

HØRINGSNOTAT

Dato
J. nr. 2014-2843

Høringsnotat vedrørende L 68 - Forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S

Udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S har været sendt i høring fra d. 25. september 2014 til den 23. oktober 2014.

Flere høringsparter har alene afgivet administrative høringssvar, da en politisk stillingtagen ikke har været mulig inden for den angivne frist. Det har i forhold til disse svar alene været muligt at tage stilling til de fremsendte administrative svar i dette høringsnotat og i den følgende tilpasning af lovforslaget.

Høringssvarene med bemærkninger

Følgende parter har afgivet høringssvar: Advokatsamfundet, Banedanmark, Beskæftigelsesministeriet, By & Havn, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Transport og Logistik, DI, DSB, Erhvervs- og Vækstministeriet, Frederiksberg kommune, Havarikommissionen, HOFOR, Københavns Kommune, Københavertunnelgruppen, Metroselskabet, Miljøministeriet, Rigsrevisionen, Skatteministeriet, Statens Ekspropriationer på Øerne, Trafikstyrelsen, Vejdirektoratet og Økonomi- og Indenrigsministeriet.

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra høringssvarene med særlig fokus på de områder, hvor høringssvarene afviger fra lovforslaget eller hvor høringssvaret har givet anledning til ændringer i lovforslaget. Høringssvarene er alene gennemgået i hovedtræk, hvorfor ikke alle forhold i høringssvarene er kommenteret. Transportministeriets bemærkninger er anført i kursiv.

Projektering af en Nordhavnstunnel

Byggelinjer, overtagelse, klageadgang mv.

Banedanmark, Vejdirektoratet og Statens Ekspropriationer på Øerne har bemærket, at det vil være hensigtsmæssigt at ensrette lovforslagets regler om vejbyggelinjer, overtagelse mv. med vejlovforslaget L 20 fremsat d. 8. oktober 2014, da bestemmelserne med få tilpasninger er lig bestemmelserne i vejlovforslaget. Økonomi- og Indenrigsministeriet har endvidere bemærket, at det ikke i



lovforslaget står klart hvem klage over retlige spørgsmål vedr. vejbyggelinjer skal indgives til.

Side 2/13

Transportministeriet skal hertil anføre, at der er sket en række justeringer i lovforslagets regler om byggelinjer, overtagelse mv. vedr. Nordhavnstunnelen, så disse regler nu er lig bestemmelserne i det fremsatte forslag til vejloven, dog med de nødvendige justeringer så reglerne er tilpasset Nordhavnstunnelen.

Det er endvidere tydeliggjort i loven, at det er transportministeren, der er rette klagemyndighed i forhold til retlige spørgsmål i forbindelse med Vejdirektoratets afgørelser om vejbyggelinjer.

Det bemærkes endvidere, at forslag til lov om projektering af en Nordhavnstunnel af loutekniske årsager er ændret til i stedet at bestå af et nyt kapitel i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By og Havn I/S. Denne ændring har ikke indholdsmæssig betydning for bestemmelserne.

Anlægsoverslag for Nordhavnstunnelen

Københavns kommune har anført, at det ønskes præciseret, at anlægsoverslaget for Nordhavnstunnelen er statens anlægsoverslag.

Transportministeriet skal hertil anføre, at anlægsoverslaget er udarbejdet af Vejdirektoratet i forbindelse med den strategiske analyse af en Østlig Ringvej i København (havnetunnel i København) fra december 2013. Den strategiske analyse har været forankret i Transportministeriets departement, og analysearbejdet har været organiseret med en styregruppe for projektet med repræsentanter for Transportministeriet, Vejdirektoratet, Sund & Bælt og Københavns Kommune. Denne oplysning er indsat i de indledende bemærkninger til lovforslaget.

Lovens overensstemmelse med nyt VVM-direktiv

Miljøministeriet har anført, at det for så vidt angår VVM-reglerne, umiddelbart følger af lovforslaget, at det er Vejdirektoratet, der skal varetage rollen som bygherren og tillige udarbejde en VVM for Nordhavnstunnelen og tilsluttende vejanlæg. Miljøministeriet anfører, at det kan overvejes, om der er behov for en adskillelse af disse opgaver, herunder under henvisning til det nye VVM-direktivs art. 9a.

Transportministeriet skal hertil anføre, at der ved ændring af VVM-direktivet med direktiv 2014/52/EU er fastsat nye regler om, at bygherren og den kompetente VVM-myndighed skal være adskilt. Direktivet skal være implementeret senest i maj 2017.



