



MINISTEREN

Dato 14 . september 2006  
J. nr. 011-000023  
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Finansudvalget  
Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K

### **Opfølgning på den tekniske gennemgang af FFLO7**

Jeg skal hermed som aftalt give en skriftlig besvarelse af spørgsmål stillet i forbindelse med den tekniske gennemgang af Transport- og Energiministeriets FFLO7 på møde den 4. september 2006.

### **Selskabskonstruktionen i forlængelse af principaftalen af 2. december 2005 om etablering af en Cityring**

Jeg forventer at kunne fremsætte et lovforslag om oprettelse af to nye selskaber i november 2006. I forbindelse med oprettelsen af de to nye selskaber (Hovedstadens Arealudviklingsselskab I/S og Metroselskabet I/S) likvideres Ørestads-selskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S samt Københavns Havn A/S.

Metroselskabet I/S' opgaver bliver færdiggørelse af anlæg af Østamagerbanen (metroens 3. etape), projektering og anlæg af en Cityring som en metro samt driften af den samlede metro. Københavns Kommune ejer 50 pct. af Metroselskabet I/S, transport- og energiministeren ejer 41,7 pct. og Frederiksberg Kommune 8,3 pct.

Hovedstadens Arealudviklingsselskab I/S' opgaver bliver at stå for arealudvikling på de arealer, som selskabet overtager fra henholdsvis Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S samt stå for havnedrift i Københavns Havn. Selskabet skal arbejde for størst mulig værdiskabelse med henblik på i første omgang at kunne afvikle den gæld, som selskabet bliver etableret med, og på sigt kunne skabe grundlag for at udbetale overskud til ejerne i overensstemmelse med ejerandelene i interessentskabet. Københavns Kommune ejer 55 pct og transport- og energiministeren 45 pct. Hovedstadens Arealudviklingsselskab I/S etableres ved, at arealudviklingsaktiviteter i Ørestadsselskabet I/S udspaltes og herefter fusioneres med arealudviklingsaktiviteterne i Københavns Havn A/S.

#### *Selskabsorganisering*

Det er Transport- og Energiministeriets forventning, at begge selskaber foreslås oprettet som interessentskaber. Det vil således være de enkelte interessenters skattemæssige status, der afgør beskatningen af interessentskabets eventuelle overskud og udbytter. De tre interessenter staten, Københavns Kommune og Frederiksberg kommune er ikke skattepligtige. Hovedstadens Arealudviklingsselskab I/S og Metroselskabet I/S skal betale energiafgifter og andre skatter i



øvrigt på linie med andre selskaber. Interessentskabsformen betyder, at den i dag kendte model fra Ørestadsselskabet I/S om Københavns Kommunes tilbageføring af grundskyld til selskabet kan videreføres, dog med et fastlagt maksimum. Ligeledes vil det nye selskab – ligesom Ørestadsselskabet I/S er det i dag - være fritaget fra at betale grundskyld af ikke-solgte arealer.

Et anden fordel ved interessentskabsformen er, at der i interessentskabskontrakterne kan laves aftale om løbende indskud og udtræk til/fra ejerne uden påvirkning af ejerandele.

Det er forventningen, at Metroselskabet I/S kan oprettes med regnskabsmæssig virkning pr. 1. januar 2007 ved, at Staten og Københavns Kommune indskyder Ørestadsselskabet I/S' metroaktiviteter (etape 1 og 3) samt Ørestadsselskabet I/S' ejerandel (70 pct.) af Frederiksbergbaneselskabet I/S (etape 2). Københavns Kommune indskyder endvidere 4,8 mia. kr. Staten indskyder endvidere 4 mia. kr., svarende til værdien af selskabet Københavns Havn A/S. Frederiksberg Kommune indskyder kommunens ejerandel (30 pct.) af Frederiksbergbaneselskabet I/S (etape 2) samt 0,8 mia. kr.

Det er ligeledes forventningen, at Hovedstadens Arealudviklingselskab I/S kan oprettes med regnskabsmæssig virkning fra 1. januar 2007.

Staten indskyder ved stiftelsen Københavns Havn A/S. Staten og Københavns Kommune indskyder Ørestadsselskabet I/S' arealudviklingsaktiviteter. Ved indskydelsen garanterer staten og Københavns Kommune solidarisk for værdien af deres indskud. Indskuddet af Københavns Havn A/S fritages for ophørsbeskatning.

