

Lovforslag nr. L 163. Fremsat den 16. december 1999 af trafikministeren (Sonja Mikkelsen)

Forslag

til

Lov om Københavns Havn A/S

Kapitel 1

Selskabets stiftelse, formål m.v.

§ 1. Trafikministeren opretter et aktieselskab, hvis aktiekapital indskydes af staten. Trafikministeren bemyndiges til at fastsætte størrelsen af aktiekapitalen.

Stk. 2. Selskabets navn skal være Københavns Havn A/S. Trafikministeren bemyndiges til at godkende ændringer af selskabets navn.

Stk. 3. I forbindelse med stiftelsen overtager Københavns Havn A/S samtlige institutionen Københavns Havns aktiver, det være sig fast ejendom, løsøre, rettigheder og andet. Samtidig hermed overtager Københavns Havn A/S samtlige af institutionens passiver og forpligtelser af enhver art.

Stk. 4. Københavns Havn A/S overtager driften af Københavns Havn.

§ 2. Københavns Havn A/S' formål er at drive havnevirksomhed i København og at tilrettelægge og gennemføre omdannelsen af de havneområder i København, som ikke skal anvendes til havnedrift. Københavns Havn A/S skal i sin arealdisponering, inden for rammerne af planlovgivningen, herunder kommuneplanen, aktivt bidrage til at skabe et levende miljø langs havnefronten med afvekslende og attraktive bolig- og erhvervsmiljøer.

Stk. 2. Københavns Havn A/S kan herudover etablere, erhverve og drive sådan virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med den i stk. 1 nævnte virksomhed.

Stk. 3. Københavns Havn A/S kan efter trafikministerens godkendelse oprette datterselskaber

og erhverve andele i andre selskaber og virksomheder i forbindelse med et forretningsmæssigt samarbejde med andre havne, også i udlandet.

§ 3. Københavns Havn A/S' vedtægter og ændringer i disse skal godkendes af trafikministeren.

Stk. 2. Trafikministeren vælger 6 medlemmer til bestyrelsen, herunder formanden. Københavns Kommune har indstillingsret for så vidt angår 2 af medlemmerne.

Stk. 3. Aktieselskabslovgivningens regler finder anvendelse for så vidt angår medarbejderrepræsentation. Dog har medarbejderne ret til medarbejderrepræsentation allerede fra Københavns Havn A/S' stiftelse.

§ 4. Københavns Havn A/S er omfattet af lovgivningen for aktieselskaber med de afvigelser, der følger af bestemmelserne i denne lov.

Kapitel 2

Forskellige bestemmelser

§ 5. Tinglysning og registrering af Københavns Havn A/S' rettigheder og forpligtelser i medfør af § 1 kan ske på grundlag af denne lov.

Stk. 2. For de tinglysninger og registreringer, jf. stk. 1, og for de overdragelser og låneoptagelser, der er en følge af bestemmelsen i § 1, skal der ikke erlægges afgift.

§ 6. Trafikministeren fastsætter bestemmelser om nedsættelse af to råd i tilknytning til Københavns Havn A/S:

- 1) Et havneråd, der fungerer som rådgivende organ i forbindelse med driften m.v. af erhvervshavnen.
- 2) Et arealudviklingsråd, der fungerer som rådgivende organ i forbindelse med omdannelsen af havnearealer.

§ 7. Lov om havne finder anvendelse for driften af Københavns Havn A/S, bortset fra lovens § 2, stk. 2, samt kapitel 4, og med de afvigelser, der følger af bestemmelserne i denne lov.

Stk. 2. Trafikministeren godkender udvidelser af havnens arealer, herunder opfyldninger inden for havnens søområde. Dette gælder også for så vidt angår de områder, hvor der ikke længere foregår havnedrift.

Stk. 3. Der kan fastsættes vilkår i forbindelse med godkendelser efter stk. 2.

§ 8. Lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for Københavns Havn A/S.

Kapitel 3

Personale

§ 9. Københavns Havn A/S overtager de medarbejdere ved Københavns Havn, der ved selskabets overtagelse af driften er ansat som tjenestemænd i henhold til vedtægt. Disse medarbejdere er samtidig forpligtet til at gøre tjeneste ved Københavns Havn A/S med bevarelse af hidtidige rettigheder og pligter.

Kapitel 4

Ikrafttræden m.v.

§ 10. Lov nr. 504 af 24. juni 1992 om Københavns Havn ophæves.

§ 11. Trafikministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden, herunder § 10. Ministeren kan herunder fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Stk. 2. § 1 tillægges regnskabsmæssig virkning fra 1. januar 2000.

§ 12. I lov nr. 476 af 30. juni 1993 om beskyttelse af havmiljøet, som bl.a. ændret ved lov nr. 435 af 10. juni 1997 og senest ved § 3 i lov nr. 902 af 16. december 1998, ændres i § 51, stk. 3, nr. 1, »Københavns Havnebestyrelse« til: »Københavns Havn A/S«.

§ 13. I lov nr. 141 af 31. marts 1960 om Københavns Frihavn, som ændret ved § 12 i lov nr. 504 af 24. juni 1992, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, § 2, *stk. 1, 3* og 4, § 3, stk. 2, og § 4 ændres »Københavns Havnebestyrelse« til: »Københavns Havn A/S«.

2. I § 2, *stk. 2*, § 4, § 6 og § 7, stk. 1 og 2 ændres »Københavns Havn« til: »Københavns Havn A/S«.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets baggrund

Den 26. november 1999 blev der som led i aftalen om finansloven for år 2000 indgået en politisk aftale på trafikområdet mellem regeringen (S og R), SF og Enhedslisten. I aftalen fastsættes det:

»Som led i forberedelserne til den nye Øresundsregion omdannes Københavns Havn til et statsligt aktieselskab.

Selskabet skal i sin arealdisponering aktivt bidrage til at skabe et levende miljø langs havnefronten med spændende og attraktive miljøer med en passende balance mellem boliger og erhverv. Den styrkede indsats nødvendiggør mere fleksible rammer omkring Københavns Havn som selskab, hvilket tilgodeses ved omdannelsen til aktieselskab.

