

Lovforslag nr. L 184. Fremsat den 3. maj 1991 af trafikministeren (Ikast)

Forslag

til

Lov om Københavns Havn A/S og Udviklings-selskabet Københavns Havnefront A/S

Kapitel 1

Københavns Havn A/S

§ 1. Trafikministeren opretter et aktieselskab, hvis aktiekapital ved stiftelsen indskydes af staten.

Stk. 2. Selskabets navn skal være Københavns Havn A/S.

Stk. 3. Aktiekapitalens størrelse ved stiftelsen fastsættes af trafikministeren med tilslutning fra Finansudvalget.

§ 2. Selskabets formål er at drive havnevirk-somhed i København.

Stk. 2. Selskabet kan herudover etablere, erhverve og drive sådan virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med den i stk. 1 nævnte virksomhed.

Stk. 3. Selskabet kan oprette datterselskaber.

§ 3. Selskabets vedtægter og ændringer i disse skal godkendes af trafikministeren.

Stk. 2. Statsministeren udpeger formanden for bestyrelsen. Bortset fra medarbejderrepræsentation udpeger finansministeren, industriministeren og trafikministeren lige mange medlemmer.

Stk. 3. Lov om trafikhavne m.v. finder anvendelse for driften af havnen, bortset fra § 5 og kapitlerne 2 og 4.

Kapitel 2

Udviklings-selskabet Københavns Havnefront A/S

§ 4. Miljøministeren opretter et aktieselskab, hvis aktiekapital indskydes af staten.

Stk. 2. Selskabets navn skal være Udviklings-selskabet Københavns Havnefront A/S.

Stk. 3. Aktiekapitalens størrelse ved stiftelsen fastsættes af miljøministeren med tilslutning fra Finansudvalget.

§ 5. Selskabets formål er at eje fast ejendom og at tilrettelægge og gennemføre omdannelsen af de havneområder i København, som ikke skal anvendes til havneformål.

Stk. 2. Selskabet kan herudover etablere, erhverve og drive sådan virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med formålet i stk. 1.

Stk. 3. Selskabet skal yde Københavns Havn A/S bidrag til investeringer i forbindelse med havnedriftens omlægning. Bidragets størrelse fastsættes ved forhandling mellem trafikministeren og miljøministeren.

Stk. 4. Selskabet kan oprette datterselskaber.

§ 6. Selskabets vedtægter og ændringer i disse skal godkendes af miljøministeren.

Stk. 2. Statsministeren udpeger formanden for bestyrelsen. Bortset fra medarbejderrepræsentation udpeger finansministeren, industriministeren og miljøministeren lige mange medlemmer.

§ 7. Miljøministeren kan for selskabet ekspropriere rettigheder over fast ejendom ejet af selskabet, hvis det er af væsentlig betydning for virkeliggørelsen af omdannelsen af havneområderne. Ekspropriation sker efter reglerne i

lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Kapitel 3

Fælles bestemmelser m.v.

§ 8. Samtlige Københavns Havnevæsens aktiver, det være sig fast ejendom, løsøre, rettigheder eller andet, og samtlige institutionens passiver og forpligtelser af enhver art overtages af de i § 1 og § 4 nævnte selskaber, der indtræder i alle institutionens kontrakter, overenskomster og andre retsforhold.

Stk. 2. Ejendomsretten til arealer, bygninger og anlæg, der tilhører Københavns Havnevæsen, tillægges det i § 4 nævnte udviklingsselskab. De arealer, bygninger og anlæg, der skal anvendes til den fremtidige havnedrift, tillægges dog det i § 1 nævnte selskab, Københavns Havn A/S.

Stk. 3. Københavns Havn A/S tillægges midlertidig brugsret til de arealer, bygninger og anlæg, hvorfra der for tiden drives havnevirksomhed, som ikke er nævnt i stk. 2, 2. punktum.

Stk. 4. Udviklingsselskabet tillægges forkøbsret til de i stk. 2, 2. punktum, nævnte arealer, såfremt disse på et senere tidspunkt ikke længere skal benyttes til havnevirksomhed.

Stk. 5. Trafikministeren fastsætter efter forhandling med miljøministeren fordelingen af de i stk. 1 nævnte aktiver og passiver mellem selskaberne og fastlægger afgrænsningen af de i stk. 2 nævnte arealer.

§ 9. Lovgivningen for aktieselskaber gælder for selskaberne med tilhørende datterselskaber med de afvigelser, der følger af denne lov.

