

## UDKAST

### Forslag

til

Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By  
& Havn I/S

(Landstrømanlæg i Københavns Havn)

### § 1

I lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S, som senest ændret ved lov nr. 275 af 26. marts 2019, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 24 indsættes:

»§ 24 a. Ved etablering af landstrømanlæg til erhvervsskibe i Københavns Havn kan finansieringen heraf tilvejebringes af Københavns Kommune.«

2. I § 26 b, stk. 2, ændres »Transport-, bygnings- og boligministeren« til: »Transportministeren«.

### § 2

Loven træder i kraft den [1. december 2021].

# UDKAST

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
  - 2.1. Københavns Kommunes hjemmel til at finansiere landstrømanlæg
    - 2.1.1. Gældende ret
    - 2.1.2. Transportministeriets overvejelser
    - 2.1.3. Den foreslåede ordning
3. Regionale konsekvenser
4. Konsekvenser for opfyldelsen af FN's verdensmål
5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
7. Administrative konsekvenser for borgerne
8. Klimamæssige konsekvenser
9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
10. Forholdet til EU-retten
11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
12. Sammenfattende skema

## **1. Indledning**

Regeringen indgik den 25. juni 2020 en klimasamarbejdsaftale med Københavns Kommune om grøn kollektiv trafik. Det indgår i aftalen, at regeringen v. transportministeren vil arbejde for at muliggøre, at Københavns Kommune kan finansiere landstrømanlæg i Københavns Havn.

Dette sker med henblik på at understøtte og fremme Københavns Kommunes muligheder for grøn omstilling og håndtering af miljøudfordringer som eksempelvis luftforurening.

Nærværende lovforslag udmønter denne politiske aftale.

Covid-19 har sat en midlertidig stopper for den hastigt stigende krydstogtturisme. Omkring 70 pct. af de krydstogtskibe, der normalt kommer til Danmark, anløber Københavns Havn. Med knap en million årlige passagerer bidrager de til vækst og jobskabelse.

Et krydstogtskib ved kaj anslås imidlertid at kunne udlede samme mængde partikler som 5.500 personbiler og NO<sub>x</sub> som 3.900 personbiler, hvis energiforsyningen stammer fra skibets forbrændingsmotorer. Og det sker i København i områder, som er under udbygning til tætbefolkede boligområder omkring Langelinie kajen og ved Nordhavn. Der er derfor behov for at understøtte muligheder for en grøn energiforsyning med landstrøm og mindske luftforureningen fra de store krydstogtskibe.

Kommunalt ejede havne har hjemmel til at kunne etablere landstrømanlæg med kommunal støtte i medfør af lov om havne (havneloven). Lov om havne finder imidlertid med få undtagelser ikke anvendelse på Københavns Havn.

Lovforslaget skal dermed give Københavns Kommune hjemmel til at finansiere, og dermed støtte og realisere, etableringen af landstrømanlæg til større erhvervsskibe, herunder krydstogtskibe i Københavns Havn.

## **2. Lovforslagets hovedpunkter**

### **2.1. Københavns Kommunes hjemmel til at finansiere landstrømanlæg**

#### 2.1.1. Gældende ret

*Lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S*

## UDKAST

Udviklingselskabet By & Havn I/S har til formål at forestå udvikling af selskabets arealer samt forestå havnedrift i Københavns Havn, ligesom Udviklingselskabet By & Havn I/S derudover kan drive anden virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med arealudvikling og havnedrift, jf. § 15, stk. 1 og 3 i lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet I/S (metroloven). Udviklingselskabet By & Havn I/S skal drives på et forretningsmæssigt grundlag, jf. § 15, stk. 4 i metroloven.

By & Havn kan således etablere landstrømanlæg og tilbyde landstrøm til erhvervsskibe, herunder krydstogtskibe, hvis det sker som led i varetagelsen af havnedriften i Københavns Havn og der i øvrigt er et forretningsmæssigt grundlag.

Metroloven giver ikke Københavns Kommune hjemmel til at finansiere landstrømanlæg.

### *Kommunalfuldmagtsreglerne*

Københavns Kommune er underlagt legalitetsprincippet, og skal således have hjemmel til at varetage opgaver, herunder til at foretage økonomiske dispositioner til forskellige formål. Legalitetsprincippet kan opfyldes ved, at aktiviteten er stadfæstet i den skrevne lovgivning eller i de uskrevne retsgrundsætninger (her kommunalfuldmagten). Hjemmel i kommunalfuldmagten kan alene findes, hvis den påtænkte kommunale aktivitet ikke er udtømmende reguleret i den skrevne lovgivning.