Der gives endvidere adgang til at indlede et samarbejde med Malmø Havn, som kan skabe gode fremtidige vækstbetingelser for fremme af den miljøvenlige søtransport såvel inden for som fra og til Øresundsregionen.

Herudover konstateredes der allerede i 1991 et behov for på sigt at udbyde Drogden-sejlrenden, således at skibe med stor dybgang også fremover kan besejle Københavns Havn og dermed fastholde Københavns internationale position som krydstogtsdestination. Dette efterslæb tages der højde for ved fastsættelse af kapitalgrundlaget for den fremtidige havnevirksomhed.

Som led i omdannelsen erlægger selskabet et stiftertilgodehavende til staten på 750 mill. kr. i år 2000 og 250 mill. kr. årligt i perioden 2001-2004. Det forudsættes, at der til enhver tid er tilstrækkelige midler i selskabet til at sikre en dynamisk udvikling af havnevirksomheden.«

Det fremsatte lovforslag skal ses som en et led i udmøntningen af aftalen, idet en omdannelse af Københavns Havn til et statsligt aktieselskab kræver en lovændring.

Den gældende lov om Københavns Havn er lov nr. 504 af 24. juni 1992 (Folketingstidende 1991-92: 766,

1794, 10838, 11123; A 1085; B 2689). Loven er ændret ved § 23 i lov nr. 326 af 28. maj 1999 om havne. Hovedloven blev vedtaget efter ændring af Forslag til lov om Københavns Havn A/S og Københavns Havnefront (L 57) fremsat den 23. oktober 1991 af den daværende trafikminister, idet loven dog fik en anden udformning end det i lovforslaget foreslåede.

Lovforslaget fra oktober 1991 var udarbejdet med baggrund i en betænkning fra april 1989 afgivet af et Havneudvalg, som miljøministeren nedsatte efter opfordring fra Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg. Udvalgets hovedforslag anbefalede, at den fremtidige havnedrift i Københavns Havn 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 havnedrift.

I efteråret 1989 vedtog Københavns Borgerrepræsentation efter forhandling med miljøministeren kommuneplanen for Københavns Kommune. Heri fastlægges Prøvestenen og Nordhavnen fra Marmormolen og nordpå samt værftsområdet og servicehavnen på Refshaleøen til havnedrift og havnerelateret industri. Kommuneplanen er senest revideret i 1997.

I lovforslaget fra oktober 1991 er det anført, at 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 Sydhavnen. De arealer, der ikke skulle anvendes til havnedrift, skulle hver på deres måde danne basis for opbygningen af helt nye bykvaliteter – moderne erhvervsområder, nye boligtyper, rekreative anlæg og besøgsattraktioner til kultur og forlystelser. Det fremgår endvidere af lovforslaget, at vedtagelsen ikke tilsigtede nogen ændringer i de eksisterende anløbsfaciliteter for passagerfærger og for anløb af krydstogtskibe, og at der ville være behov for investeringer i forbindelse med uddybning af sejllobet.

Det fremhæves endvidere i lovforslaget fra oktober 1991 (L 57), at realiseringen af ovennævnte muligheder for nye bykvaliteter m.v. forudsætter, at der læg-

ges en overordnet strategi for de tidligere havneområders ibrugtagen til nye formål, som konkretiserer den karakter, der i kommuneplanen sigtes mod i de forskellige delområder. Det blev endvidere anført, at en holdbar strategi af denne karakter kun vil kunne sikres, hvis dens udformning henlægges til en institution, der har den nødvendige ekspertise, kompetence og økonomi til at sikre virkeliggørelse af havneområders fremtidige anvendelse.

Disse ovennævnte betragtninger er efter regeringens opfattelse i stort omfang fortsat gældende.

Lovforslaget fra oktober 1991 indeholdt forslag om en opdeling af Københavns Havn i to retssubjekter - Københavns Havn A/S og Københavns Havnefront, hvor Københavns Havn A/S fik det formål at drive havnevirksomhed, mens Københavns Havnefronts formål var at tilrettelægge og gennemføre omdannelsen af de havneområder i København, som ikke skal anvendes til havneformål.

Som nævnt blev lovforslaget imidlertid væsentligt ændret under folketingsbehandlingen. Et flertal stemte således for, at de to organisationers formål blev opretholdt - men som sideordnet i én organisation, således at Københavns Havn fremover fik et dobbelt formål. Flertallet fandt denne løsning rigtig, idet man herved undgik komplicerede forhandlinger mellem to organisationer, og da der herved kunne skabes en mere effektiv og dynamisk organisation med større handlefrihed.

Den problemstilling, som især blev drøftet under forhandlingerne i Folketinget, var imidlertid spørgsmålet om, hvorvidt der ved den foreslåede omdannelse af Københavns Havn ville være tale om ekspropriation efter grundlovens § 73. Diskussionen grundede sig i, at der fra visse sider herskede en usikkerhed omkring Københavns Havns retlige status - herunder om der var tale om en privat selvejende institution eller et særligt forvaltningssubjekt oprettet ved lov m.v. Der henvises til punkt 7.

Københavns Havns formål i dag er således at drive havnevirksomhed i København samt at tilrettelægge og gennemføre omdannelse af de havneområder i København, som ikke længere skal anvendes til havneformål. Institutionen ledes af en bestyrelse på 12 medlemmer, hvoraf regeringen udpeger 6 medlemmer, herunder formanden, Københavns Kommune udpeger 3 medlemmer, og Det Danske Handelskammer 1 medlem. Medarbejderne vælger 2 medlemmer.

Institutionens formue er adskilt fra statens øvrige formue.

Københavns Havn har endvidere oprettet et havneråd, der består af medlemmer fra: Danmarks Rederi-

forening, Rederiforeningen af 1895, Erhvervenes Transportudvalg, Danske Speditører, Foreningen af Areallejere i Danske Havne, Danmarks Skibsmæglerforening, Mæglerkorporation i København, AHTS-Nordsjælland, LO, Havnearbejdernes Fællesforbund, Scandlines Danmark A/S, Danske Vognmænd, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Toldcenter København, Dansk Skibshandlerforening, Fiskerne i Københavns Havn, Fritidssejlerne i Københavns Havn og Københavns Havn.

