



## Til Økonomiudvalget

### Gælden i Udviklingselskabet By & Havn I/S (By & Havn) og Metroselskabet I/S

Økonomiudvalget har spurgt til forskellen mellem gældsprofilen i By & Havn og Metroselskabet, herunder hvorfor Sund & Bælt A/S er rådgiver for selskaberne.

I oktober 2007 blev Ørestadsselskabet I/S udskilt i to selskaber: Arealudviklingselskabet I/S, som senere skiftede navn til Udviklingselskabet By & Havn I/S, og Metroselskabet I/S. Lidt populært sagt fik By & Havn gælden med, mens Metroselskabet fik likviderne, jf. uddybende informationer nedenfor.

#### By & Havn

By & Havn er ejet af Københavns Kommune (55 pct.) og staten v/ Transportministeriet (45 pct.). Selskabet har ansvaret for udvikling (værdien) af arealerne i Ørestaden, samt udviklingen (værdien) af det tidligere Københavns Havn. Københavns Kommune og staten har aftalt og indskrevet i selskabets lovgrundlag, at værdien af arealerne i Ørestaden skal anvendes til afbetaling af de lån, som blev optaget i forbindelse med anlæggelsen af de første tre etaper af metroen, mens værdien af arealerne i Københavns Havn er statens finansieringsbidrag til etableringen af Cityringen.

Samtidig blev det også aftalt, at By & Havn ikke løbende i takt med ejendomssalg og udviklingen af selskabets arealer skulle overføre midler til Metroselskabet. Derfor blev de to selskaber fra start etableret med henholdsvis en gæld og en formue, således at By & Havn og Metroselskabet kunne drive forretning og aktiviteter uafhængigt af hinanden.

Det blev også skrevet ind i Lov om Arealudviklingselskabet og Metroselskabet, at Sund & Bælt A/S, som havde opbygget en stor finansieringsekspertise i forbindelse med byggeriet af Storebæltsbroen og Øresundsbroen, skulle være selskabernes finansielle rådgiver.

By & Havns gælds- og risikoprofil er fastlagt på baggrund af en finansstrategi, som årligt vedtages af selskabets bestyrelse. Strategien for 2013 blev vedtaget i november 2012. Der skal vedtages en ny strategi for 2014 på et bestyrelsesmøde den 12. december 2013.

Målet vedrørende gældsplejen er at få de lavest mulige finansieringsomkostninger på lang sigt, dog således at store årlige udsving undgås.

08-11-2013

Sagsnr.  
2013-0241243

Dokumentnr.  
2013-0241243-2

Sagsbehandler  
Thomas Kentorp

**Center for Byudvikling**

Rådhuset, 3. sal, v. 34  
1599 København V

Telefon  
5137 2894

E-mail  
THKE@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

I strategien tages endvidere hensyn til, hvorledes By & Havns aktivmasse forventes at udvikle sig under forskellige rente og inflations-scenarier.

Den samlede gæld i By & Havn udgør pr. 30. september 2013 16,4 mia. kr., heraf udgør den langfristede gæld 13,2 mia. kr., og den fordeles sig som følger på forskellige rentetyper:

Variabel:	28 pct.
Fast rente:	37 pct.
<u>Indeks:</u>	<u>34 pct.</u>
I alt:	100 pct.

Der optages alene gældsforpligtelser i DKK eller EUR.

De årlige reale finansieringsomkostninger har siden selskabets stiftelse i 2007 i alle år ligget på 2 pct. p.a., eller derunder, hvilket kan betegnes som tilfredsstillende i forhold til markedet.

Som nævnt har By & Havn i henhold til lovgrundlaget outsourcet opgaven med rådgivning og daglig forvaltning af gældsporteføljen til Sund & Bælt A/S. By & Havn valgte alligevel i 2011 – for at være på den sikre side i forhold til EU-udbudsreglerne - at sende gældsforvaltningsrådgivningsopgaven i et EU-udbud. Efterfølgende blev Sund & Bælt valgt til opgaven.

### **Metroselskabet**

Metroselskabet er ejet af Københavns Kommune (50 pct.), staten v/ Transportministeriet (41,7 pct.) og Frederiksberg Kommune (8,3 pct.).

Efter opdelingen af Ørestadsselskabet fik Metroselskabet ansvaret for anlæg, drift og vedligeholdelse af metrosystemet i København. Metroselskabet fik ved oprettelsen indskud fra ejerne og mulighed for at optage lån til finansiering af selskabets aktiviteter.

Metroselskabet styrer sin optagelse af gæld efter en finansstrategi, der opdateres hvert år, selskabets langtidsbudget og en trepartsaftale mellem Danmark Nationalbank, Transportministeriet og selskabet. Metroselskabets seneste finansstrategi blev vedtaget i november 2012. Finansstrategien er p.t. ved at blive opdateret og skal vedtages på selskabets bestyrelsesmøde i december 2013.

Metroselskabets lånoptagelse og anvendelse af finansielle instrumenter er reguleret ved trepartsaftalen, som indeholder retningslinjer for, hvilke typer af finansielle instrumenter og låneaftaler, der kan indgå i selskabets låneportefølje.

Formålet med Metroselskabets finansielle dispositioner er at sikre de lavest mulige finansieringsomkostninger for selskabets samlede aktiviteter under selskabets afvikling af gæld. Under disponeringen skal det tilses, at der alene løbes en acceptabel og af bestyrelsen anerkendt risiko, som er indenfor rammerne i trepartsaftalen. Ved risiko forstås i denne forbindelse: Renterisiko, valutarisiko og kreditrisiko (modpartsrisiko).

#### Renterisiko:

Renterisici styres ved både at låne og placere penge til variabel og fast rente. Rammen for selskabets renterisiko fastlægges årligt i selskabets finansstrategi og er for 2013 følgende:

Variabel gæld (under 1 år): 33-50 pct.

Fastforrentet gæld (over 1 år) og Indekseret gæld (realrentebaseret): 50-67 pct. (Pct. af forventet maksimal gæld).

#### Valutarisiko:

Lån eksponeres alene i DKK og EUR i henhold til retningslinjerne i trepartsaftalen.

#### Modpartsrisiko:

Selskabets finansielle aftaler sker alene med de mest kreditværdige danske og udenlandske institutioner. Risici søges endvidere reduceret ved anvendelse af hensigtsmæssige aftaledokumentation (sikkerhedsstillelsesaftaler). Rammerne for modpartsrisiko i forbindelse med likviditetsplaceringer og finansielle aftaler fastlægges i selskabets finansieringsinstruks.

Metroselskabets langfristede gæld udgør pr. den 30. september 2013 6,8 mia. kr. Det forventes, at selskabets gæld vil stige i de kommende år i takt med Cityringens færdiggørelse, og at den vil toppe i 2023, hvor gælden jf. selskabets langtidsbudget forventes at udgøre 24,4 mia. kr. Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2059.