

J.nr. 500-000015

## Udkast

til

### Forslag til lov om ændring af lov om Ørestaden m.v.

(Opløsning af Østamagerbaneselskabet I/S)

#### § 1

I lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestaden m.v., som ændret senest ved lov nr. 386 af 6. juni 2002, foretages følgende ændring:

1. Efter § 15 og før overskriften "Andre bestemmelser" indsættes:

*"Opløsning af Østamagerbaneselskabet I/S*

**§ 15 a.** Østamagerbaneselskabet I/S opløses med virkning fra 1. januar 2007. Østamagerbaneselskabets aktiver og passiver, rettigheder og pligter overtages med virkning fra 1. januar 2007 af Ørestadsselskabet I/S.

*Stk. 2.* Tinglysning og registrering af Ørestadsselskabet I/S' rettigheder og forpligtelser kan ske på grundlag af denne lov."

#### § 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2007.

# *Bemærkninger til lovforslaget*

## *Almindelige bemærkninger*

Lovforslaget indebærer for det første, at Østamagerbaneselskabet I/S opløses. Østamagerbaneselskabet ejes af Københavns Amtskommune (45 pct.) og Ørestadsselskabet I/S (55 pct.) og har til opgave at anlægge Metroens 3. etape, Østamagerbanen. For det andet indebærer lovforslaget, at Ørestadsselskabet I/S overtager Østamagerbaneselskabets aktiver og passiver, rettigheder og pligter pr. 1. januar 2007.

### *1.1. Baggrund*

Amtskommunerne nedlægges pr. 1. januar 2007 og i den forbindelse skal der tages stilling til, hvad der skal ske med Københavns Amtskommunes ejerandel i Østamagerbaneselskabet I/S.

Spørgsmålet om, hvad der skulle ske med metroen, blev holdt ude af kommunalreformen, fordi regeringen i oktober 2004 besluttede, at der skulle arbejdes mod en aftale om anlæggelse af en cityring og i forbindelse hermed en omorganisering af Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S. Det har således været forventningen, at spørgsmålet om, hvad der skulle ske med Københavns Amts ejerandel ville blive løst i forbindelse med lovforslaget om omorganisering af Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S.

Sagen kan imidlertid ikke længere afvente fremsættelse af et lovforslag om omorganisering af Ørestadsselskabet og Københavns Havn A/S, idet der i foråret 2006 skal indgås aftale om deling af amtskommunens aktiver og passiver. Forinden delingsforhandlingerne skal der således tages stilling til spørgsmålet om, hvad der skal ske med Københavns Amtskommunes ejerandel i Østamagerbaneselskabet I/S.

Københavns Amt har optaget lån til finansiering af sit indskud i Østamagerbaneselskabet. Denne særlige finansieringsgæld er ikke omfattet af dette lovforslag, men indgår i delingsforhandlingerne.

Østamagerbaneselskabet I/S er stiftet af Ørestadsselskabet I/S sammen med Københavns Amtskommune, jf. § 1, stk. 3, i lov om Ørestaden. Lov nr. 477 af 24. juni 1992, jf. Folketingstidende 1991-92 (Folketingets Forhandlinger 84, 1805, 10661, 11116, A 263, B 2663 samt C 1433), som bl.a. ændret ved lov nr. 1091 af 21. december 1994, jf. Folketingstidende 1994-95, (Folketingets Forhandlinger 259, 494, 1649, 1802, A 316, B 69 samt C 77). Selskabet blev stiftet 12. september 1995.

Østamagerbaneselskabets opgaver er at anlægge Metroens 3. etape, Østamagerbanen, der går fra Lergravsparken til Københavns Lufthavn. Desuden skal Østamagerbaneselskabet I/S sammen med Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S udbyde driften af Metroen.