Omdannelsen til et statsligt aktieselskab er fra regeringens side begrundet i et ønske om at tilskynde til en endnu mere aktiv indsats for så vidt angår omdannelsen af havnearealerne i København. En styrket indsats vil nødvendiggøre mere fleksible rammer omkring Københavns Havn som selskab, hvilket tilgodeses ved omdannelsen til aktieselskab. Hermed vil virksomheden blive etableret efter en kendt og afprøvet model, hvilket må anses for vigtigt fremover set i relation til kommende samarbejdsparter og investorer. Endvidere sikres det, at Københavns Havn kan indlede et samarbejde med andre havne, herunder eventuelt Malmø Havn. Et samarbejde med Malmø Havn vil sikre den fortsatte stærke udvikling af Øresundsregionen. Umiddelbart vil Københavns Havn og Malmø Havn miste trafik når Øresundsforbindelsen åbnes, men den faste forbindelse vil føre til en øget handel og trafik mellem landene og et samarbejde skal derfor sikre en fortsat ekspansion og gøre Øresundsregionen til et stærkt transportcenter.

2. Lovforslagets indhold

Lovforslaget indeholder følgende centrale elementer i forhold til den gældende lov:

For det første omdannes Københavns Havn til et aktieselskab. Dermed kan havnen på linie med andre statslige aktieselskaber drive en erhvervsmæssig virksomhed i overensstemmelse med den formålsbestemmelse, der er fastlagt i loven, og som vil blive suppleret og udbygget i selskabets vedtægter.

For det andet ændres formålsbestemmelsen. Det bestemmes fortsat, at havnen både skal varetage de aktiviteter, der har med den egentlige havnedrift at gøre, og skal sørge for, at havnens arealer udvikles og sælges i overensstemmelse med en udviklingsstrategi, der fastlægges i lyset af Københavns Kommunes planlægning. Men det bestemmes samtidig, at havnens arealudvikling skal have en høj prioritet og foregå med en aktiv og energisk indsats fra selskabets side, herunder et bidrag til en samlet plan for havnefronten.

Dette er ikke ensbetydende med, at havnen i sin arealudvikling skal bestræbe sig på at opnå den størst

mulige fortjeneste. Havnen skal drive sin virksomhed som en ansvarlig og samfundsbevidst forretningsdrivende og skal tage meget vidtgående hensyn for at sikre, at de arealer, der byudvikles, får en standard, hvor der langs havnefronten skabes et levende miljø med afvekslende og attraktive bolig- og erhvervsmiljøer, der understøttes af et velfungerende kollektivt trafiksystem. Selskabets ledelse skal til enhver tid påse, at der er de nødvendige midler til at sikre en fortsat arealudvikling i havnen samt sikre en dynamisk udvikling af havnevirksomheden. Havnen skal arbejde på at skabe nye indtjeningsområder, idet havnen umiddelbart vil miste indtægter i forbindelse med etableringen af Øresundsforbindelsen. Der skal sættes intensivt på at øge godsomsætningen, containertransporten og omsætning af flydende bulk. Søtransporten skal i konkurrence med andre transportformer bl.a. fremføre, at det er en miljøvenlig transportform. Endvidere kan det nævnes, at Københavns Havn for tiden er Nordeuropas største krydstogthavn og denne position skal fastholdes. Et øget samarbejde med Malmø Havn vil øge mulighederne for at skabe en øget vækst, idet de to havne med et fælles udspil vil sikre, at det nye transportcenter vil stå stærkt i et fremtidigt transport- og logistikområde i Øresundsregionen.

For det tredje bliver reglerne om bestyrelsens udnævnelse og sammensætning ændret, således at kun Københavns Kommune på forhånd får en indstillingsret. Bestyrelsen vælges på generalforsamlingen. I selskabets vedtægter fastsættes nærmere om bestyrelsens forpligtelse til løbende at holde trafikministeren underrettet om udviklingen i selskabet.

Endvidere nedsætter trafikministeren et havneråd og et arealudviklingsråd. Havnerådet får til opgave at rådgive selskabets ledelse for så vidt angår den havnerelaterede del af selskabets virksomhed. Der vil blive taget udgangspunkt i det nuværende Havneråds sammensætning. Arealudviklingsrådet vil få til opgave at rådgive selskabet i forbindelse med omdannelsen af de tidligere havneområder.

Det er endelig for det fjerde formålet med lovforslaget at sikre, at Københavns Havn kan etablere et nærmere samarbejde med Malmø Havn (eller andre havne) med henblik på at skabe en betjening for skibsfarten i hele Øresundsregionen på en måde, der vil understøtte regionens status som et internationalt kraftcenter. Samarbejdet tænkes gennemført ved dannelsen af et datterselskab, jf. nærmere § 2, stk. 3, og bemærkningerne hertil.

Københavns Havn havde ved udgangen af 1998 en soliditet på 84 %, hvilket efter regeringens opfattelse er udtryk for en betydelig overkapitalisering. Det føl-

ger bl.a. af aktieselskabslovens § 54, stk. 3, at et aktieselskab skal have det fornødne kapitalberedskab, men en overkapitalisering kan - set fra samfundets side - være udtryk for en uhensigtsmæssig ressourceanvendelse. Det er derfor regeringens hensigt, at en del af egenkapitalen skal nyttiggøres bl.a. til finansiering af en del af den infrastruktur i Københavnsområdet, som København som helhed, Københavns Havn og de arealer, der gøres til genstand for byudvikling af havneselskabet, er afhængige af og nyder godt af. Regeringen har sammen med forligspartierne besluttet, at havnens bidrag til den vedtagne forbedring af infrastrukturen for år 2000 skal fastsættes til kr. 750 mio. kr., der indbetales til finanslovens indtægtsbudget som et stiftertilgodehavende. Denne beslutning hviler på en velunderbygget forudsætning om, at betalingen til staten kan ske uden problemer for selskabet.