Metroloven regulerer ikke Københavns Kommunes mulighed for at yde støtte til etablering af landstrømanlæg.

Kommunalfuldmagten indeholder heller ikke den fornødne hjemmel til, at Københavns Kommune kan yde støtte til landstrømanlæg.

Kommunalfuldmagtsreglerne er baseret på uskrevne retsgrundsætninger, og giver kommunerne mulighed for at varetage opgaver og yde økonomisk støtte til forskellige formål uden lovhjemmel. Reglerne er udviklet via de kommunale tilsynsmyndigheders praksis.

Førend et hjemmelsgrundlag kan findes i kommunalfuldmagten er det en betingelse, at formålet med den påtænkte kommunale opgave/disposition har kommunal interesse – dvs. være i det kommunale fællesskabs interesse. Vurderingen heraf er skønsmæssig, og kan derfor ændre sig i takt med samfundets holdninger mv.

## UDKAST

Som altovervejende hovedregel gælder der efter kommunalfuldmagtsreglerne et princip om, at kommuner ikke må drive erhvervsvirksomhed, ligesom kommuner ikke må yde individuel støtte til erhvervsvirksomhed.

Som en undtagelse hertil gælder blandt andet, at der kan være mulighed for, at kommuner kan yde støtte til at varetage miljøopgaver, der knytter sig til kommunale lovhjemlede opgaver eller løser egne kommunale problemer (kommunal interesse). Den kommunale støtte må dog ikke gå længere, end kommunens interesse tilsiger.

Københavns Kommune har vurderet, at kommunalfuldmagtsreglerne ikke kan hjemle Københavns Kommunes finansiering af landstrømanlæg i Københavns Havn. Dette fordi, at støttens formål – sammenholdt med størrelsen af den forventede økonomiske støtte til projektet – ikke findes forholdsmæssig, idet den indledningsvist primært forventes at komme beboere i mindre dele af kommunen på Østerbro og Nordhavn til gavn.

De kommunale tilsynsmyndigheder har ikke taget stilling til, hvorvidt kommunalfuldmagtsreglerne kan anvendes til, at Københavns Kommune medfinansierer landstrømanlæg i Københavns Havn.

### *Lov om havne*

Lov om havne, jf. lovbekendtgørelse nr. 457 af 23. maj 2012, (havneloven) regulerer, hvilke aktiviteter erhvervshavne afhængig af den valgte organisationsform må udøve. Alle danske erhvervshavne undtagen Københavns Havn er omfattet af havneloven. Københavns Havn er alene omfattet af visse af havnelovens bestemmelser, jf. metrolovens § 24, stk. 1 og 2. Erhvervshavne kan efter havneloven være organiseret som statshavne, kommunale havne, kommunale selvstyrehavne, helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne eller privatretligt organiserede havne, jf. havnelovens § 6, stk. 1.

Det følger af havnelovens § 6 a, stk. 1, nr. 1, at en havn uanset organisationsform kan forestå drift og anlæg af havneinfrastruktur, herunder af dækkende værker, kajer og havnebassiner.

Havneloven forholder sig ikke eksplicit til, om almindelige offentlige forsyningsopgaver skal betragtes som infrastruktur. Det er dog Transportministeriets opfattelse, at infrastruktur efter en sædvanlig opfattelse af begrebet normalt vil omfatte installationer, der er nødvendige til varetagelse af offentlige forsyningsopgaver. Levering af elektricitet må anses for at være en typisk offentlig forsyningsopgave.

## UDKAST

Det er dermed Transportministeriets vurdering, at etablering af et landstrømanlæg til brug for energiforsyning af krydstogtskibe er omfattet af havnelovens bestemmelse om infrastruktur, jf. havnelovens § 6 a, stk. 1, nr. 1. Havnene kan uanset organisationsform uden begrænsninger forestå drift og anlæg af havneinfrastruktur.

Søhavne i det transeuropæiske transportnet (TEN-T-havne) skal leve op til kravene i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2017/352 af 15. februar 2017 om opstilling af rammer for levering af havnetjenester og fælles regler om finansiel gennemsigtighed for havne (havneforordningen) ved levering af havnetjenester, herunder ved levering af landstrøm. Københavns Havn er en søhavn i det transeuropæiske transportnet, jf. bilag til forordningen.

