile vandområder skal inddrages under Københavns Havns søområde.

I stk. 2 foreslås indsat en bestemmelse, hvorefter Arealudviklingsselskabet I/S har ret til at opkræve vandarealleje inden for Københavns Havns søområde. Der er tale om en videreførelse af den nuværende retstilstand, hvorefter Københavns Havn A/S i medfør af den lovmæssige beføjelse til at drive havnevirksomhed i København har været tillagt en ret til at udnytte havnens vandområde forretningsmæssigt. Udnyttelsen er bl.a. sket ved skibenes brug af kaj anlæg mv. som led i en transportopgave, hvor der er blevet opkrævet skibs- og vareafgifter. Derudover har Københavns Havn A/S disponeret over vandarealerne ved udlejning. Københavns Havn A/S har endvidere modtaget ulempekompensation, når andre har fået tilladelse til at disponere over et vandareal inden for havnens søområde.

Vandareallejen er en betaling for en eksklusiv ret til at benytte et bestemt vandareal, fx et vandareal ud for en bestemt kajplads. Arealudviklingsselskabet I/S skal som modydelse for betalingen af vandarealleje sørge for oprensning og renhold af vandarealerne samt sørge for at holde sejlbunden til og fra Københavns Havn farbar mv.

Vandareallejen omfatter ikke leje for at lægge til ved det bagvedliggende bolværk, opkrævning herfor sker særskilt af den pågældende bolværksejer. Som noget særegent i Københavns Havn ejes en stor del af bolværkerne ikke af havnen, idet en stor del af bolværkerne ejes af private grundejere. Ejerfordelingen er på nuværende tidspunkt således, at private ejer ca. 42 pct., staten (Slots- og Ejendomsstyrelsen og Kulturministeriet) ejer ca. 7 pct., Københavns Kommune ca. 5 pct. og Københavns Havn A/S ejer de resterende ca. 46 pct.

I stk. 3 foreslås det, at i det omfang, der ved udgravning, fraskylning eller lignende fra landområder grænsende op til Københavns Havn opstår nye vandområder inden for havnens ydre grænser med sejlbar forbindelse til Københavns Havns søområde, omfattes sådanne vandområder af Københavns Havns reguleringskompetence, herunder retten til at opkræve vandarealleje.

Søterritoriet er ikke undergivet privat ejendomsret. Ved udgravning, fraskylning eller lignende fra landområder, hvorved det nye vandområde bliver en del af søterritoriet, kan ejeren af det areal, hvorfra udgravning, fraskylning mv. er sket, dermed ikke opretholde ejendomsretten til det nye vandområde. Selv om sådanne områder opstår inden for havnens ydergrænser og står i direkte forbindelse med havnens søområde, bliver de efter de gældende regler ikke automatisk undergivet havnens reguleringskompetence.

Med bestemmelsen sikres en ensartet regulering af de områder, der står i en sådan nær sammenhæng med Københavns Havns søområde, idet sådanne nye vandområder inden for havnens ydre grænser med sejlbar forbindelse til Københavns Havns søområde automatisk bliver en del af havnens søområde og dermed undergivet havnens reguleringskompetence. Ved bestemmelsen opnås, at der fortsat kun vil være én havn i København og én administrator. I tilfælde af udgravning forudsættes det i den forbindelse, at ejeren af det landområde, hvorfra udgravning er sket, gives fortrinsret til leje af det nye vandområde.

#### *Til § 26*

Det foreslås i stk. 1, at der gives mulighed for at klage over forvaltningen af Københavns Havn til transport- og energiministeren. På den måde skabes der overensstemmelse med retstilstanden for de øvrige havne i Danmark, hvor der ligeledes er mulighed for at klage over forvaltningen, jf. havneloven § 17.

Det bemærkes, at klager over tildeling af anløbsplads skal indgives til havneklagenævnet i henhold til havnelovens § 16, som også gælder for Københavns Havn, jf. den foreslåede bestemmelse i § 24, stk. 1.

I forbindelse med klager over vandarealleje finder, udover bestemmelserne herom i denne lov, tillige de

almindelige konkurrenceretlige regler anvendelse. Klager over størrelse af vandarealleje, vil derfor skulle henvises til Konkurrencestyrelsen. Konkurrencestyrelsen vil bl.a. påse, at Arealudviklingsselskabet I/S ikke misbruger selskabets dominerende stilling.

Det foreslås i stk. 2, at klagefristen over Københavns Havns afgørelser fastsættes til 4 uger med mulighed for at se bort fra fristen i særlige tilfælde.