Københavns Havn A/S skal således med en styrket indsats tilrettelægge og gennemføre omdannelsen af de havneområder i København, som ikke længere anvendes til havnedrift. Selskabet skal gennem sit arbejde hermed medvirke til at tiltrække internationalt orienterede virksomheder og organisationer i ind- og udland og hermed styrke Københavns internationale position samt fremme vækst og velstand i København ved at skabe et levende miljø langs havnefronten med spændende og attraktive bolig- og erhvervsmiljøer og en velfungerende infrastruktur samt rekreative områder til almennyttige formål. Sigtet er bl.a. flere boliger (højere boligandel) end, hvad der tidligere har været tilfældet. Den nye tendens i retning af højere andel af areal til boliger, vil selskabet arbejde for at fastholde og udvikle under respekt af gældende kommuneplan.

Københavns Havn ejer ca. 4 mio. m². På længere sigt skal ca. halvdelen af arealerne bruges til havnedrift mod ca. 60 % i dag.

Der pågår i dag egentlig havneaktivitet på arealer primært ved Prøvestenen og dele af Nordhavnen. Det fremgår modsætningsvis, at centrale dele i Nordhavnen og Inderhavnen forventes at være arealer, der på sigt vil komme til at indgå i arealudviklingen. Ligeledes gælder dette for arealet nord for den nuværende containerhavn, dvs. tunnelementfabrikken og området nord for denne, samt alle arealer syd for Amalienborg.

Hvorvidt arealerne i forbindelse med arealudviklingen sælges til private bygherrer, udlejes på langtidslejemål eller indgår i »joint ventures«, vil blandt andet bero på de til enhver tid gældende markedsvilkår, idet selskabet lægger kommercielle betragtninger til grund for sit arbejde inden for rammerne af ovennævnte formålsparagraf samt Københavns Kommunes planlæg-

ning. På meget langt sigt må det forventes, at selskabet vil have afviklet samtlige de arealer, der ikke anvendes til havnedrift.

Det er vigtigt, at selskabet bliver udstyret med det nødvendige kapitalgrundlag, således at selskabet er forsvarligt rustet til de investeringer, der ligger fremover. Allerede i 1991 blev der konstateret et behov for på sigt at uddybe Drogden-sejlrenden således, at skibe med stor dybgang også fremover kan besejle Københavns Havn og hermed fastholde Københavns internationale position som krydstogtsdestination. Dette efterslæb tages der højde for ved fastsættelse af kapitalgrundlaget for den fremtidige havnevirksomhed.

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.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Hovedparten af aktiverne består af arealer. Generelt anvender Københavns Havn et forsigtigt bogføringsprincip. Der vurderes derfor at være betydelige latente værdier i dag i Københavns Havn.

Efter en gennemgang af institutionens regnskaber m.v. er det fundet rimeligt og forsvarligt, at selskabet i år 2000 betaler et beløb på 750 mio. kr. til staten (stiftertilgodehavende). Herudover sigtes efter udlodning til ejeren, dvs. staten, på 250 mio. kr. årligt i perioden år 2001-2004. Det forudsættes dog som allerede nævnt, at der til enhver tid er tilstrækkelige midler i selskabet til at sikre en dynamisk udvikling af selskabet, herunder den del, der vedrører havnevirksomhed. Herunder skal der også tages hensyn til de forpligtelser, som havnen har i forhold til tredjemand, herunder til medarbejderne for så vidt angår lønudgifter m.v.

Dette betyder omvendt, at, såfremt der mod forventning måtte vise sig ikke at være tilstrækkelige midler til de omtalte udlodninger til ejeren (staten) - uden at det hermed ville gå ud over udviklingen m.v. i selskabet, herunder med hensyn til de havnerelaterede aktiviteter - må udlodningen eller dele heraf udskydes. Udlodningens størrelse vil blive besluttet på den årlige ordinære generalforsamling i selskabet.

Det er - som nævnt - afgørende, at selskabet stiftes med en kapital, der sikrer en passende soliditet. Københavns Havn realiserede i 1998 et overskud på 82 mio. kr., hvoraf avance ved salg af ejendomme udgjorde 60 mio. kr. Havnens egenkapital udgjorde pr. 31. december 1998 1,9 mia. kr. Der var i årets løb foretaget opskrivning af ejendomme med ca. 900 mio. kr.

Ved et stiftertilgodehavende på 750 mio. kr. vil selskabet herefter blive etableret med en egenkapital på ca. 1,3 mia. kr. og samlede aktiver på ca. 2,4 mia. kr. svarende til en soliditet på godt 50 % (1998-tal). På baggrund af foreløbige oplysninger om Havnens økonomi i 1999 synes der at være udsigt til, at Københavns Havn i kraft af det forventede resultat for 1999 vil kunne øge værdien af sine aktiver med knap 100 mio. kr. (fra 2,3 mia. kr. ultimo 1998 til godt 2,4 mia. kr. ultimo 1999).

I sin plan 2010 har Københavns Havn vurderet, at der er byggemulighed på ca. 1,3 mio. etagemeter - ca. 970.000 m² erhverv og ca. 300.000 m² boliger - hvortil kommer eksisterende bygninger anvendt til såvel havneformål som udlejning til tredjemand. En udbygning i Havnen af ovennævnte størrelse kan naturligvis kun realiseres, såfremt den af Havnen planlagte udbygning er i overensstemmelse med planmæssige forhold i Københavns Kommune. Hertil kommer, at udgifter til eventuel nedrivning af udtjente bygninger, udgifter omkring fredning, udlejning til tredjemand m.v. afholdes af Havnen, samt at der ud af de skønnede værdier af Havnen skal afholdes samtlige udgifter til eventuel miljømæssig genopretning.

Det er derfor vurderingen, at det er uden problemer for Havnen at erlægge et stiftertilgodehavende på 750 mio. kr. Beslutningen om erlæggelse af stiftertilgodehavendet træffes på den stiftende generalforsamling, hvor staten på ny vil sikre sig, at betalingen kan ske uden problemer for selskabet, jf. bemærkningerne til § 1.

Der synes endvidere at være plads til yderligere overførsel af midler fra Havnen til staten, men tidshorisonten er i forhold til værdierne i Københavns Havn en væsentlig faktor, der må tages hensyn til.