Bestemmelserne om projektering af en Nordhavnstunnel forventes efterfulgt af en anlægslov i senest 2016, herunder forventes VVM'en også at være udarbejdet på dette tidspunkt. Det forventes derfor ikke, at projekteringslovens bestemmelser om at bygherre og VVM-myndighed er sammenfaldende, vil komme i strid med det nye VVM-direktiv.

Udvidelse af Nordhavnsafgreningen

I principaftalen af 27. juni 2014 har Københavns Kommune angivet, at de, som led i den fremtidige byudvikling i Nordhavnen, vil træffe beslutning om at anlægge et antal yderligere metrostationer på Nordhavnen som en forlængelse af den allerede vedtagne Nordhavnsmetro samt at denne finansieres af By & Havn I/S.

I lovforslaget foreslås der indsat hjemmel til, at en eventuel udvidelse af Nordhavnsafgreningen, der besluttet af Københavns Kommune med tilslutning fra de øvrige ejere af Metroselskabet I/S, også vil være omfattet af de regler, der er gældende for Nordhavnsafgreningen, bortset fra reglerne om finansiering.

Herved får Metroselskabet I/S bl.a. hjemmel til at forestå projektering, anlæg og drift af udvidelsen af Nordhavnsafgreningen på linje med den del af afgreningen, der fremgår af kortbilaget over Nordhavnsafgreningen.

En eventuel udvidelse af afgreningen til Nordhavnen vil derfor ikke komme til at fremgå af loven ved optagelse af nyt kortbilag over linjeføring og stationsplacering og vil ved lov kun være reguleret som det foreslås i lovforslaget.

En udvidelse af Nordhavnsafgreningen vil skulle besluttet af Københavns Kommune og vil skulle finansieres af By og Havn I/S, som angivet i principaftalen, eller af Københavns Kommune.

De beslutningsgrundlag, som kommunen tilvejebringer i forbindelse med beslutningen om en udvidelse af Nordhavnsafgreningen, vil være grundlaget for en udvidelse af Nordhavnsafgreningen.

Som det allerede er gældende for både afgreningen til Nordhavnen og som det også foreslås for afgreningen til Sydhavnen, vil den normale VVM-procedure for udvidelsen af afgreningen til Nordhavnen skulle følges. Det vil altså være Københavns Kommune, der skal udarbejde VVM-redegørelse og miljøvurdering for udvidelsen. Linjeføring og stationsplacering fastlægges således i kommuneplanlægningen.

Med lovforslaget træffes der ikke beslutning om at anlægge yderligere metrostationer. Med lovforslaget skabes der alene hjemmel til at denne beslutning kan træffes senere, uden at dette nødvendiggør en senere lovændring.



Sydhavnsafgreningen

Side 4/13

Gæsteprincippet og økonomien heri

Dansk Ledningsejerforum (DLF) og HOFOR gør opmærksom, at der kan være forhold som gør, at en ledningsejer ikke skal bekoste flytning af ledningen, f.eks. i forbindelse med nedlæggelse af vejareal eller hvis andet udtrykkeligt er aftalt, hvorfor dette ønskes indført i bestemmelsen.

Transportministeriet skal hertil anføre, at det af gæsteprincippet allerede fremgår, at en ledningsejer ikke skal betale, hvis dette er aftalt. Det har med bestemmelsen ikke været hensigten at fravige det gældende gæsteprincip, hvorfor yderligere ikke tilføjes bestemmelsen. Det er dog tilføjet i bemærkningerne at andet kan være aftalt eller at andre forhold kan gøre sig gældende.

DLF anfører endvidere, at der er enige i, at gæsteprincippet bør fortolkes i overensstemmelse med nyeste retspraksis som angivet i bemærkningerne. På denne baggrund finder DLF det uhensigtsmæssigt, at der er indskrevet en detaljeret beskrivelse af fortolkningen i bemærkningerne, da retspraksis kan ændre sig, hvorfor fortolkningen af gældende ret i bemærkningerne til § 5n ønskes fjernet.

Transportministeriet skal hertil anføre, at det i bemærkningerne er tydeliggjort, at ændres retstilstanden sig som følge af retspraksis i forhold til det beskrevne, vil gæsteprincippet skulle fortolkes i overensstemmelse med nyeste retspraksis.

DLF, DI og HOFOR efterlyser information om, hvordan beløbet for ledningsejere er opgjort, samt om, hvordan dette fordeler sig på ledningsejerne. HOFOR angiver desuden, at det anførte beløb på 130 mio. kr. ikke vurderes at være sat højt nok.