Stk. 2. Københavns Kommune kan eje aktier i selskaberne, og kan være repræsenteret i selskabernes bestyrelser.

§ 10. Tinglysning af de i § 1 og § 4 nævnte selskabers rettigheder i medfør af § 8 kan ske på grundlag af denne lov.

Stk. 2. Københavns Havn A/S' rettigheder efter § 8 over fondsaktiver, der er registreret i Værdipapircentralen, anses for registreret i denne.

Stk. 3. Aktieafgift skal ikke betales ved Københavns Havn A/S' overtagelse af Københavns Havnevæsens aktiebeholdning i Københavns Frihavns- og Stevedoreselskab A/S eller andre værdipapirer.

§ 11. Staten garanterer for opfyldelsen af samtlige de forpligtelser, som påhviler den selvejende institution Københavns Havnevæsen på tidspunktet for dennes nedlæggelse.

Stk. 2. Selskaberne kan optage lån i Kongeriget Danmarks Hypotekbank til finansiering af de i § 2, stk. 1 og 2, og § 5, stk. 1 og 2, nævnte formål.

Kapitel 4

Personale

§ 12. Selskabet Københavns Havn A/S og Udviklingsselskabet Københavns Havnefront A/S overtager personalet ved Københavns Havnevæsen, på hidtidige vilkår.

Stk. 2. Personale ved Københavns Havnevæsen, der er ansat på tjenestemandslignende vilkår, er forpligtet til at overgå til ansættelse ved Københavns Havn A/S eller Udviklingsselskabet Københavns Havnefront A/S med bevarelse af hidtidige rettigheder og pligter.

Kapitel 5

Ikrafttræden m.v.

§ 13. Lov nr. 109 af 29. april 1913 med senere ændringer om bestyrelsen af Københavns Havnevæsen ophæves ved ikrafttræden af den i § 14 nævnte bekendtgørelse.

§ 14. Loven træder i kraft den 1. juli 1991, dog fastsætter trafikministeren ved bekendtgørelse tidspunktet for ikrafttræden af kapitlerne 3 og 4, samt §§ 13 og 17.

§ 15. I lov nr. 141 af 31. marts 1960 om Københavns frihavn foretages følgende ændringer:

1. I § 1, § 2, stk. 1, 3 og 4, § 3, stk. 2, og § 4 ændres »Københavns havnebestyrelse« til »bestyrelsen for Københavns Havn A/S«.
2. I § 2, stk. 2, § 4 og § 6 ændres »Københavns havnevæsen« til »Københavns Havn A/S«.
3. I § 7, stk. 1 og 2, ændres »Københavns havnevæsen« til »Københavns Havn A/S og/eller Udviklingsselskabet Københavns Havnefront A/S«.

§ 16. I lov nr. 130 af 9. april 1980 med senere ændringer om beskyttelse af havmiljøet ændres i § 52, stk. 1, nr. 1, »Københavns havnebestyrelse« til »bestyrelsen for Københavns Havn A/S«.

§ 17. I lov om stempelafgift, jfr. lovbekendtgørelse nr. 805 af 1. december 1986 med senere ændringer, ophæves § 81, stk. 1, nr. 2.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Nugældende lov om Københavns Havn

Den nugældende lov om Københavns Havn er lov nr. 109 af 29. april 1913 om bestyrelsen af Københavns Havnevæsen, som ændret ved lov nr. 78 af 29. marts 1924 og lov nr. 226 af 22. april 1987.

Ifølge loven ledes havnen af en havnebestyrelse bestående af Overpræsidenten i København som født formand og 18 medlemmer, repræsenterende Folketinget, industriministeren, trafikministeren, Københavns Kommune, medarbejderne og handel, søfart og industri. Københavns Havnevæsen er undergivet tilsyn af trafikministeren.

I 1913 udgjorde udenrigsomsætningen på Københavns Havn 33 % af landets samlede udenrigshandel. I 1989 gik ca. 10,9 % af den samlede godsomsætning i landets trafikhavne over Københavns Havn.

Københavns Havn er den ene af landets to basishavne for oversøiske liniekonferencer. Ved basishavne forstås en række havne inden for et bestemt område, hvor samme fragtrater gælder, uanset om lasten afskibes fra den ene eller den anden havn, f.eks. København/Århus og Hamburg/Antwerpen. Det er de internationale liniekonferencer, der selvstændigt fastsætter deres tariffer og hvilke havne, der skal være basishavne.