Københavns Havn er som en særlig statslig forvaltningsenhed skattefritaget efter selskabsskattelovens § 3, stk. 1, nr. 1 (lov nr. 727 af 7. oktober 1998, som senest ændret ved lov nr. 387 af 2. juni 1999) vedrørende skattefritagelse for staten og dens institutioner. Selskabet Københavns Havn A/S vil derimod som udgangspunkt være skattepligtig efter skattelovgivningens almindelige regler, herunder selskabsskattelovens bestemmelser. En vis del af skatteindtægterne vil efter de almindelig gældende regler tilfalde Københavns Kommune.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Umiddelbart vil vedtagelsen af lovforslaget ikke medføre økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, idet det dog samtidigt skal nævnes, at en styrkelse af

indsatsen for omdannelse af havnen med følgende byudvikling kan have en positiv afledt effekt på erhvervslivet, specielt byggebranchen.

Ligeledes kan det forventes, at især den adgang, som selskabet sikres til at indgå forretningsmæssigt samarbejde med andre havne, herunder Malmø Havn, kan få en afledt positiv effekt på skibsfarten.

5. Miljømæssige konsekvenser

Det er som tidligere nævnt bl.a. sigtet med lovforslaget at tilskynde til og skabe rammerne for en mere aktiv indsats for så vidt angår omdannelsen af de havneområder, der ikke skal anvendes til havnedrift. Det er således forventningen, at lovforslagets vedtagelse vil styrke de planlægningsmæssige hensyn og den udvikling for området, der er fastlagt i kommuneplan m.v.

Endvidere forventes det, at et fremtidigt samarbejde med Malmø Havn, og eventuelle andre havne, kan skabe gode fremtidige vækstbetingelser for fremme af den miljøvenlige søtransport.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslagets vedtagelse har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

7. Forholdet til grundloven

7.1.

Regeringen har vurderet, om en gennemførelse af lovforslaget - nedlæggelse af Københavns Havn og overførelse af dens aktiver og passiver til et statsligt aktieselskab - vil indebære ekspropriation efter grundlovens § 73 i forhold til Københavns Havn.

Det kan i den forbindelse oplyses, at Københavns Havn den 29. november 1999 har udtaget stævning mod trafikministeren med påstand om, at trafikministeren tilpligtes at anerkende, at det ikke ved lov kan bestemmes, at Københavns Havn skal omdannes til et statsligt aktieselskab. Københavns Havn gør i den forbindelse gældende, at Havnens status som en selvejende institution indebærer, at en omdannelse af Københavns Havn til statsligt aktieselskab vil have karakter af ekspropriation.

Regeringens vurdering bygger på Justitsministeriets notat af 10. november 1999 om Københavns Havn retlige stilling, hvortil henvises. Notatets historiske oversigt over havnens styrelsesforhold er baseret på en redegørelse fra Rigsarkivet med titlen »Københavns Havns Forvaltning 1167-1960« og Rigsarkivets supplerende notat af 14. november 1999 om bidrag til Københavns Havn fra statskassen, Københavns Kommune eller private.

Justitsministeriets notat er tidligere blevet fremsendt til Trafikudvalget, Miljø- og Planlægningsudvalget, Finansudvalget og Retsudvalget.

I det følgende beskrives kort de konklusioner, som Justitsministeriet er nået frem til i det ovennævnte notat.

7.2.

Justitsministeriet redegør indledningsvis – på baggrund af retspraksis, lovgivningspraksis og den statsretlige litteratur – for rækkevidden af bestemmelsen om ekspropriation i grundlovens § 73.

Det fremgår bl.a. heraf, at private, selvejende institutioner hører til den kreds af rettighedshavere, der nyder beskyttelse efter grundlovens § 73. Selvejende institutioner med et alment formål nyder dog en ringere beskyttelse end andre private retssubjekter.

Det er ikke alle selvejende institutioner, der er private. Der findes således også statslige institutioner, som er selvejende. Disse institutioner betegnes som »særlige forvaltningssubjekter« (eller »særlige forvaltningsenheder«).

De særlige forvaltningssubjekter hører – i lighed med staten og kommunerne – til den kreds af rettighedshavere, der nyder beskyttelse efter grundlovens § 73. Ønsker f.eks. en kommune at råde over en ejendom, som tilhører et særligt forvaltningssubjekt, skal reglerne i grundlovens § 73 iagttages.

I lovgivningspraksis og i den statsretlige litteratur er det imidlertid lagt til grund, at *lovgivningsmagten* – uden at der er tale om ekspropriation – kan gennemføre indgreb i styrelses- og formueforhold m.v. hos en *statslig* institution, der er organiseret som et særligt forvaltningssubjekt (selvejende institution inden for den statslige forvaltning). Dette synspunkt har Højesteret også lagt til grund i sagen om privatisering af Statsanstalten for Livsforsikring, jf. Højesterets dom i Ugeskrift for Retsvæsen 1994, side 29 ff.

Begrundelsen herfor kan i forenklet form udtrykkes således: Lovgivningsmagten bestemmer, om en samfundsopgave skal udføres som led i den almindelige statsforvaltning (f.eks. i et departement eller i en styrelse) eller i en statslig selvejende institution. Om den ene eller den anden organisationsform vælges, bør ikke have nogen betydning for lovgivningsmagtens frihed til at gennemføre en omorganisering. Udføres opgaven i en statslig selvejende institution (et særligt forvaltningssubjekt), kan det derfor ikke afskære lovgivningsmagten fra f.eks. at nedlægge institutionen og overføre opgaven til den almindelige statsforvaltning og institutionens formue til statskassen. En sådan råden fra lovgivningsmagtens side over, hvad der er sta-

tens, udgør ikke ekspropriation. Situationen adskiller sig statsretligt set ikke fra den situation, hvor lovgivningsmagten overfører ejendom fra et ministerium til et andet, og hvor der heller ikke er tale om ekspropriation. I begge tilfælde sker der alene en omfordeling inden for statens eget regi.

7.3.

I Justitsministeriets notat behandles herefter spørgsmålet om Københavns Havns retlige status.

Det antages, at Københavns Havn er en selvejende institution. Dette fremgik udtrykkeligt af 1913-lovens § 1 (lov nr. 109 af 29. april 1913 om bestyrelsen af Københavns Havnevesen), og dette forhold har den gældende lov om Københavns Havn fra 1992 ikke ændret på.