### 2.1.2. Transportministeriets overvejelser

Regeringen (S) indgik den 25. juni 2020 en klimasamarbejdsaftale med Københavns Kommune om grøn kollektiv trafik. Det indgår i aftalen, at regeringen v. transportministeren vil arbejde for at muliggøre, at Københavns Kommune kan finansiere landstrømanlæg i Københavns Havn.

Lovforslaget udmønter denne politiske aftale.

Danmark har underskrevet en erklæring i Nordisk Råd, der stadfæster, at Norden vil tage lederskab og arbejde for at mindske forureningen fra krydstogtskibe samt gøre Norden til den mest bæredygtige krydstogtdestination i verden.

De større erhvervsskibe i Københavns Havn udleder årligt 30-35.000 ton CO<sub>2</sub> samt betydelige mængder luftforurening (2019). Krydstogtskibene er ansvarlige for størstedelen af disse emissioner, og analyser fra Aarhus Universitet viser, at der nær ved krydstogtskibe samt visse andre fartøjer i Københavns Havn kan opleves betydelige overskridelser af grænseværdier for luftforurening i 25-70 meters højde. Skibe, der er tilsluttet landstrøm vil reducere den lokale CO<sub>2</sub>-udledning og sikre en renere luft.

I særligt København bidrager krydstogtturismen til omsætning, jobs mv. for bl.a. hotelsektoren og luftfarten. På et normalt krydstogtsår – før Corona – medfører krydstogt ca. 300.000 hotelovernatninger i København, væsentligst fordi byen er blevet start- eller slutby for mange krydstogtsruter.

Etableringen af et landstrømanlæg i Københavns Havn kan være med til at understøtte en bæredygtig krydstogsturisme i Danmark og i Norden.

Københavns Kommune kan ikke inden for rammerne af kommunalfuldmagtsreglerne yde støtte til landstrømanlæg, hvorfor der er behov for særskilt hjemmel.

### 2.1.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der metroloven indsættes en hjemmel til, at Københavns Kommune kan finansiere landstrømanlæg, fx i form af anlægs-, drifts- eller vedligeholdelsesomkostninger, herunder i form af lån.

Den foreslåede ændring af lovens § 24 a vil medføre, at Københavns Kommune får mulighed for at finansiere og dermed realisere etableringen af landstrømanlæg i Københavns Havn.

Det er forventningen, at der etableres et landstrømanlæg i Ydre Nordhavn ved Oceankaj, der kan levere landstrøm til mindst ét skib ved Oceankaj og ét skib ved Langelinie. Der vil efterfølgende være mulighed for etablering af tilslutning til flere skibe på begge kajstrækninger. Anlægget består bl.a. af et kabel fra det offentlige el-forsyningsnet (Svanemøllen Koblingsstation) til Oceankaj, en konverter på Oceankaj, søkabler fra Oceankaj til Langelinie samt et kabelhåndteringssystem, bestående af tilslutningspunkter og kabelkraner.

Nærværende lovforslag giver ikke hjemmel til den fysiske etablering af anlægget. Der vil således fortsat skulle ansøges om tilladelser til etablering af et landstrømanlæg mv. efter den almindelige lovgivning.

For nærmere om Københavns Kommunes hjemmel henvises til lovforslagets § 1, nr. 1 og bemærkningerne hertil.

### **3. Regionale konsekvenser**

Lovforslaget indeholder regionale konsekvenser, idet lovforslaget giver mulighed for, at Københavns Kommune kan medfinansiere landstrøm i Københavns Havns, hvilket ikke er muligt efter kommunalfuldmagtsreglerne.

### **4. Konsekvenser for opfyldelsen af FN's verdensmål**

Et landstrømanlæg i Københavns Havn vurderes at understøtte delmål nr. 3.9 og 13.2 positivt. Der henvises til pkt. 8 om klimamæssige konsekvenser og 9 om miljø- og naturmæssige konsekvenser.

## **5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

Lovforslaget skal skabe mulighed for, at Københavns Kommune kan finansiere landstrømanlæg i Københavns Havn. Omkostningerne til etableringen af anlægget finansieres af Københavns Kommune og Udviklingselskabet By & Havn I/S.

Københavns Kommune har oplyst, at kommunen har afsat 2 mio. kr. i direkte tilskud samt 77 mio. kr. i lånefinansiering til etablering af et landstrømanlæg, men at dette ikke nødvendigvis udgør en endelig ramme for medfinansiering af eventuelle fremtidige landstrømanlæg eller af en eventuel udvidelse af et landstrømanlæg i Københavns Havn.

Lovforslaget medfører ikke økonomiske konsekvenser for staten.