Transportministeriet skal hertil anføre, at de samlede omkostninger til ledningsomlægninger er skønnet til ca. 130 mio. kr. Det er endnu ikke afklaret hvor stor en andel, der vil være omfattet af gæsteprincippet, og som derfor skal betales af ledningsejerne. Et mere retvisende beløb for de berørte ledningsejere vil først kunne fastsættes under detailprojekteringen. Dette er tydeliggjort i lovforslagets bemærkninger.

Det bemærkes, at HOFORs opgørelse over udgifter ved ledningstilpasninger også medtager nødvendige tilpasninger af vandforsyningsnettet, hvilket betales af Metroselskabet I/S.

DLF ønsker oplyst, hvorfor de nødvendige tilpasninger af vandforsyningsnettet betales af Metroselskabet men at tilpasning af øvrige ledninger som udgangspunkt betales af ledningsejeren.



Transportministeriet skal hertil anføre, at reglerne om finansieringen af tilpasning af ledningsnettet, hvor der er forskel på hvem der skal betale for tilpasninger af vandforsyningsnettet og andre forsyningsnet, blev fastlagt helt tilbage ved anlæg af etableringen af metroens etape 1-3. Denne praksis er videreført for Cityringen samt for afgreningerne.

Ny Ellebjerg station

Frederiksberg kommune har anført, at de gerne så det anført tydeligere i lovforslaget, at undersøgelsen af udformning af Ny Ellebjerg station også kunne omfatte en underjordisk løsning.

Transportministeriet skal hertil anføre, at det i de indledende bemærkninger til lovforslaget er anført, at Ny Ellebjerg station vil slutte i terræn, da det er projektets hovedløsning. Senere i bemærkningerne citeres principaftalens indhold, herunder at der i forbindelse med VVM-undersøgelsen for Sydhavnsmetroen er mulighed for at undersøge forskellige løsninger for placeringen af metrostationen v. Ny Ellebjerg.

Det er præciseret i lovforslagets bemærkninger, at der i overensstemmelse med principaftalen i forbindelse med VVM-undersøgelsen for Sydhavnsmetroen er mulighed for at undersøge forskellige løsninger for placeringen af metrostationen v. Ny Ellebjerg, herunder en underjordisk station.

Bekendtgørelse om placering og udformninger af stationer og skakke m.m.

Københavns Kommune anfører tvivl om, hvorvidt bekendtgørelse om placering og udformninger af stationer og skakke m.m. gælder for Sydhavnsafgreningen og bemærker, at det er afgørende, at de afgrænsninger og principper i bekendtgørelsen videreføres til afgreningen til Sydhavnsmetroen.

Transportministeriet skal hertil anføre, at den nævnte bekendtgørelse er udstedt med hjemmel i § 3 i lov om en Cityring, som både for Nordhavnsafgreningens, og nu også med den foreslåede bestemmelse i § 5h, for Sydhavnsafgreningens tilfælde ikke er gældende. Dette medfører, at den udstedte bekendtgørelse således heller ikke er gældende.

Udviklingsselskabets By og Havn I/S

Forøgelse af Københavns Kommunes ejerandel

DI anfører, at det ikke fremgår af lovforslaget eller de tilhørende bemærkninger, hvor store risici Københavns Kommune påtager sig ved at overtage hovedparten af ejerskabet.

Transportministeriet skal hertil anføre, at det af bemærkningerne fremgår, at der i relation til vurdere værdiansættelse af Udviklingsselskabet By & Havn I/S, må tages højde for den generelle udvikling og for den værdiforøgelse,



som de af principaftalen planlagte investeringer medfører for selskabet. Det anføres ligeledes, at da der er tale om investeringer, som ligger et godt stykke ude i fremtiden, hersker der naturligvis en vis usikkerhed om den forventede forrentning.

Det er ministeriets opfattelse, at der hermed også er påpeget de risici, der som altid er knyttet til forudsigelser om fremtiden. Dette er i øvrigt afspejlet i den værdiansættelse, som er udført i forbindelse med overdragelsen af den statslige ejerandel. Endelig henvises til bemærkningerne § 5, stk. 3, hvor Københavns Kommunes ansvar for eventuelle fordyrelser for Sydhavnsmetroen nærmere er omtalt.

Om låntagningen i Udviklingsselskabet By & Havn I/S

Økonomi- og Indenrigsministeriet har anført, at der i de almindelige bemærkninger i forhold til overdragelse af ejerandele, hvor det omtales, at parterne som følge af interessentskabskonstruktionen hæfter solidarisk, hvorfor Udviklingsselskabet By & Havn I/S fortsat vil have en statsgaranti, og selskabets adgang til at dække sit behov for låneoptag ved statsligt genudlån vil blive opretholdt, bør tilføjes, at Økonomi- og Indenrigsministeriet fortsat er indstillet på at give Københavns Kommune dispensation, således at kommunens hæftelse i udviklingsselskabets låneoptagelse sker uden for kommunens låneramme.

