



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 20. februar 2007
J. nr. 500-23

Høringsnotat vedr. Forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S (L 158)

Frederiksberg Kommune anfører, at det er væsentligt for Frederiksberg Kommune, at der sikres mindretalsbeskyttelse i beslutninger med væsentligt betydning for Metroselskabet I/S og dermed for Frederiksberg Kommune.

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

Frederiksberg Kommunes bemærkning har ikke givet anledning til ændring i lovforslaget.

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at de tre ejere af Metroselskabet I/S - uanset ejerandel – har lige stor indflydelse, for så vidt angår væsentlige beslutninger om Metroselskabet I/S.

Det fremgår endvidere, at det vil fremgå af interessentskabskontrakten, at alle væsentlige beslutninger, skal træffes i enighed mellem de tre ejere. I vedtægten for Metroselskabet I/S vil der blive fastsat detaljerede bestemmelser om hvilke dispositioner, der kræver 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. På den måde er alle tre ejere sikret, at deres medlem af bestyrelsens formandskab kan kræve en sag forelagt for ejerne.

Interessentskabskontrakten og vedtægten vil være centrale dokumenter for Metroselskabet I/S og udformningen af disse kræver enighed blandt ejerne og vil udgøre en del af stiftelsesdokumenterne som vil blive forelagt de tre ejeres kompetente politiske organer til godkendelse.

Frederiksberg Kommune foreslår, at der i de almindelige bemærkninger til punkt 5 ”kommunernes låneadgang” henvises til principaftalen og tillægsaftalen mellem Frederiksberg Kommune og regeringen.

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

Frederiksberg Kommunes bemærkning har ikke givet anledning til ændring i lovforslaget, idet principaftalen og tillægsaftalerne med Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune allerede udgør en del af lovforslagets almindelige bemærkninger. Desuden er låneadgangen tillige beskrevet i bemærkningerne til lovforslagets § 5, hvor der også er henvist til tillægsaftalen.



Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune ønsker en generel dispensation for kommunernes låneadgang

Side 2/9

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

På baggrund af de to kommuners ønsker, er lovforslagets bemærkninger blev tilrettet, således at det nu fremgår, at Indenrigs- og Sundhedsministeriet vil give de to kommuner en generel dispensation til optagelse af lån til finansiering af kommunernes indskud samt yderligere indskud, som måtte være nødvendige for gennemførelse af anlægget af Cityringen. Dispensationen vil tillige 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 indbetaler lånoptagelsen efter lovforslagets § 5 til Indenrigs- og Sundhedsministeriet.

Frederiksberg Kommune har bemærket at det følger af tillægsaftalen mellem regeringen og Frederiksberg Kommune, at kommunen opnår adgang til yderligere lån med 50-årig afdragsperiode til dækning af kommunens eventuelle merbidrag.

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

Transport- og Energiministeriet har på baggrund af Frederiksberg Kommunes bemærkning tilføjet følgende i bemærkninger til § 5: "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."

Frederiksberg Kommune finder det hensigtsmæssigt, at kommunen opnår låneadgang til alle øvrige udgifter, der relaterer sig direkte til Cityringen. Det gælder f.eks. tilkøbsmuligheder, arbejder i direkte tilslutning til metrostationer (f.eks. forpladser).

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

Frederiksberg Kommunes ønske er ikke imødekommet. Den i lovforslaget forudsatte låneadgang relaterer sig alene til Cityringsprojektet og de udgifter, der er forbundet hermed, enten i form af indskud eller tilkøb og optioner. Baggrunden er, at en så bred lånebestemmelse, som Frederiksberg Kommune foreslår overvejet, vurderes at ville have betydelige præcedensvirkninger.

Frederiksberg Kommune anfører i sit høringssvar, at aktstykket, der overdrager de i principaftalen tre nævnte arealer fra staten til Frederiksberg Kommune, bør vedtages senest samtidigt med loven.