Vigtige parametre for konferencernes valg af basishavne er navnlig den godsmængde, der stilles til rådighed, men også havnens service- og prisniveau. For havnens kunder er deres status som basishavn af stor betydning, fordi de herved sparer transportomkostningerne til og fra en atlantehavshavn.

Københavns Havnevæsen ejer 100 % af aktierne i Københavns Frihavns- og Stevedoreselskab A/S (KFS A/S). Ved udgangen af 1990 var i alt 531 medarbejdere beskæftiget i Københavns Havn, fordelt med 284 i selve havnevæsenet og 247 i KFS A/S.

Ifølge Årsberetning 1990 for Københavns Havn, der endnu kun foreligger i udkast, blev godsomsætningen i 1990 med sine 9,5 mio. tons, den største i nyere tid. Såvel besejlingen af havnen som antallet af anløb af krydstogtskibe satte rekord i 1990. Containeromsætningen er også stigende. Resultat af primær

drift for Københavns Havn 1990 ser ud til at blive et overskud på 22,8 mio. kr. Det må hertil bemærkes, at ca. 40 % af havnens indtægter stammer fra lejeindtægter på ejendomme og pakhuse samt optionsafgifter. Årets nettoresultat vil nok komme til at ligge på omkring 35,8 mio. kr.

Ændringer i skibstyper og transportkoncepter medfører løbende ændringer i havnevirksomhedens indretning og placering i byen. Stigningen i behovet for kajarealer til godsets håndtering og den manglende fremkommelighed i de indre bydele har således medført, at en række smalle kajstrækninger langs indre by ikke længere er tjenlige til en rationel drift. Tyngden i havneomsætningen er løbende blevet forskudt mod syd og nord og til Prøvestenen ud for Østamager. En række områder langs havneløbet skal derfor finde ny anvendelse i de kommende år. Københavns Kommune og Københavns Havnevæsen har desuden aftalt, at der over de kommende 15-20 år skal ske en afvikling af den væsentlige del af havnevirksomheden i Sydhavnen, så broerne kan fastgøres.

Set i et historisk lys kan det derfor konstateres, at havnens virksomhed efter i århundreder at have ligget i det beskyttede farvand mellem Sjælland og Amager nu vil blive koncentreret i Nordhavnsområdet og på Prøvestenen direkte ud til Øresund.

2. Lovforslagets baggrund

Efter opfordring fra Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg nedsatte miljøministeren i juni 1988 Havneudvalget, der afgav betænkning i april 1989. Udvalgets hovedforslag anbefalede, at den fremtidige havnedrift blev koncentreret på Prøvestenen og i Nordhavnsområdet.

Betænkningen, som anlagde et tidsperspektiv på 20-30 år, viste, at der er betydelige værdier at hente i en koordineret omdannelse af de dele af havnen, som ikke på længere sigt skal anvendes til driften.

I efteråret 1989 vedtog Københavns Borgerrepræsentation efter forhandling med miljøministeren kommuneplanen for København. Heri fastlægges Prøvestenen og Nordhavnsområdet fra Marmormøllen og nordpå samt værftsområdet og servicehavnen

på Refshaleøen til havnedrift og havnerelateret industri. Kommuneplanen fastlægger ialt ca. 235 ha til egentlige havneformål, hvoraf ca. 190 ha er i brug i dag.

De ændringer i anvendelsen af havneområderne, der vil ske i de kommende årtier, vil medføre forandringer i en række delområder langs den indre by og i Sydhavnen (havnen råder i dag over ca. 400 ha), som på hver deres måde kan danne basis for opbygning af helt nye bykvaliteter - moderne erhvervsområder, nye boligbebyggelser, rekreative anlæg og besøgsattraktioner til kultur og forlystelser.

Lovforslaget tilsigter ingen ændringer i de eksisterende anløbsfaciliteter for passagerfærger og for anløb af krydstogtskibe.

Realiseringen af disse muligheder forudsætter imidlertid, at der lægges en overordnet strategi for de tidligere havneområders ibrugtagning til nye formål, som konkretiserer den karakter, der i kommuneplanen sigtes mod i de forskellige delområder. For at fastholde mulige investorers interesse skal en sådan strategi have en definitiv og bindende karakter, både hvad angår investeringer og tidsplan. Den skal derfor inkludere omlægningen af havnefunktionerne, som vil blive styrende for omdannelsens tempo, og den skal omfatte udformningen af de fæliesanlæg, der skal etableres, efterhånden som de tidligere havneområder tages i brug til andre formål.