Transportministeriet er enig i denne betragtning. Økonomi- og Indenrigsministeriets tekst om låneoptag er tilføjet lovforslagets bemærkninger.

Valg af statens bestyrelsesmedlemmer

Københavns Kommune anfører, at det i forbindelse med bestyrelsens valgperiode, fremgår af artikel 6.4 i interessentskabskontrakten om Udviklingsselskabet By & Havn I/S mellem Københavns Kommune og Den Danske Stat v/Transportministeriet, og i artikel 6.3 i interessentskabskontrakten om Metroselskabet I/S mellem Københavns Kommune, Frederikssunds Kommune og Den Danske Stats v/Transportministeriet, at valgperioden for alle bestyrelsesmedlemmer er 4 kalenderår, som er sammenfaldne med den kommunale valgperiode.

Det er Københavns Kommunes opfattelse, at der ikke skal ske ændringer i interessentskabskontrakterne og i bestyrelsesmedlemmernes valgperiode, hvilket for så vidt angår Metroselskabet også ville indebære, at Frederiksberg Kommune skulle være enig heri. Samtidig vil det betyde, at begge selskaber vil skulle ledes af en bestyrelse, hvor udskiftningsperioden strækker sig over lang tid.

Københavns Kommune foreslår derfor, at "Det er hensigten, at bestyrelsesmedlemmer udpeget af kommunerne udpeges for en 4 årig periode svarende til den kommunale valgperiode. Bestyrelsesmedlemmer udpeget af staten udpeges ligeledes for en 4 årig periode, og tidsmæssigt forventes det at ske i forbindelse med det ordinære interessentskabsmøde, der almindeligvis finder sted i april måned."



Transportministeriet skal hertil anføre, at det fremgår af lovforslaget, at det er hensigten, at bestyrelsesmedlemmer udpeget af staten udpeges for en 4-årig periode, og tidsmæssigt forventes det almindeligvis at ske i forbindelse med det ordinære interessentskabsmøde, der almindeligvis finder sted i april måned. Der ændres ikke på, at bestyrelsesmedlemmer udpeget af Københavns Kommune udpeges for en 4-årig periode svarende til den kommunale valgperiode.

Hensigten er at gøre udpegningen af statens bestyrelsesmedlemmer lidt mere fleksibel, og at tidspunktet på udpegningen af statens bestyrelsesmedlemmer bliver i forbindelse med interessentskabsmødet. Hermed sikres, at aflægges af regnskab foretages af den hidtil siddende bestyrelse, og at nytiltrådte medlemmer af bestyrelsen ikke indleder med at skulle godkende et regnskab for det forløbne regnskabsår, som de ingen indflydelse har haft på.

By og Havn I/S bidrag ang. finansiering

By og Havn I/S anfører, at det fremgår af lovforslagets § 2, at "Københavns Kommune og By & Havn efter aftale med transportministeren afholder alle udgifter...". Det fremgår hverken af lovens ordlyd eller bemærkninger, hvor meget Københavns Kommune skal bære og hvor meget By & Havn skal bære. Det er afgørende, at der skabes denne klarhed, og By & Havn har forstået det således, at selskabets samlede omkostninger til Nordhavnstunnelen er begrænset til maksimalt 2,1 mia. kr.

Transportministeriet skal hertil anføre, at tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej og en Nordhavnstunnel (under Svanemøllebugten), samlet forventes at koste 2,1 mia. kr. inklusiv korrektionsreserve. Det fremgår således af lovforslaget at: "Københavns Kommune vil dække alle udgifter for staten til projektering af Nordhavnstunnelen og tilstødende vejanlæg. Københavns Kommunes udgifter vil blive finansieret af Udviklingsselskabet By og Havn I/S. Der afsættes 2,1 mia.kr. i Udviklingsselskabet By og Havn I/S' langtidsbudget hertil."

By & Havn I/S bemærker endvidere, at det fremgår af lovforslagets § 5k, stk. 3, at "Uforudsete udgifter, som er nødvendige af hensyn til gennemførelse af den resterende del af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen, betales af Metroselskabet.", at "...Den nødvendige finansiering tilvejebringes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S..", samt at "Københavns Kommune bærer hele risikoen for eventuelle budgetafvigelser...". Bestemmelsen overlader et meget stort rum til fortolkning. For det første er ordet "finansiering" vel nærmere en omkostning, der skal bæres af By & Havn. Desuden er det uklart, hvad der er By & Havns risiko og hvad der er Københavns Kommunes risiko.