#### *Til § 27*

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at transport- og energiministeren kan bemyndige statslige myndigheder under Transport- og Energiministeriet til at udøve ministerens beføjelser efter denne lov. Det forventes, at det primært vil blive Kystdirektoratet, som vil få henlagt opgaver i henhold til loven, bl.a. kompetencen til at udstede tilladelser i henhold til lovforslagets § 24.

#### *Til § 28*

Det foreslås i stk. 1, at transport- og energiministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden, herunder at lovens enkelte bestemmelser kan træde i kraft på forskellige tidspunkter. På den måde opnås sikkerhed for, at de nødvendige forberedelser i forbindelse med stiftelsen af de to nye selskaber kan foretages, inden lov om Københavns Havn A/S og lov om Ørestaden mv. ophæves, jf. stk. 2. Samtidig opnås, at Københavns Havn A/S, Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S kan fortsætte sit virke helt indtil det tidspunkt, hvor de to nye selskaber oprettes.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse i stk. 2, at Transport- og Energiministeriet fastsætter tidspunktet for ophævelse af lov nr. 474 af 31. maj 2000 om Københavns Havn A/S og lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestaden, eller dele af de to love. Ophævelsen af de to love vil skulle ske samtidig med den formelle stiftelse af Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

#### *Til § 29 og 30*

Ændringen foreslås som en konsekvens af, at Københavns Havn A/S opløses, og at Arealudviklingsselskabet I/S skal forestå havnedrift i Københavns Havn.

#### *Til § 31-33*

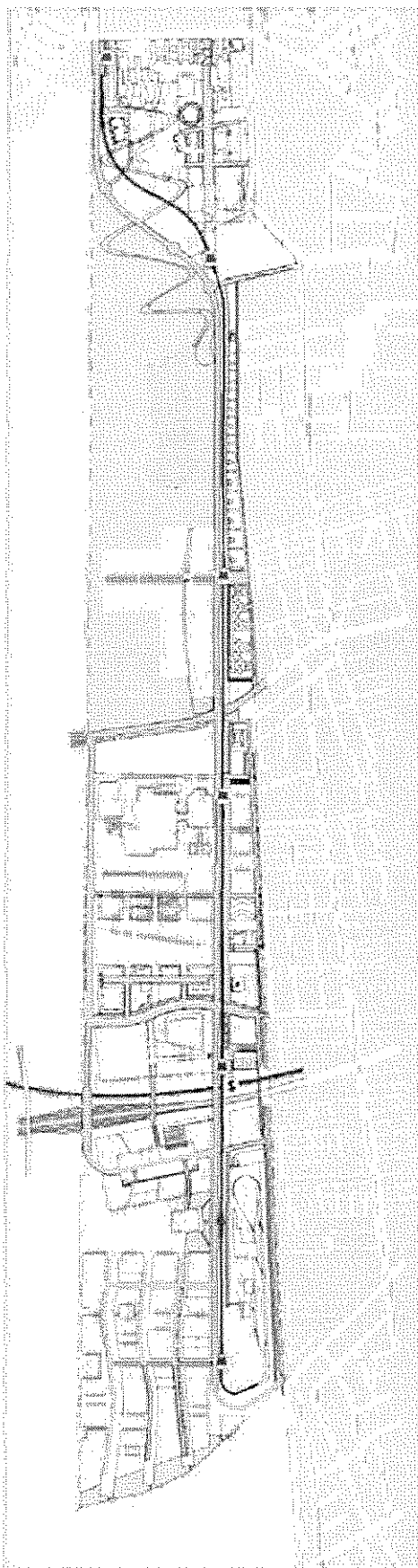
Ændringen foreslås som en konsekvens af, at Ørestadsselskabet I/S opløses, og at Metroselskabet I/S skal stå for driften af metroen.

#### *Til § 34*

Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland.

**Bilag 1**

**Naturområder i Ørestad, jf. § 16, stk. 2**







**Lovforslaget sammenholdt med gældende lov**

*Gældende formulering*

*Lovforslaget*

**§ 29**

I lov nr. 141 af 31. marts 1960 om Københavns Frihavn, som ændret ved § 13 i lov nr. 474 af 31. maj 2000, foretages følgende ændring:

1. Overalt i loven ændres »Københavns Havn A/S« til:  
»Arealudviklingselskabet I/S«.

**§ 30**

I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 925 af 28. september 2005, som bl.a. ændret ved § 1 i lov nr. 564 af 24. juni 2005, § 3 i lov nr. 571 af 9. juni 2006 og senest ved § 2 i lov nr. 1571 af 20. december 2006, foretages følgende ændring:

**§ 51...**

*Stk. 3.* I stedet for de beskikkede sagkyndige medlemmer, der er angivet i § 105, stk. 2, 2. pkt., i lov om miljøbeskyttelse, medvirker ved behandling af klagesager efter § 26 og afgørelse om foretagelse af undersøgelser om optaget havbundsmateriale efter § 45 a sagkyndige medlemmer, der beskikkes af miljøministeren for 4 år ad gangen efter indstilling fra:

- 1) Sammenslutningen af Danske Havne, Foreningen af Danske Privathavne, Københavns Havn A/S, Transport- og Energiministeriet, Danmarks Fiskeriforening, Foreningen af Ral- og Sandsugere og Arbejdernes Erhvervsråd i forening.