Der kan herom også henvises til Østre Landsrets dom af 12. januar 1993, gengivet i Ugeskrift for Retsvæsen 1993, side 413 ff, hvor landsretten tog stilling til, om den gældende lov om Københavns Havn havde ekspropriativ karakter i forhold til havnen.

Østre Landsret fandt, at loven ikke indebar ekspropriation. I dommens præmisser er der herom anført følgende:

»Københavns Havns administration og drift er stede blevet reguleret af lovgivningsmagten. Ifølge lov nr. 504 af 24. juni 1992 kan havnedriften fortsætte som hidtil. Der er ved loven navnlig fastsat nye regler om bestyrelsens sammensætning. Herudover er det – hovedsageligt i overensstemmelse med havnens hidtidige tilkendegivne målsætning – i formålsbestemmelserne udtrykkeligt anført, at der skal tages planlægningsmæssige hensyn ved udnyttelsen af ledige arealer. Den indtræden i rettigheder og forpligtelser, der er anført i lovens § 2, stk. 1, findes på denne baggrund alene at være udtryk for en navneændring.

Da lov nr. 504 af 24. juni 1992 om Københavns Havn således ikke hjemler ekspropriative indgreb, tages sagsøgtets frifindelsespåstand til følge«.

7.4.

Ved vurderingen af det her rejste spørgsmål om ekspropriation er det derfor – som nævnt i punkt 7.2. ovenfor – afgørende, om Københavns Havn må anses for en statslig selvejende institution – det vil sige et særligt forvaltningssubjekt.

I vurderingen af dette spørgsmål har Justitsministeriet – i overensstemmelse med nyere statsretlig litteratur – bl.a. lagt vægt på havnens oprettelsesgrundlag, hvor havnens midler stammer fra, hvordan havnens overskud og underskud er dækket, hvordan havnens ledelse udpeges, og om havnen har tilknytning til det kommunale selvstyre.

Spørgsmålet er udførligt behandlet i afsnit 4 i Justitsministeriets notat. Konklusionen er her, at havnen må anses for en statslig institution, der er organiseret som et særligt forvaltningssubjekt, dvs. en selvejende institution inden for den statslige forvaltning.

Der er i den forbindelse grund til at fremhæve følgende forhold:

a. Københavns Havn er ikke oprettet som en selvejende institution på grundlag af testamente eller en anden privatretlig disposition.

Tværtimod var det kongen, der havde oprettet den institution, der – i 1858, hvor den første lovregulering af havnevesenets virksomhed fandt sted – varetog driften af den civile havn i København.

b. Private har ikke – inden den første lovregulering af havnens virksomhed i 1858 – indskudt midler i havnevesenet på anden måde end gennem brugerbetaling m.v.

Havnens regnskaber fra 1858 – 1998 viser endvidere bl.a., at havnen ikke i denne periode har modtaget midler fra private, som ikke modsvarede en leveret ydelse fra havnen.

c. Det er lovgivningsmagten (kongen), der altid har bestemt, hvilken selvstændighed havnens ledelse skulle have. Havnens styrende organer har altid været undergivet statslig kontrol. Desuden har havnens ledelse altid været helt eller dog i altovervejende grad udpeget af det offentlige.

d. Havnens virksomhed er stedligt begrænset, men havnen er ikke en del af Københavns Kommune.

Med loven om Københavns Kommune af 1857 blev der åbnet mulighed for, at kongen (indenrigsministeren) henlagde havnevesenet under Magistraten, men denne mulighed blev ikke udnyttet.

Spørgsmålet om at overføre havnen til kommunen var på ny fremme i forbindelse med den første lovregulering af havnens virksomhed i 1858, men lovgivningsmagten afviste dette. Baggrunden var, at havnevesenets finansierungsgrundlag talte imod det, og at havnens tilknytning til orlogshavnen »ligefrem medfører, at Regjeringen ikke kan frafalde den Raadighed over Havnens Anliggender, der efter den hidtil bestaaende Lovgivning tilkommer den«.

7.5.

Sammenfattende konkluderer Justitsministeriet, at det efter ministeriets opfattelse må antages, at der ikke vil være tale om ekspropriation efter grundlovens § 73 i forhold til Københavns Havn, hvis lovgivningsmagten foretager indgreb i havnens styrelses- og formueforhold m.v.

Det må således antages, at lovgivningsmagten f.eks. vil kunne nedlægge Københavns Havn som et selvstændigt retsobjekt, således at administrationen af havnen vil kunne overtages af den almindelige statsforvaltning. Lovgivningsmagten vil i den forbindelse kunne overføre havnens formue til statskassen.

Det må endvidere antages, at lovgivningsmagten vil kunne overføre havnens aktiver og passiver til et eller flere offentligt ejede selskaber eller lignende, der fortsætter havnens hidtidige aktiviteter. I den forbindelse vil den del af havnens formue, som det ikke findes nødvendigt at anvende til havnedrift m.v., kunne overføres til statskassen. Det kan ske samtidig med eller efter, at havnens aktiviteter er overtaget af et eller flere offentligt ejede selskaber.

Det tilføjes i notatet, at et eventuelt lovindgreb i Københavns Havns styrelses- og formueforhold m.v. må ske med respekt af de rettigheder, som tilkommer havnens kreditorer m.v.

7.6.

Justitsministeriets konklusion, hvorefter Københavns Havn er et særligt forvaltningsobjekt, der – uden at der foreligger ekspropriation – kan omdannes til et statsligt aktieselskab, svarer til den konklusion, som Justitsministeriet nåede frem til i et notat af 22. februar 1989. Dette notat dannede grundlag for den daværende regerings lovforslag om Københavns Havn A/S og Københavns Havnefront, som er beskrevet i punkt 1 ovenfor.

I en voldgiftssag mellem Københavns Havn og Ørestadsselskabet I/S har voldgiftsretten, der bestod af 3 højesteretsdommere, i sin kendelse af 8. december 1999, taget stilling til Københavns Havns retlige status.

Sagen drejede sig om, hvorvidt Københavns Havn var berettiget til at betinge sig et vederlag for at meddele et samtykke til, at der gives Ørestadsselskabet tilladelse til opfyldning af visse vandarealer i havnen. Voldgiftsretten fastslog, at Københavns Havn ikke under henvisning til almindelige aftaleretlige regler kan betinge sig et vederlag for at meddele samtykke til opfyldning, som oversteg de faktiske udgifter for de ulemper og tab, der blev påført havnen i forbindelse med opfyldningen af vandarealerne.