En holdbar strategi af denne karakter vil kun kunne sikres, hvis dens udformning henlægges til en institution, der både har den nødvendige ekspertise, kompetence og økonomi til at sikre dens virkeliggørelse.

3. Lovforslagets indhold

De kommende års beslutninger om ny disponering af store dele af de vidtstrakte havneområder, vil efter regeringens opfattelse kunne vinde betydeligt i kvalitet, hvis hensynet til havnedriften - herunder til arbejdet for at styrke havnens omsætning, så dens status som basishavn kan opretholdes - og hensynet til byens øvrige erhvervmæssige udvikling og de bolig-mæssige og rekreative hensyn i havnens områder holdes ude fra hinanden.

Efter regeringens opfattelse vil det derfor være rigtigt at adskille varetagelsen af disse hensyn organisatorisk, så der på den ene side skabes en organisation, der kan forestå den egentlige havnedrift, og på den anden side en organisation, der har til opgave at tilrettelægge og gennemføre omdannelsen af de områder, som ikke længere skal anvendes til havneformål.

Havneanlæggenes indretning og beliggenhed ændrer sig til stadighed. For at muliggøre en smidig tilrettelæggelse af den løbende omformning af havne-

områderne og en samlet disponering, der kan sikre den overordnede sammenhæng langs havnefronten og med de omkringliggende byområder, tillægges udviklingsorganisationen ejendomsretten til samtlige de arealer, der i dag forvaltes af Københavns Havnevesen, bortset fra de arealer hvorfra havnedriften skal foregå fremover. Udviklingsorganisationen tillægges endvidere en forkøbsret til sidstnævnte arealer. I forbindelse med dannelsen af de to organisationer skal fastlægges hvilke arealer, der skal bruges til havnedrift.

I overensstemmelse med regeringens privatiserings- og moderniseringspolitik, hvorefter den offentlige sektors mere driftsprægede opgaver i højere grad bør løses på et forretningsmæssigt grundlag, foreslås det, at den fremtidige havneorganisation etableres i aktieselskabsform. Regeringen ønsker herved at understrege, at havnens drift bør tilrettelægges på kommercielle vilkår og således, at der sikres en konkurrence til landets øvrige trafikhavne.

Hovedopgaven for havneselskabet Københavns Havn A/S bliver at stille havneanlæg og havneservice til rådighed i København. Driften skal altså ske på forretningsmæssigt grundlag og på en måde, der er velegnet til at sikre havnens status som basishavn.

Det foreslås, at en del af aktierne i havneselskabet kan afhændes til private, idet det forretningsmæssige grundlag for havnedriften gør det naturligt også i fremtiden at sikre en privat indflydelse på selskabet. Også afhændelse af aktier til Københavns Kommune kan komme på tale. Under hensyn til den samfundsinteresse, der knytter sig til havnens virksomhed og til dens status som basishavn forudsættes det imidlertid, at der til stadighed sikres trafikministeren en bestemmende indflydelse i selskabet.

Selskabet kan oprette datterselskaber med deltagelse af private aktionærer og offentlige myndigheder og skal f.eks. overtage Københavns Frihavns- og Stevedoreselskab A/S, der i dag ejes 100 % af Københavns Havnevesen, der ligeledes ejer de arealer, hvorfra frihavnsvirksomheden drives. En eventuel revision af loven om Københavns frihavn er p.t. under overvejelse.

Udviklingsorganisationen foreslås tilsvarende etableret i aktieselskabsform. Regeringen ønsker derved at understrege, at selskabet skal drive sin virksomhed på markedsvilkår, og at det er stillet over for de offentlige myndigheder som enhver anden ejendomsbesidder.

Hovedopgaven for Udviklingselskabet Københavns Havnefront A/S bliver at tilrettelægge omdannelsen af de havneområder, der efterhånden kan overgå til anden anvendelse. Hvorvidt Udviklingselskabet i den forbindelse skal sælge arealerne til priva-

te bygherrer eller udleje dem på langtidslejemål vil blandt andet bero på de til enhver tid gældende markedsvilkår. Det bør derfor overlades til selskabets ledelse at afgøre, hvad der vil være mest hensigtsmæssigt i det enkelte tilfælde.

Også for så vidt angår Udviklingsselskabet åbnes der mulighed for at afhænde aktier såvel til private som til Københavns Kommune. Selskabet kan endvidere stifte datterselskaber med deltagelse af private aktionærer og offentlige myndigheder, f.eks. til gennemførelse af konkrete udviklingsprojekter.

