



Dato: 21-12-2006

Notat om Lovudkastet om Metroselskabet og Arealudviklingselskabet

- Arealudviklingselskabet I/S samler arealudviklingen i Ørestad og det nuværende Københavns Havn under en paraply. Selskabet skal udvikle arealerne og stå for havnedrift i Københavns Havn. Selskabet skal ejes af Københavns Havn med 55 % og af transport- og energiministeren med 45 %.
- Bestyrelsen for Arealudviklingselskabet skal bestå af 8 medlemmer, 3 udpeges af transport- og energiministeren, 3 af Københavns Kommune og 2 af medarbejderne. Formanden og næstformanden udpeges i enighed mellem de to ejere blandt de bestyrelsesmedlemmer som de har udpeget.
- Metroselskabet I/S skal stå for projektering og anlæg af Cityringen, færdiggørelse af anlæg af Østamagerbanen og stå for drift og vedligehold af den samlede metro. Metroselskabet skal foretage offentligt udbud af drift og vedligehold af metroen.
- Bestyrelsen for Metroselskabet skal bestå af 9 medlemmer, hvoraf 3 medlemmer udpeges af Københavns Kommune, 1 medlem af Frederiksberg Kommune, 3 medlemmer af transport- og energiministeren og 2 medlemmer af medarbejderne. Formanden og de to næstformand udpeges i enighed mellem de tre ejere blandt deres bestyrelsesmedlemmer.
- Det gælder for begge selskaber, at bestyrelsesmedlemmer udpeges for en periode af 4 år, dog udpeges de første bestyrelsesmedlemmer fra selskabernes stiftelse til 31. december 2009. Begge selskaber skal drives på et forretningsmæssigt grundlag og vil være omfattet af offentlighedsloven, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand.
- Det gælder for begge selskaber, at de skal aflægge regnskab i henhold til de krav, der stilles til statslige aktieselskaber og der vil blive uarbejdet vedtægter og interessentskabskontrakter. I lovudkastet er der modelåbningsbalancer for de nye selskaber og de endelige åbningsbalancer vil kunne afvige fra disse. Åbningsbalancer, interessentskabskontrakterne og vedtægter vil udgøre en del af stiftelsesdokumenterne og de vil blive forelagt Borgerrepræsentationen.
- Det er fundet mest hensigtsmæssigt at lade selskaberne organi-

sere som interessentskaber ud fra følgende grunde:

1. I et interessentskab er det de enkelte interessenters skattemæssige status, der afgør beskattningen af interessentskabets eventuelle overskud og udbytter. De tre interessenter staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune er ikke selskabsskattepligtige, og de værdiansættelser, der lå til grund for Principaftalen, var opgjort uden hensyn til en eventuel betaling af selskabsskat. Derfor ville det kunne forrykke den økonomiske balance, såfremt de omfattede aktiviteter helt eller overvejende skulle drives i et selskabsskattepligtigt miljø.
 2. Et interessentskab ejet af offentlige myndigheder er fritaget fra at betale grundskyld af ikke-solgte arealer.
 3. Den i dag kendte model fra Ørestadsselskabet om Københavns Kommunes tilbageføring af grundskyld kan umiddelbart videreføres, så længe modtagerselskabet er et interessentskab.
 4. I et interessentskab kan der i interessentskabskontrakterne laves aftale om løbende indskud og udtræk til/fra ejerne uden påvirkning af ejerandele.
- Metroen vil fremover indgå i åbningsbalancen for Metro-selskabet I/S med en værdi svarende til værdien af fremtidige indtægter og ikke som hidtil på baggrund af afholdte omkostninger. Metroen nedskrives derfor i lovforslaget til 3,76 mia. kr. Nedskrivningen af metroens værdi ændrer ikke ved kommunens ejerbidrag. Værdierne i Ørestadsselskabet har hele tiden skulle tilvejebringes ved salg af arealer i Ørestaden. Frederiksberg kommune indskyder kontantindskud i relation til ejerandelen i Frederiksbergbaneselskabet I/S. Københavns kommune er desuden forpligtet til at overføre grundskyld til Ørestadsselskabet I/S skønnet til, at udgøre maksimalt 2,4 mia. kr. på baggrund af arealerne i Ørestad. Kommunen tilbagefører, jf. principaftalen grundskyld fra det udviklede Nordhavnsområde (600.000 etm.) svarende til en nutidsværdi på 800 mio. kr. Nordhavnsområdet skønnes imidlertid inklusive opfyldninger, at rumme ca. 3,1 mio. etm. Arealudviklingselskabet I/S vil derfor indeholde en betydelig finansiel robusthed.
 - Det fremgår af lovudkastets § 4, stk. 2, at samtlige metroaktiviteter fra Ørestadsselskabet og de dermed tilhørende aktiver og passiver indskydes i Metro-selskabet. I bemærkningerne peges på, at bestemmelsen alene er 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 placeres i 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.