Til brug for lovforslagene er der ved at blive udarbejdet modelåbningsbalancer for de to selskaber.

### *Offentlig indsigt*

Det vil fremgå af lovforslaget om oprettelse af de to selskaber, at begge selskabers virke skal være omfattet af offentlighedsloven, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand. Desuden vil det fremgå af lovforslaget, at selskaberne – uagtet at der er tale om interessentskaber - skal være omfattet af de regler, der gælder for statslige aktieselskaber i årsregnskabsloven.

### *Betydning for finansloven*

Beslutningen om etablering af Cityringen har ingen påvirkning af FFL07.

Det skal bemærkes, at driften af Københavns Havn A/S, som det hele tiden har været gældende, ikke indgår på finansloven. På §28.11.70 var der i 2005 optaget en indtægt på 738 mio. kr. vedr. Københavns Havn. Dette var en éngangsindtægt i forbindelse med betaling af stiftertilgodehavende til staten fra Københavns Havn A/S i forlængelse af, at Højesteret den 17. august 2004 stadfæstede Østre Landsrets dom af 10. april 2002 herom.



### **Status for perronforlængelser i forbindelse med indsættelse af IC4-tog.**

I henhold til Akt 9 af 4. oktober 2005 gennemfører Banedanmark i 2005 og 2006 et antal perrontilpasninger i forbindelse med indsættelse af DSB's IC4 tog med en samlet udgift på 35,2 mio. kr.

Banedanmark oplyser, at perrontilpasningerne gennemføres som forudsat i 2006 inden for det afsatte budget. Dog er perronforlængelsen ved Vejle Sygehus station endnu ikke igangsat. Dette skyldes, at DSB pt. vurderer en eventuel nedlæggelse af stationen på grund af lave passagertal. Samtidig er der i forbindelse med detaljeret gennemgang af stationerne konstateret behov for at forlænge perronen ved ét spor i Vejle, da det ikke er muligt at ændre signalforholdene, så hele toget kan komme til perron.

Når disse forhold er afklaret, vil sagen blive forelagt Finansudvalget, såfremt afklaringen indebærer en ændring af forudsætningerne i Akt 9.

### **Overførte amtsopgaver**

I forlængelse af drøftelserne vedr. konsekvenserne af kommunalreformen på vejområdet kan det oplyses, at der i forbindelse med forberedelsen af kommunalreformen er foregået et omfattende arbejde med at fordele midlerne fra amterne til de forskellige områder inden for henholdsvis kommuner, regioner og staten.

For så vidt angår vejområdet, er der for driftsbevillingen efter aftale med Finansministeriet fastlagt en kompensation til staten på i størrelsesordenen 480 mio. kr. pr. år. Der er i den forbindelse taget udgangspunkt i amternes faktisk afholdte driftsudgifter for 2003, som var det sidste normale regnskabsår inden forliget om Kommunalreformen blev indgået. Fordelingen af driftsmidlerne mellem staten og kommunerne er sket med udgangspunkt i det antal km vejspor, der overføres til hhv. kommunerne og staten samt en række andre vejtekniske kriterier, der afspejler udgiftsbehovene på de enkelte vejstrækninger.

For så vidt gælder anlægsbevillingen er der på basis af det amtslige udgiftsniveau i 2003 aftalt en kompensation til staten på 265 mio. kr. Fordelingen af anlægsmidlerne mellem staten og kommunerne er fastlagt på basis af fordelingen af amternes faktisk afholdte anlægsudgifter på vejområdet mellem hhv. kommende kommuneveje og kommende statsveje i perioden 2001 til 2003.

### **Pjece om Transport- og Energiministeriets FFL07**

./.  
I forlængelse af den tekniske gennemgang af Transport- og Energiministeriets FFL07 sender jeg endvidere til udvalgets orientering en pjece om ministeriets FFL07.

Pjecen er primært udarbejdet til intern information i ministeriet, men kan forhåbentlig også være nyttig for andre. Formålet med pjecen er dels at orientere



om hovedlinierne på FFL07, dels at introducere bevillingsreformen, der træder i kraft fra 2007.

Side 4/4

Med venlig hilsen

Flemming Hansen