By & Havn I/S har forstået det således, at By & Havns økonomiske risiko vedrørende Sydhavnsmetroen ud over de 1,7 mia. kr. er begrænset til maksimalt korrektionsreserven på 30 pct. af anlægssummen, svarende til godt 1,9 mia. kr. Hvis dette er tilfældet, eller hvis anden model besluttet, er det vigtigt, at det



præciseres i bemærkningerne til loven. I øvrigt forekommer tabel på side 10 i lovforslaget uklar idet indskudsbehovet ved indregning af 30 pct. reserver ikke stiger svarende til stigningen i anlægssummen.

Transportministeriet skal hertil anføre, at det er korrekt, at det foreslås i lovforslaget, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal bidrage til finansiering af en udvidelse af Cityringen med anlæg af en Sydhavnsmetro. Udvidelsen anlægges af Metroselskabet I/S.

Det foreslås tillige, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S vederlagsfrit skal stille de af selskabet ejede arealer til rådighed herfor.

Det er hensigten, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S betaler 1,7 mia. kr. til Metroselskabet I/S ved lovens ikrafttræden.

For at tydeliggøre finansieringen er det præciseret i lovforslaget, at "Til eventuelle merudgifter herudover hensætter Udviklingsselskabet By & Havn I/S et beløb svarende til projektets korrektionsreserve på 30 pct. (ekskl. statens andel af afgreningskammer) i selskabets langtidsbudget. Reserven på 30 pct. estimeres i dag til ca. 2 mia. kr. i 2014-priser. Dette beløb reserveres i Udviklingsselskabet By & Havn I/S' langtidsbudget. Beløbet indekseres".

Ved fordyrelser udover korrektionsreserven gælder det, at Københavns Kommune vil kunne gå til Udviklingsselskabet By & Havn I/S med henblik på at opnå yderligere finansiering udover de ovenfor nævnte 1,7 mia. kr. og korrektionsreserven, på ca. 2 mia. kr. i 2014-priser. Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil kunne bidrage til denne yderligere finansiering, såfremt bestyrelsen vil kunne indestå for, at selskabet vil kunne betale selskabets gæld tilbage ved hjælp af egne indtægter fra arealsalg m.v. Der henvises i øvrigt til principaftalen, hvoraf det fremgår, at Københavns Kommune bærer hele risikoen for eventuelle budgetafvigelse, dvs. fordyrelser eller billiggørelser, for Sydhavnsmetroen (eksklusiv afgreningskammer), idet der udarbejdes en model, som sikrer, at Metroselskabet har de rette incitamenter til budgetoverholdelse.

By & Havn I/S nævner endvidere, at det "er væsentligt, at det af lovforslaget fremgår, at Københavns Kommune forpligtes til at planlægge yderligere 2 mio. etagementer nybyggeri i Nordhavn (Ud over den allerede indgåede forpligtelse på 800.000 etage-menter). Desuden er det væsentligt, at det af lovforslaget fremgår, hvorledes man fra statslig side giver Københavns Kommune rammerne for at leve op til denne forpligtelse

Transportministeriet skal hertil anføre, at det fremgår af lovforslaget, at de overordnede rammer for planlægningen i hovedstadsområdet skal sikre en hensigtsmæssig byudvikling og regional balance i byudviklingen inden for hele hovedstadsområdet, og at miljøministeren dermed kan varetage sine særlige forpligtigelser som overordnet planmyndighed i hovedstadsområdet. Dette sker under hensyntagen til den indgåede aftale mellem regeringen og Københavns Kommune. Der henvises i det hele til pkt. 4.3.2. i bemærkninger



til lovforslag L 158 til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S, som videreføres ved denne lovændring.

Side 9/13

Lovforslaget præciseres så det tillige fremgår af bemærkningerne at det følger af denne aftale, at Københavns Kommune forpligtes til at planlægge yderligere 2 mio. etagemeter nybyggeri i Nordhavn (udover den allerede indgåede forpligtelse på 800.000 etagemeter.)”