1. I § 51, stk. 3, nr. 1, ændres »Københavns Havn A/S« til:  
»Arealudviklingselskabet I/S«.

### § 31

I lov nr. 582 af 24. juni 2005 om trafiksselskaber, som ændret ved § 3 i lov nr. 1422 af 21. december 2005, foretages følgende ændring:

**§ 4.** Transport- og energiministeren kan fastsætte regler for hovedstadsområdet om deling af billetindtægter fra offentlig servicetrafik mellem trafiksselskabet på Sjælland, Ørestadsselskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten.

**1.** I § 4, stk. 1, § 6, stk. 3, og § 7, stk. 3, ændres »Ørestadsselskabet« til: »Metroselskabet I/S«.

### § 6....

*Stk. 3.* Herudover skal trafiksselskabet på Sjælland, Ørestadsselskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, sikre, at der er én fælles billettype til alle rejser med bus, tog og metro i hovedstadsområdet.

### § 7....

*Stk. 3.* Transport- og energiministeren kan fastsætte regler for et samarbejde mellem trafiksselskabet på Sjælland, Ørestadsselskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafiksselskabet på Sjællands område. Samarbejdet skal mindst omfatte hovedstadsområdet.

### § 32

I lov nr. 578 af 9. juni 2006 om befordringsrabat til uddannelsessøgende i ungdomsuddannelser mv., som ændret ved lov nr. 1224 af 6. december 2006, foretages følgende ændring:

§ 11. Det påhviler hvert trafiksselskab, Bornholms Regionskommune, de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, og Ørestadsselskabet (de befodringsansvarlige) at yde rabat efter kapitel 2 og 3.

1. I § 11, stk. 1, ændres »Ørestadsselskabet« til: »Metroselskabet I/S«.

### § 33.

I lov om befodringsrabat til studerende ved videregående uddannelser, jf. lovbekendtgørelse nr. 628 af 28. juni 2001, som ændret ved § 73 i lov nr. 145 af 25. marts 2002, § 9 i lov nr. 593 af 24. juni 2005 og § 2 i lov nr. 312 af 19. april 2006, foretages følgende ændring:

§ 4. Det påhviler hvert trafiksselskab, Bornholms Regionskommune, de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten og Ørestadsselskabet, at yde rabat efter §§ 1 og 3.

1. I § 4, stk. 1, ændres »Ørestadsselskabet« til: »Metroselskabet I/S«.

### Høringslisten

#### Oversigt over hørte myndigheder og organisationer m.v.

Rigsrevisionen  
Trafikstyrelsen  
Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne  
Erhvervs- og Byggestyrelsen  
Skov- og Naturstyrelsen  
Konkurrencestyrelsen  
Beredskabsstyrelsen  
Københavns Kommune  
Frederiksberg Kommune  
Kommunernes Landsforening  
Amtsrådsforeningen  
Region Hovedstaden  
Ørestadsselskabet  
Københavns Havn A/S  
Menighedsråd og sognepræst i Frederiks Kirke  
Københavns Stift  
Kulturarvsstyrelsen  
Københavns Bymuseum  
Beredskabsgruppen for den eksisterende Metro, herunder Københavns og Frederiksberg Brandvæsen,  
Københavns og Frederiksberg Politi og Hovedstadens Sygehusfællesskab  
Politiets efterretningstjeneste  
De samvirkende Invalideorganisationer  
Dansk Handicap Forbund  
Dansk Cyklistforbund  
Canal Tours (havnerundfarten)  
Forbrugerrådet  
Danmarks Naturfredningsforening  
NOAH-trafik  
HTS - Handel, Transport og Serviceerhvervene  
JA - Jernbanernes Arbejdsgiverforening  
DKT - Dansk Kollektiv Trafik  
AKT - Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik  
Dansk Arbejdsgiverforening  
Dansk Industri  
Dansk Jernbaneforbund  
Arbejderbevægelsens erhvervsråd  
Brancheforeningen for trafik og jernbane under HK  
LO  
3F