Om Københavns Havns retlige status udtalte voldgiftsretten følgende (kendelsen, side 75 ff):

»I hvert fald siden lov nr. 109 af 29. april 1913 om bestyrelsen af Københavns Havnevæsen har Køben-

havns Havn været en selvejende institution, der indtil gennemførelsen af lov nr. 504 af 24. juni 1992 om Københavns Havn havde til opgave – inden for de grænser, der var angivet i den til enhver tid gældende lovgivning, og i henhold til det reglement, der var fastsat af Trafikministeriet (tidligere Ministeriet for offentlige arbejder) – at træffe beslutninger om Havnens anliggender. Denne status blev opretholdt ved 1992-loven, der beskriver Havnens formål som dels havnevirksomhed dels omdannelse af de områder, der ikke længere skal anvendes til havneformål. Havnen ledes af en bestyrelse på 12 medlemmer, hvoraf de 6, herunder formanden, vælges af regeringen, 3 af Københavns Kommune, 1 af Handelskammeret og 2 af medarbejderne. På denne baggrund og i øvrigt med støtte i lovens forarbejder må Københavns Havn også efter ikrafttrædelse af 1992 loven – anses som en særlig forvaltningsenhed, der skal udøve sin virksomhed på et sagligt grundlag inden for de rammer, der gælder for offentlige myndigheder. Også den del af Havnens virksomhed, der består i – efter forretningsmæssige principper – at omdanne de havneområder, der ikke længere skal anvendes til havnedrift, skal derfor udøves i overensstemmelse med de formål, der er anført i loven om Københavns Havn... Afviklings- og omdannelsesvirksomheden skal derfor udøves under hensyn til en løbende virkeliggørelse af Københavns kommuneplan og i samarbejde med andre offentlige myndigheder«.

Som det fremgår, fastslog voldgiftsretten, at Københavns Havn er en »særlig forvaltningsenhed«, der skal udøve sin virksomhed på et sagligt grundlag inden for de rammer, der gælder for offentlige myndigheder.

7.7.

På den anførte baggrund er det regeringens opfattelse, at lovforslaget ikke indebærer ekspropriation i forhold til Københavns Havn.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

9. Høring

Lovforslaget er samtidig med fremsættelsen sendt til høring hos Københavns Kommune, LO, Danmarks Rederiforening, Det Danske Handelskammer, Dansk Industri, Københavns Havn samt de faglige forbund, som har medlemmer beskæftiget i Københavns Havn.

Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ja. Merindtægt for staten på 750 mio. kr. i år 2000 og efterfølgende forventes udloddet i alt op til 1 mia. kr. i år 2001-2004 ved realisering af den potentielle værdistigning på arealer	
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Nej	Nej
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	En styrkelse af indsatsen for omdannelse af havnen med følgende byudvikling kan have en positiv afledt effekt på erhvervslivet, specielt byggebranchen.	Nej
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Nej
Miljømæssige konsekvenser	Det er forventningen, at lovforslagets vedtagelse vil styrke de planlægningsmæssige hensyn og den udvikling for området, der er fastlagt i kommuneplan m.v. Et fremtidigt samarbejde med Malmø Havn, og eventuel andre havne, vil kunne skabe gode fremtidige vækstbetingelser for den miljøvenlige søtransport.	Nej
Administrative konsekvenser for borgerne	Nej	Nej
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Det fremgår af bestemmelsen, at trafikministeren bemyndiges til at oprette et statsligt aktieselskab, Københavns Havn A/S, som overtager samtlige af den statslige institution Københavns Havns aktiver og passiver. Trafikministeren fastsætter aktiekapitalens størrelse.

Det foreslås, at trafikministeren bemyndiges til at godkende ændringer af selskabets navn, således at det i givet fald ikke er nødvendigt med en lovændring.

I forbindelse med omdannelsen til aktieselskab vil der foreligge en værdiansættelse af aktiverne i Københavns Havn, en åbningsbalance for selskabet samt en beskrivelse af de muligheder, der foreligger for selskabets finansiering af stiftertilgodehavendet på 750 mio. kr. Beløbet forventes betalt snarest muligt efter

den stiftende generalforsamling og senest ved udgangen af år 2000.

Det må i den forbindelse sikres, at betalingen kan ske uden problemer for selskabet.

Der henvises i det hele til de almindelige bemærkninger, punkt 3.

Til § 2

Hovedopgaven for så vidt angår selskabets havnedrift bliver konkret at stille havneanlæg og havneservice til rådighed i Københavns Havn. Driften skal ske på forretningsmæssigt grundlag og på en måde, der er velegnet til at sikre havnens status som vigtig erhvervshavn og sikre konkurrence til øvrige havne. Selskabet vil umiddelbart miste indtægter i forbindelse med etableringen af Øresundsforbindelsen. DanLinks jernbanefærgе mellem Helsingborg og København ophører og indtægterne fra flyvebådene mellem København og Malmø vil også falde. På denne bag-

F. t. l. om Københavns Havn A/S

grund er det vigtigt, at selskabet satser på at øge godsomsætningen, omsætningen af flydende bulk, losning af biler og containere, m.m.

For så vidt angår arealudviklingsdelen er hovedformålet for selskabet at tilrettelægge og gennemføre omdannelsen af havneområder i København, som ikke skal anvendes til havnedrift. Selskabet skal i sin arealdisponering aktivt bidrage til skabe et levende miljø langs havnefronten med afvekslende og attraktive bolig- og erhvervsmiljøer. Ved udviklingen af arealerne skal der ligeledes sikres den fornødne kollektive trafikforsyning gennem en tidssvarende infrastruktur m.v.

Den styrkede indsats nødvendiggør mere fleksible rammer omkring Københavns Havn, hvilket tilgodeses ved omdannelsen til aktieselskab, idet der i en organisering som aktieselskab er bedre mulighed for at tiltrække private investorer end i den nuværende organisation som offentlig selvejende institution. Hvorvidt arealerne sælges til private bygherrer eller de udlejes på langtidsljemål vil blandt andet bero på de til enhver tid gældende markedsvilkår, idet selskabet lægger kommercielle betragtninger til grund for sit arbejde inden for rammerne af ovennævnte formålsparagraf samt Københavns Kommunes planlægning. Der henvises endvidere til de almindelige bemærkninger.