- Det økonomiske grundlag for de to selskaber er de forpligtelser som staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune påtog sig i principaftalen af 2. december 2005, jf. BR 752/2005. Hovedposterne i den samlede finansiering af Cityringen fremgår nedenfor. Grundlaget for de økonomiske beregninger er, at selskabet skal være gældfrit 40 år efter banen åbner, d.v.s. i 2057. I den mellemliggende periode vil selskabet optage lån til at dække anlægsudgifterne.

Tabel 1 (fra principaftaleteksten)	Mia.kr (2005 pris- og lønniveau)
1. Anlægsudgift	-15,0
2. Driftsindtægter (netto)	5,4
<i>Nettofinansieringsbehov</i>	-9,6
3. Statens indskud (Københavns Havn A/S)	4,0
4. Frederiksberg Kommune	0,8
5. Københavns Kommune	4,8

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.

Københavns Kommune bidrager med 4,8 mia. kr. til Metroen og 1,0 mia. kr. til vejforbindelsen.

Herfra skal trækkes ekstraordinære grundskyldsindtægter til

kommunen som følge af udbygningen i Århusgadeområdet og ved Kalkbrænderiløbet i Nordhavnen. Efter udligning skønnes nutidsværdien af disse indtægter til ca. 0,8 mia. kr.

Salget af Københavns Energis el-aktiviteter til Dong skønnes at indbringe i alt 6 mia. kr., når der er betalt 40 pct. i statsafgift. Af disse midler anvendes 5 mia. kr. til finansiering af metro og vej.

	Nutidsværdi, mia.kr (2005- priser)
Anlæg Cityring	-4,8
Anlæg vejforbindelse	-1,0
Bidrag grundskyld fra havnearealer	0,8
<i>I alt udgifter</i>	<i>-5,0</i>
Bidrag KE-midler	5,0

- Det fremgår af principaftalen, at anlægsskønnet for et stort anlægsprojekt som Cityringen indeholder en række risici og uforudsete udgifter. F.eks. er der ikke på nuværende tidspunkt foretaget nye geotekniske undersøgelser. Anlægsoverslaget vurderes med 80 pct. sandsynlighed, at ligge indenfor et interval defineret ved overslaget +/- 3,4 mia. kr. dvs. 11,6 og 18,4 mia. kr.
- Uforudsete fordyrelser i løbet af metroprojektet finansieres efter fordelingsnøglen som beskrevet i principaftalen: Københavns Kommunes ejerandel af Cityringen er 50 pct., statens 41,7 pct. og Frederiksberg Kommunes andel 8,3 pct.
- Københavns Kommune forpligter sig til at overføre grundskyld for i alt 3,2 mia. kr. (nutidsværdi). De præcise forhold vedrørende betalinger, herunder forretningen, vil kommunen drøfte med Transport- og Energiministeriet i det videre arbejde med åbningsbalance, stiftelsesdokumenterne m.v.