Transport- og Energiministeriet bemærkning:



Frederiksberg Kommunes bemærkning har ikke givet anledning til ændring i lovforslaget. Det bemærkes, at det i tillægsaftalen til principaftalen mellem staten og Frederiksberg Kommune er aftalt, at de tre nævnte arealer overdrages til Frederiksberg Kommune i løbet af 2007.

Københavns Kommune foreslår, at det i bemærkninger til § 6 fremgår, at det anførte beløb for kommunens grundskyld bygger på en forudsætning om den nuværende udligningsordning og grundskyldsniveau.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Transport- og Energiministeriet har ikke på det foreliggende grundlag bemærkninger til kommunens høringssvar om forudsætninger vedr. den nuværende udligningsordning og grundskyldsniveau.

Københavns Kommune anfører, at der i bemærkningerne til lovforslagets § 5 bør tilføjes "(evt. nye selskab)", med henblik på at sikre samstemmende ordlyd i begge lovforslag, der vedrører Cityringen.

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

Transport- og Energiministeriet er enig i Københavns Kommunes bemærkning og har tilrettet lovforslaget i overensstemmelse hermed.

Københavns Kommunes anfører, at Arealudviklingsselskabets bidrag på 700 mio. kr. til Nordhavnsvejen skal indbetales ved projektets start. eller såfremt dette ikke er tilfældet, PL-reguleres i forhold til 2005-priser.

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

Transport- og Energiministeriet vurderer, at det vil være mest hensigtsmæssigt, at der laves en særskilt aftale mellem staten og Københavns Kommune om de nærmere vilkår for, hvornår de 700 mio. kr. skal forfalde, herunder hvornår anlægget forventes påbegyndt og afsluttet. Københavns Kommune har oplyst, at anlægsarbejdet forventes igangsat i 2009 med ibrugtagning i 2014.

Københavns Kommune anfører, at "infrastruktur" bør udskiftes med "vej-infrastruktur" i bemærkningerne til § 15, jf. principaftalen.

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

Transport- og Energiministeriet er enig i Københavns Kommunes bemærkning og har tilrettet lovforslagets bemærkninger til § 15 i overensstemmelse hermed.

Københavns Kommune anfører, at i bemærkninger til lovforslaget, afsnit 4.3.3 er det anført, at Arealudviklingsselskabet I/S ikke må bidrage til infrastruktur udover, hvad der er normalt for en grundejer. Desuden henviser kommunen til gældende praksis for så vidt angår Ørestaden.

Transport- og Energiministeriet bemærkning:



Transport- og Energiministeriet har præciseret lovforslagets bemærkninger således, at det fremgår, at Arealudviklingsselskabet i forbindelse med udviklingen af selskabets arealer skal stå for etablering af overordnet sædvanlig infrastruktur på egne arealer og 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. Beslutninger om, at selskabet trods udgangspunktet vil 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. Selskabet skal som hovedregel ikke eje infrastrukturen på sigt fx i Nordhavnsområdet, men overdrage ansvaret for vedligeholdelsen heraf enten til private grundejere eller til Københavns Kommune.

Det skal understreges, at lov om Ørestaden mv. ophæves i forbindelse med oprettelsen af Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. Den praksis, der har været gældende i Ørestadsselskabet I/S vil således ikke blive videreført i Arealudviklingsselskabet I/S.

Rigsrevisionen bemærker i sit høringssvar, at lovforslaget indeholder en række beløb omfattende ejernes indskud mv., ligesom lovforslaget indeholder modelåbningsbalancer for Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. Rigsrevisionen bemærker, at ved udarbejdelsen af de endelige åbningsbalancer og ved revisionen heraf kan værdierne vise sig at afvige fra værdierne i lovforslaget.

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

Transport- og Energiministeriet vurderer, at der allerede er taget højde for Rigsrevisionens bemærkning, hvorfor den ikke giver anledning til at ændre i lovforslaget, jf. afsnit 4.1.2.

Rigsrevisionen bemærker, at det i lovforslaget bør præciseres, at ejerfordelingen bygger på de værdier, der fremgår af lovforslaget.