Beslutningen om at anlægge Østamagerbanen (Metroens 3. etape) blev i henhold til lov om Ørestaden § 5, stk. 1, 2. pkt., først truffet efter, at der var truffet beslutning om etablering af Ørestadsbanen (Metroens 1. etape) og Frederiksbergbanen (Metroens 2. etape). Det var en forudsætning for beslutningen, at Ørestadsselskabet vurderede, at det økonomiske grundlag for at etablere banen var til stede samt at Københavns Amtskommune forpligtede sig til at finansiere sin andel af anlægsudgifterne. I april 2002 blev der mellem Københavns Amtskommune, Københavns Kommune og Trafikministeriet med tilslutning

fra Tårnby Kommune indgået en aftale om vilkårene for etablering af Metroens 3. etape. Aftalen blev efterfølgende tiltrådt af Folketingets Finansudvalg.

Da Østamagerbaneselskabet I/S er oprettet med hjemmel i lov om Ørestaden og selskabet har iværksat anlægsarbejdet kræver en opløsning af selskabet en ændring af loven.

Der skal tillige skabes hjemmel til, at Ørestadsselskabet I/S der ejes af Københavns Kommune (55 pct.) og staten (45 pct.) kan overtage Københavns Amtskommunes ejerandel.

## *1.2. Indhold*

Lovforslaget giver hjemmel til, at Østamagerbaneselskabet I/S likvideres samt hjemmel til, at Ørestadsselskabet I/S kan overtage ansvaret for Østamagerbanen. Ørestadsselskabet I/S, som ejes af Københavns Kommune (55 pct.) og transport- og energiministeren (45 pct.) overtager således Østamagerbaneselskabets aktiver og passiver, rettigheder og pligter, således at det samlede ansvar for Østamagerbanen fremover påhviler Ørestadsselskabet I/S. I forvejen ejer Ørestadsselskabet I/S 55 pct. af Østamagerbaneselskabet I/S, de resterende 45 pct. ejes af Københavns Amt.

Det foreslås, at det nuværende Ørestadsselskab I/S overtager Københavns Amtskommunes ejerandel i Østamagerbaneselskabet I/S, fordi denne løsning vil indebære de fleste fordele for metroprojektet, bl.a. fordi den nuværende ansvars- og risikofordeling mellem staten og Københavns Kommune på den måde bibeholdes. Desuden bibeholdes der et klart ejeransvar for metroprojektet på Amager med kun to ejere.

Det foreslås, at opløsningen af Østamagerbaneselskabet I/S sker med virkning fra 1. januar 2007, og at Ørestadsselskabet I/S fra samme dato overtager samtlige Østamagerbaneselskabets aktiver og passiver og indtræder i samtlige rettigheder og forpligtelser vedrørende denne virksomhed.

Anlægsprocessen for Østamagerbanen forløber som planlagt, og Østamagerbanen forventes at kunne tages i brug i efteråret 2007.

I forbindelse med opløsningen skal der ske en likvidation af interessentskabet og de bagved liggende interessentskabskontrakter bortfalder. Da det er Ørestadsselskabet I/S, som er ejet af Københavns Kommune og staten, der skal overtage Østamagerbanen og Ørestadsselskabet i forvejen hæfter umiddelbart og solidarisk, forventes Østamagerbaneselskabets kreditorer uden videre at ville acceptere debitorskiftet. Der bliver derfor ikke tale om, at nogen kreditorer kan anmelde et krav over for Københavns Amt.

Københavns Kommune vil med den foreslåede løsning få ansvaret for en metrostrækning med linieføring gennem Tårnby Kommune, uden at Tårnby Kommune eller andre lokale parter selv hæfter for anlæg eller drift af banen. Der er ikke mulighed for at indgå en aftale om, at Ørestadsselskabet – og dermed Københavns Kommune - overtager Østamagerbanen efter de almindelige kommunalretlige grundsetninger om kommunernes opgavevaretagelse (de såkaldte kommunalfuldmagtsregler), og det er derfor nødvendigt med en særlig lovhjemmel.

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

Københavns Amt vil den 1. januar 2007 have betalt ca. 630 mio. kr. (2006-pl) svarende til amtets andel af de samlede anlægsudgifter på metroens 3. etape på i alt ca. 1.670 mio. kr. (2006-pl).