By & Havn bemærker endvidere, at det fremgår på side 16, at nutidsværdien af By & Havn er opgjort til 5,9 mia. kr. Det bør her præciseres, at opgørelsen er opgjort, før By & Havns bidrag til Sydhavnsmetro er indregnet. Desuden skal der gøres opmærksom på, at forudsætningerne i Deloitte-rapporten vedrørende omkostninger til metro i Nordhavn og forudsætningerne i Principaftalen ikke er fuldt overensstemmende. Således opereres der i Principaftalen med, at der i By & Havns regnskab skal afsættes 1,5 mia. kr., mens der i Deloitte-rapporten kun opereres med 1 mia. kr. Lægges principaftalen til grund, bliver nutidsværdien af selskabet derfor ikke 5,9 mia. kr. men 5,7 mia. kr.

Transportministeriet skal hertil anføre, at der skal afsættes 1 mia. kr. i By & Havn I/S’ langtidsbudget, idet beløbet på 1,5 mia. kr. antages at indebære anlæg af metrostationer på et område, hvor der i dag ikke er opfyldt land, og heller ikke kan blive det inden for den nugældende lovs rammer.

By & Havn peger endvidere på, at det fremgår af lovforslagets § 15 samt af Principaftalen, at det er lagt til grund, at alle transaktioner finder sted medio 2014. Det fremgår derimod ikke af loven, hvilke konsekvenser dette har. Med hensyn til beløbenes størrelse, herunder indskud af de 1,7 mia. kr. er det vigtigt at det præciseres, om det er 2014 priser, om der skal ske en indeksregulering eller en forrentning af indskuddene frem til endelig betaling, og i givet fald hvilket indeks og hvilken rente, der skal anvendes.

Transportministeriet skal hertil anføre, at det er hensigten, at der skal ske en indeksregulering af indskuddet på 1,7 mia. kr. frem til endelig betaling, og det samme gælder for korrektionsreserven på ca. 2 mia. kr., som hensættes i By og Havns langtidsbudget. Der hensættes endvidere 2,1 mia. kr. i udviklings-selskabsselskabet By & Havn I/S’ langtidsbudget til bidrag til finansiering af en tilkoblingsvej til Nordhavnsvej og en nordhavnstunnel.

Rigsrevisionens bemærkninger

Rigsrevisionen anfører, at ”I bemærkninger til lovforslaget” er der angivet en værdi af By & Havn I/S i forbindelse med statens overdragelse af 40 af sine 45 pct.’s ejerandel til Københavns Kommune. Den samlede værdi af By & Havn I/S er sat til 5-6 mia. kr. Oplysningerne om værdiansættelsen er baseret på beregninger af værdien af Ydre Nordhavn i et notat udarbejdet af et konsulentfirma. Rigsrevisionen har haft lejlighed til at gennemgå notatet, og skal bemærke, at det i notatet pointeres, at der hverken ligger revision eller review til grund for notatet, og at notatet alene er udarbejdet i forbindelse med gennemgangen af beregningsmodellen for en estimeret værdi af Ydre Nordhavn. Rigs-



revisionen kan endvidere konstatere, at notatet er udarbejdet før principaftalens indgåelse og dermed ikke afspejler konsekvenserne af, at By & Havn I/S skal indskyde midler i forbindelse med Cityringens forgrening i Sydhavnen. Rigsrevisionen har drøftet notatet med konsulentfirmaet og tilkendegivet, at der er usikkerheder forbundet med værdiansættelsen. Konsulentfirmaet har oplyst, at notatet ikke er udtryk for konsulentfirmaets vurdering af værdiansættelsen af By & Havn I/S, dvs. at det ikke har været en due diligence-opgave, men alene tjener til belysning af, om den anvendte beregningsmodel for værdien af Ydre Nordhavn regner rigtigt.

Herudover beskriver konsulentfirmaet i notatet netop de usikkerheder, der er knyttet til de faktorer, der indgår i beregningsmodellen for værdiansættelsen af Ydre Nordhavn. Påvirkningen af og usikkerhederne ved faktorerne fremgår af notatets talmateriale. Endelig skal det bemærkes, at konsulenthuset efter det oplyste ikke under de møder konsulenthuset havde med deltagelse af repræsentanter fra Transportministeriet, Finansministeriet, Københavns Kommune og ledelsen i By & Havn I/S blev gjort bekendt med, at rapporten ville blive anvendt til værdiansættelse af By & Havn I/S til dagsværdi. Hvis konsulenthuset var blevet gjort bekendt hermed ville konsulenthuset efter det oplyste have gjort de involverede parter opmærksom på, at den udarbejdede rapport ikke var egnet til at danne grundlag for værdiansættelse af By & Havn I/S til dagsværdi. Det skyldes særligt, at der alene blev foretaget gennemgang af de i modellen anvendte forudsætninger for beregning af dagsværdi af Ydre Nordhavn, mens værdierne for den resterende del af By & Havn alene er oplyst af ledelsen i By & Havn I/S.