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

Transport- og Energiministeriet er enig i betragtningen, og har i lovforslagets bemærkninger præciseret på dette punkt, således at det fremgår, at ejerandelene er fastlagt i principaftalen af 2. december 2005, og at senere ændringer i værdierne ikke rykker på ejerandelene.

Rigsrevisionen finder, at den væsentligste årsag til nedskrivningen af metroen og betydningen heraf på statsregnskabets balance bør tydeliggøres i bemærkningerne til lovforslaget.

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

På baggrund af Rigsrevisionens bemærkninger er lovforslagets bemærkninger blevet præciseret, så det fremgår, at samfundsøkonomiske værdier ikke længe-



re vil indgå i opgørelsen af metroens bogførte værdi. Desuden er det blevet tilføjet i lovforslagets bemærkninger, at nedskrivningen vil 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.

Rigsrevisionen bemærker, at det i § 12, stk. 1 og af § 20, stk. 1 fremgår, at Årsregnskabslovens regler herunder bestemmelserne, der gælder for statslige aktieselskaber finder anvendelse for Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. I bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser § 12 og § 20 fremgår det, at regnskaberne vil være underkastet de samme indholdsmæssige krav, som stilles til børsnoterede virksomheder. Der bør være overensstemmelse mellem loven og bemærkningerne og for børsnotede selskaber gælder en række krav, som formentlig ikke vil være relevante for Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

Transport- og Energiministeriet er enig i Rigsrevisionens bemærkninger. Derfor er passusen om, at de to selskabers regnskaber vil blive underkastet de samme indholdsmæssige krav, som stilles til børsnoterede selskaber blevet slettet i lovforslagets bemærkninger. Regnskaberne vil således alene være underkastet de samme indholdsmæssige krav, som stilles til statslige aktieselskaber.

Rigsrevisionen finder, at åbningsbalancerne skal revideres af de revisorer, der også skal revidere Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S fremover. Formuleringen for revisionen af åbningsbalancerne bør derfor være den samme, som den der anvendes for revisionen af selskabernes årsrapporter, jf. § 12, stk. 3 og § 20, stk. 2 i lovforslaget.

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

På baggrund af Rigsrevisionens bemærkninger er det blevet tilføjet i lovforslagets bemærkninger, at 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.

Rigsrevisionen peger på, at lovforslagets bemærkninger til § 13 og 21 om finansforvaltning bør formuleres, så det fremgår, at reglerne om EU-udbud naturligvis respekteres.

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

Transport- og Energiministeriet er enig i Rigsrevisionens bemærkning. Lovforslagets bemærkninger er tilrettet i overensstemmelse hermed.

Rigsrevisionen anfører til bemærkningerne til lovforslagets § 8, hvori det fremgår, at Metroselskabet I/S endvidere kan drive anden virksomhed, som har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne, at der ikke er fastlagt regler for håndtering og opgørelse af Metroselskabets anden virksomhed. Rigsrevisionen finder, at der bør fastlægges regler for Metrose-



skabet I/S' anden virksomhed eventuelt svarende til de regler, der fremgår af lovforslaget for Arealudviklingsselskabet I/S.

Side 6/9

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

Transport- og Energiministeriet er enig i Rigsrevisionens bemærkninger, der er imødekommet ved, at det er tilføjet i bemærkningerne til lovforslagets § 8, stk. 2, at hvis Metroselskabet I/S udfører anden virksomhed, vil der i givet fald skulle udarbejdes et regnskabsreglement, som skal sikre, at selskabet udarbejder adskilte regnskaber for konkurrenceudsatte aktiviteter og ikke-konkurrenceudsatte aktiviteter.

Københavns Havn A/S skriver i sit høringssvar, at samtlige af selskabets nuværende aktiver og passiver indskydes i Arealudviklingsselskabet I/S, herunder også Københavns Havn A/S' Pensionskasse, der p.t. har 127 medlemmer. Københavns Havn A/S konstaterer, at dette ikke berører de enkelte medlemmer af Pensionskassen. Det skal i denne sammenhæng nævnes, at Pensionskassen, der er underkastet Finanstilsynets regler, er velkonsolideret.