Udviklingsselskabet vil som nævnt få ejendomsretten til de arealer, der i dag forvaltes af Københavns Havnevæsen, bortset fra de områder i Nordhavnen nord for Kroneløbsbassin og på Prøvestenen, der også på længere sigt skal anvendes til havneformål. Udviklingsselskabets opgave bliver at sikre, at de arealer, der udgår af driften, finder en anvendelse og får en udformning, der er til gavn for byens udvikling. Udviklingsselskabet tillægges derfor en forfølsret til de arealer, som Københavns Havn A/S får ejendomsretten til, såfremt disse på et senere tidspunkt ikke længere skal benyttes til havnevirksomhed.

Ved disse ændringer i ejerforholdet gribes der ikke ind i Frihavens nuværende udstrækning. En eventuel ændring af Frihavens grænser, jfr. § 1 i lov om Københavns frihavn, bør først ske efter forhandling mellem de to selskaber.

De øvrige områder, som i dag anvendes til havnedrift, skal stilles til havneselskabets rådighed på vilkår, der område for område afspejler, hvor længe der må påregnes at være havnedrift det pågældende sted, og under respekt af de forpligtelser, Københavns Havnevæsen har over for de nuværende lejere mv.

Det må dog pointeres, at den endelige fordeling af arealernes anvendelse på havnedrift og andet, skal foretages efter forhandling mellem de to selskaber.

Delingen af Københavns Havnevæsens øvrige aktiver mellem de to selskaber bør efter regeringens opfattelse ske efter følgende hovedretningslinier:

De finansielle anlægsaktiver, herunder datterselskabet KFS A/S, overgår til det nye havneselskab. Færgelejet til Dan-Link DSB, som af tekniske grunde optræder som et finansielt anlægsaktiv, overgår til Udviklingsselskabet, og færgelejet stilles foreløbig vederlagsfrit til havneselskabets rådighed frem til åbningen af Øresundsforbindelsen.

Bygninger og faste anlæg mv. i Nordhavnen og på Prøvestenen og andre områder, som selskaberne måtte blive enige om på længere sigt skal bruges til havnedrift, overgår vederlagsfrit til havneselskabet.

Københavns Havnevæsens bygninger og anlæg i de øvrige områder af havnen overtages af det nye Udviklingsselskab. De bygninger og anlæg, der på tids-

punktet for lovens vedtagelse i Folketinget bliver anvendt til den egentlige havnevirksomhed, stilles vederlagsfrit til det nye havneselskabs rådighed, så længe der fortsat skal være havnedrift det pågældende sted. Den nødvendige vedligeholdelse heraf skal påhvile havneselskabet.

Materiel, som indgår i havnedriften, overgår til havneselskabet.

Havneselskabet skal afvikle sin virksomhed i de områder, der ikke i fremtiden skal anvendes til havneformål, og i overensstemmelse med en af Udviklingsselskabet fastsat omdannelsesstrategi. Da investeringerne i nye havneanlæg vil blive bestemmende for tidsplanen, må omdannelsesstrategien udformes i et snævert samarbejde mellem de to selskaber.

Hovedlinierne for omdannelsen skal fastlægges i tilknytning til selskabernes stiftelse, men der vil være en årrække, hvor det vil være nødvendigt løbende at afpasse de to selskabers investeringsbeslutninger og øvrige dispositioner i forhold til hinanden.

Ved lovforslaget sker der ingen ændringer i den eksisterende kompetencefordeling som fastsat i lovgivningen om fysisk planlægning. Der sker således ingen indskrænkning i Københavns Kommunes planlægningskompetence.

4. Lovforslagets administrative og økonomiske konsekvenser

Lovforslaget medfører, at den selvejende institution Københavns Havnevæsen nedlægges.

Lovforslagets umiddelbare økonomiske konsekvens er, at det fremtidige havneselskab i forhold til Københavns Havnevæsen i dag, vil få reduceret de indtægter, der stammer fra udlejning og salg af fast ejendom, samtidig med at investeringsbehovene forøges. Havneselskabet vil heller ikke få rådighed over den formue, der ligger i de af Københavns Havnevæsen i dag disponerede arealer, bygninger og anlæg, som er placeret i områder, der ikke på længere sigt skal være havn, men det vil som nævnt få en midlertidig brugret.