Det er Rigsrevisionens vurdering, at den samlede værdi af By & Havn I/S i udkast til lovforslaget ikke er i overensstemmelse med den aktuelle dagsværdi opgjort efter de regnskabsprincipper, der er beskrevet og anvendt i By & Havn I/S' årsrapporter, fordi der anvendes en anden diskonteringsfaktor (3 pct. reelt i stedet for 5 pct. reelt) ved opgørelsen af den estimerede værdi af Ydre Nordhavn, fordi der ikke er indregnet konsekvenserne af indskud i forbindelse med Cityringens forgrening i Sydhavnen og fordi der ikke er henset til den aktuelle dagsværdiregulering af gældsporteføljen i By & Havn I/S.

Transportministeriet skal hertil anføre, at det ikke har været hensigten på noget tidspunkt at opgøre værdien af By & Havn I/S til dagsværdi. Denne metode anvendes ofte i forbindelse med overdragelse af en virksomhed til tredjepart som en af flere metoder til opgørelse af en virksomheds værdi. I nærværende sag er der ikke tale om overdragelse af en virksomhed til tredjepart, men om overdragelse af en del af den ene ejers ejerandel (staten v/ Transportministeriet) til den anden ejer (Københavns Kommune) af selskabet. De nuværende ejere af selskabet vil således også fremover være ejere af selskabet, dog med en anden ejerskabsfordeling.

På den baggrund var Transportministeriet og Københavns Kommune enige om, at det ikke var relevant at lave en værdiansættelse af By & Havn I/S til dagsværdi, idet der som nævnt ikke er tale om en overdragelse til tredjepart. I



den forbindelse vurderede ejerne, at det ikke var relevant at inddrage balancensiden, idet eksempelvis markedsværdiregulering af gæld ikke har likviditetsmæssig virkning, hvis lånene beholdes til udløb. Desuden var der enighed om, at begge parter fortsat hæfter solidarisk for gælden, om end det indbyrdes forhold skifter hvad hæftelse angår.

Ejerne var således enige om at foretage en værdiansættelse på baggrund af fremtidige pengestrømme i By & Havn I/S, idet ejerne af selskabet ønskede at få et billede af, hvilket potentiale der er i By & Havn I/S, og i den forbindelse hvilke forpligtelser selskabet ville kunne bære.

Konsulentfirmaet blev således bedt om konkret at vurdere By & Havns investeringsmodel for udvikling af Ydre Nordhavn, herunder med inddragelse af investering i en Nordhavnstunnel og mere metro i Nordhavnen, for at belyse merpotentialet i selskabet, der dermed kunne danne baggrund for værdiansættelsen af selskabet.

Deloitte opstillede således en model, der metodemæssigt bygger på de principper og forudsætninger, der er gældende for By og Havns langtidsbudget, som beregner en nutidsværdi af selskabet på baggrund af fremtidige pengestrømme fra investeringer og salg. Modellen er en såkaldt Discounted Cash Flow (DCF) model.

Deloitte anfører i sin analyse, at beregningsmetoden er hensigtsmæssig til at belyse pengestrømmene ved udvikling af selskabets arealer i Ydre Nordhavn, samt til brug for belysning af følsomhedsscenarier.

Særligt følsomhedsscenarijerne har kunnet illustrere for ejerne, hvilket merpotentiale der er i selskabet og naturligvis med hvilken risiko værdierne er forbundet.

Det er også med baggrund i følsomhedsberegningerne, at den valgte diskonteringsfaktor på 3 pct. er valgt. Niveauet er ikke det samme som selskabet benytter i sine årsrapporter, men er valgt dels fordi der som nævnt var et ønske om at tydeliggøre merpotentialet i virksomheden, dels fordi modellen forudsatte en meget konservativ befolkningstilgang til Københavns kommune. Københavns kommune forventer imidlertid en væsentlig stigning i antallet af tilflyttere til København, der vil efterspørge boliger, og hvor det allerede nu kan konstateres, at der over de kommende år vil være behov for en markant forøgelse af antallet af boliger. Jord til bebyggelse må - i det lys - anses for at udgøre en knaphedsfaktor, hvorfor Ydre Nordhavn i den forbindelse bliver ganske attraktiv. Denne merværdi bliver således afspejlet i benyttelse af en lavere diskonteringsfaktor.

Det er således på den baggrund fortsat ejernes vurdering, at den anvendte model, hvor nutidsværdien af selskabet opgøres på baggrund af fremtidige



pengestrømme fra investering og salg, er den rette metode til at opgøre selskabets værdi i den konkrete situation, hvor ejerne inter partes overfører ejerandele, og der derfor ønskes at illustrere hvilket merpotentiale, der er i selskabet.