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

Transport- og Energiministeriet er enig i Københavns Havn A/S' bemærkninger, idet det fremgår af lovforslagets § 3, at Arealudviklingsselskabet I/S ved stiftelsen overtager samtlige aktiver og passiver, i Københavns Havn A/S og indtræder i samtlige rettigheder og pligter i Københavns Havn A/S.

Københavns Havn A/S foreslår, at der i § 15 tilføjes følgende: "Arealudviklingsselskabet I/S' formål er at forestå udvikling af selskabets arealer samt forestå havnedrift og udvikling af havnedriften i Københavns Havn."

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

Transport- og Energiministeriet er enig med Københavns Havn A/S i, at Arealudviklingsselskabet I/S skal udvikle havnedriften. I forbindelse med at Arealudviklingsselskabet I/S skal forestå havnedrift, skal selskabet naturligvis tilpasse og udvikle havnedriften i forhold til markedet. Dette er indføjet i bemærkningerne til lovforslaget.

Københavns Havn A/S foreslår, at det i forlængelse af omtalen af principaftalen i bemærkningerne bør nævnes, at Københavns Kommune har ansvaret for infrastrukturen til og fra området, herunder krydsene Sundkrogsgade og Århusgade, såvel ved udviklingen af de første 400.000 etagemeter som for de efterfølgende 200.000 etagemeter.

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

Det fremgår af tillæg til principaftalen mellem staten og Københavns Kommune, som er gengivet i lovforslagets bemærkninger, at Københavns Kommune etablerer den nødvendige vejinfrastruktur til og fra Århusgade-området, herunder den nødvendige vejkapacitet i krydsene ved Sundkrogsgade og Århusgade. Dette er endvidere præciseret i bemærkningerne til lovforslaget.



Københavns Havn A/S bemærker, at Arealudviklingsselskabet I/S i § 15, stk. 1 er tillagt opgaven at forestå havnedrift i København Havn. Det er et naturligt og nødvendigt led i driften af havnen, at de for de forskellige formål nødvendige vanddybder opretholdes. Dette sker ved, at der med mellemrum foretages oprensning, bl.a. i sejlrender og langs bolværker. Det foreslås derfor, at der i bemærkningerne til § 24, stk. 3 tilføjes: ”Orensning til opretholdelse af gældende vanddybder inden for havnens søområde kræver ikke tilladelse fra transport- og energiministereren.”

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

Transport- og Energiministeriet har på baggrund af Københavns Havn A/S bemærkning præciseret bemærkningerne til lovforslagets § 24, stk. 3: ”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 erhvervshaven uden tilladelse efter stk. 3. Det vil dog kræve tilladelse efter miljølovgivningen at bortskaffe det oprensede materiale”.

HK Trafik & Jernbane og **LO** foreslår, at bestyrelsen i Metroselskabet udvides med 1 medlem, således at medarbejderrepræsentanternes antal bliver i alt 3. Forslaget er begrundet i de mange medarbejdergrupper, der vil være i selskabet og i balancen over for 3 interessenter.

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

HK Trafik & Jernbanes og LO's bemærkning har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.

I Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S er der ikke medarbejderrepræsentanter i bestyrelsen. Lovforslagets bestemmelse om to medarbejderrepræsentanter i Metroselskabet I/S' bestyrelse må anses for en forbedring set fra medarbejdernes side. Det er vurderet, at to medarbejderrepræsentanter er passende i forhold til, at den samlede bestyrelse består af i alt ni medlemmer.

For en ordens skyld skal det nævnes, at bl.a. driftsopgaver i metroen forudsættes udliciteret.

Dansk Kollektiv Trafik anfører, at Cityringen og metroens etape 1-3 bør adskilles regnskabsmæssigt og kunne betjenes af hver sin operatør.