Efter planen vil Københavns Amt dog stå med en gæld til Østamagerbaneselskabet pr. 1. januar 2007 på ca. 55 mio. kr. Denne gæld skyldes primært administrations- og finansieringsomkostninger. Dette modsvares af, at amtets andel af de fremtidige nettoindtægter frem til 2030 forventes at ligge i størrelsesordenen ca. 60-70 mio. kr. (nutidsværdi). Herudover kommer udgifter til reinvesteringer i samme periode på ca. 27 mio. kr. (nutidsværdi).

Sammenholdes amtets gæld, andel af fremtidige indtægter og reinvesteringens udgifter opnås en samlet negativ nutidsværdi af amtets ejerandel pr. 1. januar 2007 på ca. -12-22 mio. kr. Dertil kommer, at overtagelse af amtets ejerandel indebærer overtagelse af en vis driftsrisiko, usikkerhed om passagerindtægter, indtægtsdeling, claims m.m.

Den fremtidige "værdi" af aktiviteterne i Østamagerbaneselskabet i en periode på de næste 25 år er således negativ. Ved at lade Ørestadsselskabet overtage Københavns Amts ejerandel pr. 1. januar 2007 påtager staten og Københavns Kommune sig - som ejere af Ørestadsselskabet - således at overtage en gæld på ca. 55 mio. kr. (nutidsværdi) samt en fremtidig økonomisk risiko, som Københavns Amt selv ville skulle have oppebåret, hvis amtet ikke var blevet nedlagt.

Det var med lovgrundlaget en forudsætning, at amtet skulle bidrage til anlægsinvesteringen med en andel svarende til amtets ejerandel. Med Ørestadsselskabets overtagelse af Københavns Amts ejerandel pr. 1. januar 2007 overtager staten og Københavns Kommune som ejere af Ørestadsselskabet reelt en økonomisk byrde og potentielt fremtidig risiko, som oprindeligt var forudsat afholdt af amtet.

Anlægsprocessen for Østamagerbanen forløber som planlagt i forhold til budgettet og Ørestadsselskabet har oplyst, at aktiviteterne i Østamagerbaneselskabet isoleret set forventes at kunne overtages inden for Ørestadsselskabets eksisterende låneramme.

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

Lovforslaget har været tilsendt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

### *4. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

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

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

### *6. Høring*

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

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

#### Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Der henvises til det anførte i pkt. 2 ovenfor.	Der henvises til det anførte i pkt. 2 ovenfor.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

#### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

##### Til § 1

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at Østamagerbaneselskabet opløses pr. 1. januar 2007. Ved opløsningen overtages Østamagerbaneselskabets aktiver og passiver, rettigheder og pligter af Ørestadsselskabet I/S. Dette gælder uanset karakter, retsgrundlag og stiftelsestidspunkt for de omhandlede rettigheder og pligter samt aktiver og passiver. Bestemmelsen omfatter således rettigheder og pligter indgået på såvel offentligretligt som privatretligt grundlag.

Ørestadsselskabet I/S skal således fuldt ud respektere alle vilkår i kontrakter, overenskomster, lejeaftaler m.v. som er indgået af Østamagerbaneselskabet I/S, ligesom Ørestadsselskabet I/S indtræder i alle dennes virksomheds rettigheder.

Ørestadsselskabets direktion og administration fungerer som direktion og administration for Østamagerbaneselskabet. Der er indgået en administrationsaftale, som regulerer afregningen herfor.

Der skabes med den foreslåede bestemmelse i stk. 2 hjemmel til, at tinglysning og anden registrering kan ske alene på grundlag af denne lov, hvorfor oprettelse af dokumenter ikke vil være nødvendig.

##### Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft 1. januar 2007, dvs. samtidig med at Københavns Amtskommune nedlægges.

**Oversigt over myndigheder og organisationer, der er anmodet om en udtalelse i anledning af lovforslaget**

Ørestadsselskabet I/S

Københavns Amt

Københavns Kommune

Frederiksberg Kommune

Kommunernes Landsforening

Amtsrådsforeningen

HTS – Handel, Transport- og serviceerhvervene