Dertil kommer, at 3 pct. svarer til den samfundsøkonomiske sats til vurdering af infrastrukturprojekter, hvilket også har været et argument, som Københavns kommune har hæftet sig ved.

Rigsrevisionen anfører, at det er Rigsrevisionens opfattelse, at den indgåede principaftale indebærer, at Københavns kommune reelt betaler næsten hele udbygningen af Cityringen dels ved betaling af 2 mia. kr., der er godkendt i Borgerrepræsentationen, og dels gennem investeringer i Cityringen via de 95 pct.s ejerskab af By & Havn I/S.

Transportministeriet skal hertil anføre, at staten overdrager 40 pct.-point af sin nuværende ejerandel i By & Havn I/S på 45 pct. til Københavns Kommune, som vurderes at repræsentere en værdi svarende til et evt. statsligt indskud i Sydhavnsmetroen på ca. 2,3 mia. kr. Staten bidrager således også til projektet, idet statens bidrag udgøres af en overførsel af hovedparten af den nuværende statslige ejerandel af By & Havn I/S til Københavns Kommune.

Københavns Kommune har således med principaftalen og overtagelsen af statens 40 pct.-point i selskabet fået mulighed for at foretage de ønskede infrastrukturinvesteringer. Så det er sandt, at staten ikke tilsvarende har indskud kapital i udbygningen af Cityringen (på nær et kontant indskud på 263 mio. kr. inkl. korrektionsreserve til anlæg af afgreningskammer til Sydhavnen, jf. aktstykke 149 tiltrådt af Finansudvalget den 4. september 2014), men har tilført sit bidrag gennem ejerandelene i By og Havn I/S.

Rigsrevisionen anfører, at By & Havn I/S på nuværende tidspunkt kun har ubetydelige arealer i Sydhavnen, og har dermed ikke nogle særlige økonomiske interesser i Sydhavnen, som tilsiger en aktuel investering i størrelsesordenen 1,7 mia. kr. og en latent byrde på indtil 1,6 mia. kr. som korrektionsreserve. Dette vil få stor effekt på regnskabet i By og Havn I/S for 2014/2015.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der – som forudsat i principaftalen - med fremsættelsen af forslag til Lov om projektering af en Nordhavns-tunnel og lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S søges Folketingets samtykke til, at By & Havn I/S' formålsparagraf udvides til bl.a. også at omfatte finansieringen af en udvidelse af Cityringen med anlæg af en Sydhavnsmetro. Herved bliver det op til Folketinget at tage stilling til rationalet bag finansieringen, som skal findes i det merpotentiale, der er identificeret i By og Havn I/S i sammenhæng med de overordnede samfundsmæssige interesser i at udvide metroen til Sydhavnen.



Rigsrevisionen anfører, at Rigsrevisionen noterer sig, at Københavns Kommune via selskabet By & Havn I/S implicit får mulighed for at få finansieret egne fremtidige anlæg gennem selskabets trækingsfacilitet i Nationalbanken, dog efter enighed mellem ejerne. Rigsrevisionen skal i den forbindelse bemærke, at hverken tilkoblingsanlægget til Nordhavnsvej eller en Nordhavnstunnel efter Rigsrevisionens opfattelse vedrører By & Havn I/S direkte, da det i henhold til principaftalen er Københavns Kommunes anlæg.

Transportministeriet skal hertil anføre, at By og Havn I/S alene får hjemmel til at investere i de konkrete infrastrukturprojekter. Selskabet kan således ikke blot trække på Nationalbanken til vilkårlige anlægsprojekter, som Københavns kommune på sigt måtte have.

Dertil kommer i øvrigt, at Transportministeriet fremdeles vil have to bestyrelsesmedlemmer i selskabets bestyrelse og have indflydelse på væsentlige beslutninger i selskabet.

Rigsrevisionen anfører, at det står anført i lovforslaget, at der laves en incitamentsstruktur der skal sørge for at Metroselskabet I/S overholder budgettet. Rigsrevisionen vil anbefale at en lignende model udfærdiges over for Vejdirektoratet i forbindelse med anlæg af tilkoblingsanlægget til Nordhavnsvej og en Nordhavnstunnel.

Transportministeriet er enig i Rigsrevisionens bemærkning. En lignende model vil blive udfærdiget overfor Vejdirektoratet, så at såvel Metroselskabet som Vejdirektoratet kommer til at arbejde inden for rammerne af en incitamentsstruktur.