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

Dansk Kollektiv Trafiks bemærkning har ikke givet anledning til ændring i lovforslaget. Det fremgår allerede af lovforslaget, at metroens etape 1-3 og Cityringen vil driftsmæssigt stort set blive kørt som to adskilte systemer. Det vil samtidig være muligt for Metroselskabet at operere med to forskellige operatører på Metroen, når Cityringen er åbnet for trafik.



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.

Dansk Kollektiv Trafik anfører, at det er uklart, hvornår metroen forventes tilbagebetalt, da der på s.12 angives, at Cityringen forventes tilbagebetalt over 50 år, dvs. ca. år 2057, mens der på s.22. står, at Metroselskabet forventes gældfrit i 2049.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

I lovforslaget udmøntes principaftalen af 2. december 2005. Der er således sket en konkretisering af principaftalen, hvilket bl.a. er resulteret i udarbejdelse af modelåbningsbalancer for de to nye selskaber, som oprettes i medfør af loven, Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

Med de forudsætninger om eksempelvis renteniveau og passagerindtægter, der er lagt til grund for modelåbningsbalancerne forventes Metroselskabet nu at være gældfrit i 2049, mens Arealudviklingsselskabet forventes at være gældfrit i 2035. Begge selskaber skal være gældfri, før man kan sige, at den samlede metro - dvs. etape 1-3 og Cityringen – er tilbagebetalt, idet den del af Ørestads-selskabets nuværende gæld, der relaterer sig til arealsalg, placeres i Arealudviklingsselskabet I/S.

Den forventede tilbagebetalingstid på gælden i Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S – og dermed tilbagebetalingstiden for den samlede metro – kan afvige, når de endelige åbningsbalancer foreligger. Tilbagebetalingstiden vil også kunne ændres over tid, hvis der f.eks. sker ændringer i forhold til det forudsatte omkring renteniveau, passagerindtægter, arealsalgstakt, salgsindtægter fra arealer m.v.

Vesterbro Lokalråd, og Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse foreslår, at det Arealudviklingsråd, der allerede eksisterer i forbindelse med Københavns Havn A/S, overføres til at gælde for Arealudviklingsselskabet.

Transport- og Energiministeriet bemærkning:

Det er forudsat i lovforslaget, at det vil være op til Arealudviklingsselskabet I/S' bestyrelse at træffe beslutning om, hvorvidt bestyrelsen vil nedsætte et arealudviklingsråd eller på anden måde inddrage de forskellige parter, der har en interesse i arealudviklingen.

Københavnertunnelgruppen bemærker, at vejforbindelsen mellem Nordhavnen og Helsingørmotorvejen bør være en fuld tunnelløsning og ikke kun – som det fremgår i lovforslaget – en delvis tunnel.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Det er Københavns Kommune, der skal anlægge den nævnte vejforbindelse. Det er derfor også kommunen, der bestemmer vejforbindelsens endelige udformning, herunder eventuelt valg af en hel eller delvis tunnelløsning.



Ørestadsselskabet I/S henviser til det såkaldte CMC-areal i Ørestad Syd, der skal anvendes som teknisk areal for metroens etape 1-3. Det er forudsat, at overskydende areal, som ikke på lang sigt skal anvendes til metrorelaterede aktiviteter, skal overgå til byudvikling. Det er ikke pt. muligt at afgøre den nærmere afgrænsning mellem de to formål. Ørestadsselskabet foreslår derfor en model, hvor ejerskabet af arealet overgår til Metroselskabet I/S til brug for metro-relaterede aktiviteter. De anvendelsesmæssige restriktioner, som i den forbindelse skal pålægges arealet, herunder fx omfanget af parkering, bør afklares i den videre proces. Pr. 1. januar 2020 forventes det, at arealbehovet til udvidelsen af kapaciteten på metroen er afklaret. Arealer, som på dette punkt ikke vurderes at være nødvendige for metroens drift, overdrages herefter til Arealudviklingsselskabet I/S, medmindre ejerne udskyder tidspunktet for overdragelsen.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Transport- og Energiministeriet er enig i Ørestadsselskabet I/S' betragtning og har justeret lovforslaget i overensstemmelse hermed.