En del af indtægtsnedgangen vil formentlig kunne kompenseres, såfremt der foretages justering af udlejningstakster og af vareafgifter til markedspriser. Men uden rådighed over de arealer mv., som overgår til Udviklingsselskabet, vil havneselskabet ikke kunne opretholde en selvfinansieringsgrad som den, Københavns Havnevæsen har idag.

Der skal derfor som led i fastlæggelsen af de to selskabers fremtidige økonomiske forhold skaffes havneselskabet et investeringsbidrag af Udviklingsselskabets overskud, der er tilstrækkeligt til, at de investeringer i havneindretninger og andet, som er en forudsætning for havneomdannelsen, kan afholdes.

I december 1990 fremlagde Københavns Havnebestyrelse en ny investeringsoversigt for perioden 1990-2005. Der påtænkes investeringsprojekter i havnens områder for i alt 3270 mio. kr., excl. materielanskaffelser. Heraf er ca. 1050 mio. kr. investeringer i ikke-havnerelateret nybyggeri og bygningsrenovering i Sdr. Frihavn. Af de resterende 2220 mio. kr. er 625 mio. kr. afsat til et betydeligt nybyggeri af pakhus mv. i Nordhavns-området. En mulig uddybning af sejløbet mod nord i Øresund efter århundredskiftet er optaget med 350 mio. kr. Københavns Havnevæsen har endnu ikke taget stilling til, hvilke af de omtalte investeringer der skal afholdes af havnevæsenet selv, og hvilke der skal privatfinansieres. De samlede investeringer i havneanlæg mv. åbner mulighed for en væsentlig tilvækst i havnens godsomsætning.

Efter regeringens umiddelbare skøn vil de af Københavns Havnevæsen påtænkte investeringer, der er nødvendige til omlægning af driften over de næste 15 år, kunne rummes inden for en ramme af godt 1500 mio. kr., incl. anskaffelser af materiel. Med indregning af usikkerhed på behov for ny bil- og færgeterminal og for uddybning af sejløbet mod nord skønnes investeringsbehovet at blive 1300-1800 mio. kr.

En fremskyndet og videregående omdannelse end forudsat i Københavns Havnevæsens investeringsoversigt – som kan være ønskelig for at sætte skub i byudviklingen i havneområderne – kan som nævnt tænkes at udløse et merinvesteringsbehov i forhold hertil.

Størsteparten af disse investeringer vil skulle lånefinansieres, privatfinansieres eller skulle finansieres af overskuddet fra Udviklingsselskabet.

Udviklingsselskabets indtægter vil ved stiftelsen bestå i lejeindtægter og optionsafgifter fra de arealer og bygninger, der ikke på længere sigt skal anvendes til havneformål.

Anvendt i overensstemmelse med kommuneplanen kan den potentielle fremtidsværdi af de områder, der efterhånden udgår af driften, kunne skønnes til op mod 2000 mio. kr. (1989-priser). Dertil kommer værdien af eventuelle opfyldninger mv. Det er næppe urealistisk at forestille sig, at de arealer, der ikke i fremtiden vil blive anvendt til havnedrift, kan komme til at repræsentere en værdi på op mod 2500 mio. kr.

De indtægter og den formue, som Udviklingsselskabet vil få rådighed over, må således skønnes at være tilstrækkelig til at yde de nødvendige bidrag til investeringerne i havnedriftens omlægning. Selskabet vil desuden have mulighed for at finansiere en væsentlig del af de investeringer, der ivoerigt er nødvendige for omdannelsen – herunder oprensning af forurenede arealer og indretning af diverse fællesanlæg. Endvidere bør der kunne blive overskud til at deltage

i en del af de udviklingsprojekter – kulturelle og andre – som vil være en ønskelig del af havneområdenes fornyelse.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til kapitel 1

Til § 1

Bestemmelserne i § 1 bemyndiger trafikministeren til at oprette et aktieselskab samt fastsætte aktieselskabets aktiekapital ved stiftelsen. Aktiekapitalen kan tilvejebringes ved apportindskud og kontant indbetaling.

Trafikministeren kan afhænde aktier til f.eks. private eller Københavns Kommune, men under hensyn til den samfundsinteresse, der knytter sig til havnens status som basishavn forudsættes det, at der sikres trafikministeren en bestemmende indflydelse i selskabet.

Afhændelse af aktier kræver efter de gældende bevillingsretlige regler forudgående tilslutning fra Folketingets Finansudvalg.