Det bemærkes desuden, at EU i sommeren 2020 har givet tilsagn om 20% anlægstilskud (op til 25 mio. kr.) til etablering af landstrøm i Københavns Havn, samt op til ca. 20 mio. kr. til ombygning af Langeliniekanalen, så den kan håndtere landstrøm. Midlerne skal som udgangspunkt anvendes i løbet af 2024

Lovforslaget medfører ikke implementeringskonsekvenser for det offentlige.

## **6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**

Lovforslaget pålægger ikke erhvervslivet økonomiske og administrative byrder.

Principper for agil erhvervsrettet regulering vurderes ikke at være relevante i nærværende lovforslag.

## **7. Administrative konsekvenser for borgerne**

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

## **8. Klimamæssige konsekvenser**

I dag producerer hovedparten af krydstogsskibe deres strøm ved hjælp af skibenes hjælpemotorer, der anvender marine diesellole. Hvis der etableres et landstrømanlæg, får skibene i stedet mulighed for få deres strøm fra det landbaserede elnet. På den måde kan drivhusgasudledningerne og luftforureningen reduceres lokalt.

COWI har for Københavns Kommune i 2019 beregnet, at et landstrømanlæg i Københavns Nordhavn kan reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra krydstogtski-



bene med op til 10.000 ton i 2025, og bidrager derfor til opnåelse af Københavns Kommunes målsætning om at være verdens første CO2-neutrale hovedstad i 2025.

### **9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

Emissionen fra et gennemsnitligt krydstogtskib liggende ved kaj svarer ifølge en rapport fra Aarhus Universitet fra 2019 til udledningen fra omkring 3.900 personbiler for kvælstofoxider (NOx) og omkring 5.500 personbiler for partikeludstødning (PM2,5). Krydstogtskibene i Københavns Havn og Aarhus Havn bidrager til ca. tre for tidlige dødsfald og ca. 2.500 sygedage om året i København og i Aarhus tilsammen. De samfundsmæssige omkostninger relateret til helbredseffekterne heraf estimeres til ca. 54 mio. kr. om året. Det vurderes, at et landstrømanlæg vil kunne nedbringe disse negative påvirkninger.

Et landstrømanlæg vurderes også at have en positiv indvirkning på støjen for det omgivende miljø, da skibene, når de tilsluttes landstrøm, ikke behøver at have deres turbiner kørende.

Lovforslaget vurderes ikke at medføre yderlige direkte eller indirekte miljø- og naturmæssige konsekvenser.

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

Lovforslaget indeholder statsstøtteretlige aspekter, da offentlig støtte til etablering eller drift af landstrømanlæg er omfattet af EU-statsstøttereglerne.

Den foreslåede kommunale medfinansiering af landstrømanlæg er formentlig omfattet af EU-gruppefritagelsesforordningen, jf. forordningens artikel 56 b, stk. 1.

De støtteberettigede omkostninger omfatter herefter bl.a. omkostninger til investering i anlæg, udskiftning eller opgradering af havneinfrastruktur. Havneinfrastruktur defineres i forordningens artikel 2, nr. 157, som infrastruktur og faciliteter til levering af transportrelaterede havnetjenester, f.eks. infrastruktur til alternative brændstoffer. Infrastruktur til alternative brændstoffer skal efter forordningens artikel 2, nr. 161, forstås som fast, mobil eller offshore havneinfrastruktur, der sætter en havn i stand til at forsyne fartøjer, der anvender energikilder såsom elektricitet m.v.

Der kan maksimalt gives en støtte på 15 mio. euro (ca. 112 mio. kr.) under EU-gruppefritagelsesordningen. Det er således den øvre grænse for de mid-

## UDKAST

ler, som Københavns Kommune kan anvende til landstrømanlæg i Københavns Havn. Københavns Kommune har i budgettet for 2022 afsat i alt 77 mio. kr. til landstrømanlæg i København.

[Ministeriet er ved at foretage en nærmere afklaring af de statsstøtteretlige aspekter.]

### 11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den [29. juni 2021] til den 16. august 2021 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Energi, Dansk Energinet, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri (DI), Dansk Ledningsejerforum, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Danske Regioner, Danske Speditører, , DI Transport, Ørsted, Drivkraft Danmark (Energi- og Olieforum), DTU Transport, Energinet.dk, Energitilsynet, Erhvervsstyrelsen, Forbrugerrådet, Friluftsrådet, Grundejeren.dk, HK Trafik og Jernbane, Håndværksrådet, Kommunernes Landsforening – KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, , Københavns Kommune, Landsorganisationen i Danmark (LO), Rådet for Bæredygtig Trafik, SEAS NVE, Teknisk Landsforbund og Teknologisk Institut. Lovforslaget er endvidere sendt til Rigsrevisionen.

### 12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Regionale konsekvenser	Lovforslaget giver mulighed for, at Københavns Kommune kan finansiere landstrøm i Københavns Havns, hvilket ikke er muligt efter kommunalfuldmagtsreglerne.	

## UDKAST

Konsekvenser for opfyldelsen af FN's verdensmål	Lovforslaget understøtter delmål nr. 3.9 og 13.2 positivt. Der henvises til de klimamæssige samt miljø- og naturmæssige konsekvenser.	Ingen
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Københavns Kommune har i budget for 2022 afsat 77 mio. kr. hertil til lånefinansiering af landstrøm samt 2 mio. kr. til detailprojektering og udbud af landstrøm til krydstogtskibe på Langelinie og i Nordhavn.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	<p>Lovforslaget skal bidrage til at minimere klimaeffekt afledt fra de krydstogtskibe, der anløber Københavns Havn.</p> <p>Den positive effekt opnås ved at CO<sub>2</sub>-udledningen fjernes fra de skibe, der er sluttet til landstrømanlægget, imens de ligger i havn.</p>	Ingen

## UDKAST

<p>Miljø- og naturmæssige konsekvenser</p>	<p>Lovforslaget skal bidrage til at minimere forurening fra de krydstogtskibe, der anløber Københavns Havn.</p> <p>Den positive effekt opnås primært ved minimering af luftforurening fra de krydstogtskibe, der sluttet til landstrøm i havn.</p>	<p>Ingen</p>
<p>Forholdet til EU-retten</p>	<p>Lovforslaget indeholder statsstøtteretlige aspekter, da offentlig støtte til etablering eller drift af landstrømanlæg er omfattet af EU-statsstøttereglerne.</p>	
<p>Er i strid med de principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)</p>	<p>Ja</p>	<p>Nej X</p>

# UDKAST

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

Til nr. 1

Det foreslås indsat en ny § 24 a.

Ved etablering af landstrømanlæg til erhvervsskibe i Københavns Havn kan finansieringen heraf tilvejebringes af Københavns Kommune.

Det foreslås i § 24 a, at finansieringen af landstrømanlæg i Københavns Havn kan tilvejebringes af Københavns Kommune.

Bestemmelsen skal give Københavns Kommune en generel hjemmel til at finansiere landstrøm i Københavns Havn.

Det er forventningen, at der etableres et landstrømanlæg i Ydre Nordhavn ved Oceankaj, der kan levere landstrøm til mindst ét skib ved Oceankaj og ét skib ved Langelinie. Der vil efterfølgende være mulighed for etablering af tilslutning til flere skibe på begge kajstrækninger. Anlægget består bl.a. af et kabel fra det offentlige el-forsyningsnet (Svanemøllen Koblingsstation) til Oceankaj, en konverter på Oceankaj, søkabler fra Oceankaj til Langelinie samt et kabelhåndteringssystem, bestående af tilslutningspunkter og kabelkraner.

Såfremt det besluttes på et senere tidspunkt, at der skal etableres flere landstrømanlæg i Københavns Havn, vil Københavns Kommune også kunne yde finansiering hertil.

I forbindelse med etableringen af anlægget vil der på almindelig vis skulle søges om nødvendige tilladelser, herunder byggetilladelse mv.

Til nr. 2

Det foreslås i § 26 b, stk. 2, at »Transport-, bygnings- og boligministeren« ændres til: »Transportministeren«. Ændringen sker som følge af en ressortændring.

### *Til § 2*

Det foreslås, at loven træder i kraft den [1. december 2021].

## UDKAST

Det fremgår af § 34 i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S, jf. lov nr. 551 af 6. juni 2007 med senere ændringer, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland. Dette lovforslag gælder derfor ikke for Færøerne og Grønland.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 1</b></p> <p>I lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Udviklings-selskabet By &amp; Havn I/S, som se- nest ændret ved lov nr. 275 af 26. marts 2019, foretages følgende ændringer:</p>
§ X. ...	<p><b>1.</b> Efter § 24 indsættes:</p> <p>»§ 24 a. Ved etablering af land- strømanlæg til erhvervsskibe i Kø- benhavns Havn kan finansieringen heraf tilvejebringes af Københavns Kommune.«</p>