Til § 2

Selskabets formål er i § 2 angivet til at være at drive havnevirksomhed i København. Selskabets hovedopgave skal således være på kommercielle vilkår at stille havneanlæg og havneservice til rådighed. Driften skal ske på forretningsmæssigt grundlag og på en måde, der er velegnet til at sikre havnens status som basishavn.

Som eksempel på virksomhed omfattet af stk. 2 kan nævnes salg af know-how til andre inden- eller udenlandske havne.

Til § 3

Under hensyn til Københavns Havns samfundsmæssige betydning foreslås i stk. 1, at selskabets vedtægter og ændringer i disse skal godkendes af trafikministeren.

Ved bestyrelsens sammensætning tages, jf. stk. 2, samfunds- og erhvervsøkonomiske hensyn.

Vedtægterne skal indeholde bestemmelser om, at havneselskabets aktiviteter skal falde ind under de for havne normale aktiviteter, og at havnens indtægter – bortset fra normal forrentning af indskudskapitalen – udelukkende kan anvendes til havnens formål. Dette er en forudsætning for, at havneselskabet er fritaget for skat, jfr. selskabsskattelovens § 3, stk. 1, nr. 4.

Bestemmelserne i stk. 3 tilsigter at skabe så ensartede rammer som muligt for trafikhavnedrift i København og i resten af landet.

Som følge af at havnevirksomheden i København bliver lagt over i et aktieselskab og af, at driften tilrettelægges på forretningsmæssige vilkår, er det ikke længere nødvendigt for trafikministeren at godkende afgifterne for havnens benyttelse. Der vil således for havnedriften i København være fri takstfastsættelse i lighed med landets øvrige trafikhavne. Bestemmelserne i § 4 i lov om trafikhavne m.v. om »dumping« og »maksimumstakster« foreslås også at gælde for havnedriften i København. Det samme gælder overgangsordningen til den frie takstfastsættelse som anført i lov om trafikhavne m.v. § 20, stk. 3.

Til kapitel 2

Til § 4

Bestemmelserne i § 4 bemyndiger miljøministeren til at oprette et aktieselskab samt fastsætte aktieselskabets aktiekapital ved stiftelsen. Aktiekapitalen kan tilvejebringes ved apportindskud og kontant indbetaling.

Miljøministeren kan afhænde aktier i selskabet til f.eks. private eller Københavns Kommune og andre offentlige myndigheder.

Afhændelse af aktier kræver efter de gældende bevillingsretlige regler forudgående tilslutning fra Folketingets Finansudvalg.

Til § 5

Selskabets formål er i § 5 angivet til at være at eje fast ejendom og at tilrettelægge og gennemføre omdannelsen af de havneområder i København, som ikke skal anvendes til havneformål.

Udviklingselskabet skal således overtage ejendomsretten til de arealer, der i dag ejes af Københavns Havnevæsen, og som ikke på længere sigt skal anvendes til havnedrift, jf. bemærkningerne til § 8 og de almindelige bemærkninger.

Som eksempel på virksomhed omfattet af stk. 2 kan nævnes lignende opgaver vedrørende andre offentlige ejendomme, som ikke længere skal anvendes til det hidtidige formål.

Københavns Havn A/S vil have et behov for bidrag til investeringer i forbindelse med havnens omdannelse, jf. de almindelige bemærkninger. Som det fremgår heraf, vil havneselskabet få behov for tilskud til investeringer i havneanlæg m.v. i forbindelse med omlægning af havnedriften. For at give selskaberne mulighed for at planlægge og gennemføre omlægningen anses det for nødvendigt, at der tilvejebringes et overblik over de økonomiske midler, der kan være til rådighed for omlægningen. Dette er baggrunden for stk. 3.

Med udgangspunkt i Københavns Havnevæsens skattemæssige stilling vil de afledede konsekvenser af selskabskonstruktionen blive nærmere vurderet.

Til § 6

Under hensyn til den samfundsmæssige betydning af selskabets virksomhed foreslås i stk. 1, at selskabets vedtægter og ændringer i disse skal godkendes af miljøministeren.

Ved bestyrelsens sammensætning, jf. stk. 2, tages samfunds- og erhvervsøkonomiske hensyn.

Til § 7

Bestemmelsen tager alene sigte på undtagelsessituationer, hvor indehavere af f.eks. optioner, lejerettigheder, brugsrettigheder m.v. vedrørende selskabets ejendomme, udøver deres ret på en måde, som er til afgørende hindring for en gennemførelse af havneområdernes omdannelse i overensstemmelse med den af Udviklingselskabet fastlagte omdannelsesstrategi.

Til kapitel 3

Til § 8

Af bestemmelsen fremgår, at selskaberne indtræder i samtlige havnevæsenets rettigheder og forpligtelser, hvilket også omfatter pensionsforpligtelser, jf. bemærkningerne til §§ 11 og 12.

Selskaberne skal således ved overtagelsen respektere alle vilkår i kontrakter, overenskomster, lejeaftaler m.v., som er indgået af Københavns Havnevæsen. På den anden side indtræder selskaberne i samtlige havnevæsenets kontraktlige rettigheder.

I bestemmelsen er det fastlagt efter hvilke principper og hvilket af de to selskaber, der indtræder i de forskellige rettigheder og forpligtelser.

Ifølge stk. 5 bemyndiges trafikministeren til, efter at den nærmere fordeling mellem selskaberne har været forhandlet med miljøministeren, at fastsætte denne. Grundlaget for fordelingen vil være de to selskabers formål, og forudsætningen om at Københavns Havn A/S fremover skal drive den egentlige havnevirksomhed. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger.

Til § 9

Det følger af stk. 1, at selskaberne er underlagt den lovgivning, som er gældende for private forretningsdrivende selskaber.

Efter stk. 2 kan Københavns Kommune eje aktier i selskaberne og være repræsenteret i bestyrelserne.

Til § 10

Det foreslås, at der gives fritagelse for diverse afgifter i forbindelse med overførslen af aktiviteter til de 2 selskaber.

Til § 11

Hovedparten af de kontraktlige forpligtelser, der påhviler Københavns Havnevæsen, vil blive overført til Københavns Havn A/S. En af de forpligtelser, der vil blive overført, er den forpligtelse havnevæsenet ifølge vedtægterne har for de ved havnevæsenet ansatte tjenestemænd og disses pensionskasse. Herom henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 12.

Den i bestemmelsens stk. 1 nævnte statsgaranti omfatter alene de forpligtelser, selskaberne måtte have ved deres stiftelse. Så længe staten hæfter for forpligtelserne i henhold til § 11, stk. 1, forudsættes det, at staten bevarer aktiemajoriteten i selskaberne. Garantien omfatter ikke forpligtelser, som selskaberne i øvrigt påtager sig efter deres stiftelse.

Til kapitel 4

Til § 12

Det er bestemmelsens formål klart at fastslå selskabernes forpligtelse til at overtage personalet, herunder de ved havnevæsenet ansatte tjenestemænd, på hidtidige vilkår, hvilket bl.a. omfatter den pensionsaftale, tjenestemændene har med Københavns Havnevæsen, jf. lov nr. 111 af 21. marts 1979 om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse.

Omvendt fastslår bestemmelsen en forpligtelse for personalet til at overgå til ansættelse i et af selskaberne.

Det forudsættes, at personalet mest hensigtsmæssigt placeres i selskabet Københavns Havn A/S.

Skulle der blandt personalet være ønske om ansættelse i Udviklingsselskabet Københavns Havnefront A/S, må spørgsmålet herom bero på en forhandling mellem selskaberne.

Til kapitel 5

Til § 13

De nye selskabers overtagelse af Københavns Havnevæsens virksomhed m.v. fjerner grundlaget for at opretholde den særlige forvaltningsmyndighed Københavns Havnevæsen, hvorfor loven om bestyrelsen af Københavns havnevæsen foreslås ophævet.

Til § 14

I medfør af denne bestemmelse træder loven i kraft den 1. juli 1991. Dette gælder dog ikke kapitlerne 3 og 4 (§§ 8-12) og §§ 13 og 17, idet trafikministeren bemyndiges til at fastsætte tidspunktet for ikrafttræden af disse bestemmelser.

Herved opnås, at bemyndigelsen til at stifte selskaberne m.v. træder i kraft den 1. juli 1991, hvorefter selskaberne kan stiftes, bestyrelserne udpeges m.v.

Selve overtagelsen af Københavns Havnevæsens hidtidige virksomhed forudsætter imidlertid stiftelsen af selskaberne, og som oven for under bemærkningerne til § 8 nævnt en nærmere forhandling mellem de pågældende ministre.

Indtil det tidspunkt, hvor overtagelsen rent praktisk kan finde sted, vil lov nr. 109 af 29. april 1913 med senere ændringer om bestyrelsen af Københavns havnevæsen fortsat være i kraft, og Københavns Havnevæsen vil fortsætte sin virksomhed i denne periode.