Som eksempel på virksomhed omfattet af stk. 2 kan nævnes salg af know-how til andre inden- eller udenlandske havne, og bistand til entreprenørarbejder i forbindelse med fornyelse af havneområderne, udført for private grundejere, hvor man kan drage nytte af Københavns Havn A/S' ekspertise i vandbygningsarbejder m.v. Endvidere kan nævnes lignende omdannelsesopgaver vedrørende andre offentlige ejendomme, som ikke længere skal anvendes til det hidtidige formål. Også investeringer i infrastruktur og rekreative og kulturelle fællesanlæg, som kan være med til at fremme de omdannede havneområders attraktivitet og værdier, omfattes af bestemmelsen.

I bestemmelsen i stk. 3 beskrives selskabets adgang til at oprette datterselskaber og erhverve andele i andre selskaber m.v. Af hensyn til de økonomiske forpligtelser og risici, et sådant samarbejdet kan indebære, er det samtidig fastsat, at trafikministeren forinden godkender et forretningsmæssigt samarbejde, herunder også med hensyn til størrelsen af den kapital, der eventuelt skal indskydes for at muliggøre samarbejdet. I betragtning af, at et forventeligt kommende samarbejde med Malmø Havn eventuelt med fordel kunne etableres i aktieselskabsform, er det hensigtsmæssigt, at det ved vedtagelse af dette lovforslag sikres, at der

er hjemmel hertil. Et sådan selskab vil dog kun kunne oprettes efter trafikministerens godkendelse, jf. ovenfor. Regeringen er positiv over for, at et samarbejde med Malmø Havn kan etableres, idet det vil øge Øresundsregionens mulighed for at blive en stærk region i Europa.

Til § 3

Selskabet ledes af en bestyrelse i overensstemmelse med aktieselskabslovens regler. Trafikministeren vælger på generalforsamlingen, som repræsentant for staten (eneaktionæren), 6 medlemmer af bestyrelsen, herunder formanden. Finansministeren og miljø- og energiministeren vil hver få indstillingsret for så vidt angår 1 medlem. Set i lyset af havnens betydning for byen København, herunder også de planlægningsmæssige aspekter set i relation til arealudviklingsdelen, findes det rimeligt og hensigtsmæssigt, at Københavns Kommune tildeles en indstillingsret for så vidt angår 2 af medlemmerne.

Københavns Havn A/S, vil – ligesom Københavns Havn har haft det – få en samfundsmæssig stor betydning, og det er således vigtigt, at der ved bestyrelsens sammensætning tages samfundsmæssige og erhvervsøkonomiske hensyn, herunder indsigt i havnedrift. Desuden vil sammensætningen af bestyrelsen ske i respekt af ligestillingslovens bestemmelser.

Alle medarbejdere i Københavns Havn vil endvidere umiddelbart fra selskabets stiftelse være omfattet af reglerne om valgret og valgarhed til bestyrelsen i Københavns Havn A/S uanset at 3-årsreglen i aktieselskabslovens § 49, stk. 2 ikke er opfyldt, jf. også bemærkningerne til § 9. Et valg skal gennemføres snarest muligt efter stiftelsen.

I selskabets vedtægter fastsættes nærmere vedrørende bestyrelsens forpligtelser til løbende at underrette trafikministeren om forhold af betydning for selskabets virksomhed.

Selskabets vedtægter vil forinden godkendelsen blive drøftet med miljø- og energiministeren.

Med hensyn til revisionsforhold følges reglerne for statslige aktieselskaber, jf. bl.a. årsregnskabslovens § 61 c (lov nr. 526 af 17. juni 1996, som senest ændret ved lov nr. 1052 og lov nr. 1056 af 23. december 1998), hvoraf det fremgår, at statslige aktieselskaber skal have to af hinanden uafhængige revisorer, hvoraf den ene skal være statsautoriseret. Endvidere fremgår det af lov om revision af statens regnskaber m.m. § 4, stk. 2 (lov nr. 3 af 7. januar 1997), at Rigsrevisor har en direkte adgang til at kræve statslige aktieselskabers regnskaber til gennemgang.

Til § 4

De afvigelser, der bl.a. tænkes på, er bestemmelserne i § 2, stk. 3, § 3 og § 8.

Selskabets bestyrelse kan således ikke selv – som det vil være det normale for et aktieselskab – beslutte at oprette datterselskaber og erhverve andele i andre selskaber uden en forudgående godkendelse fra trafikministerens side. Endvidere er der fastsat særlige regler for godkendelse af vedtægter – ud over hvad der er gældende efter aktieselskabsloven, samt for bestyrelsessammensætning.

Selskabet vil som noget specielt for aktieselskaber være omfattet af lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand, jf. § 8.

Til § 5

Der skabes med bestemmelsen hjemmel til, at tinglysning og anden registrering, kan ske alene på grundlag af denne lov, hvorfor oprettelse af dokumenter m.v. ikke vil være nødvendig. Det foreslås tillige, at selskabet fritages for betaling af afgifter i forbindelse med tinglysning og registreringer, herunder i forbindelse med ændringer i værdipapircentralen, skibsregisteret m.v. Fritagelsen gælder alene i forbindelse med omdannelsen af Københavns Havn til et statsligt aktieselskab og ikke for den fortsatte drift.

Til § 6

Det foreslås, at det i loven fastsættes, at Trafikministeren kan nedsætte et havneråd og et arealudviklingsråd.

For så vidt angår havnerådet vil der blive taget udgangspunkt i det nuværende havneråds sammensætning, der består af repræsentanter fra forskellige relevante organisationer. Det er tanken, at rådet fortsat vil have til opgave at være rådgivende organ mellem Københavns Havn – fremover Københavns Havn A/S – og dens brugere. Det udelukker dog ikke, at rådet på sigt også kan blive tildelt andre opgaver. Det skal understreges, at der ikke er tale om et havneråd tilsvarende det, som kan nedsættes af Trafikministeren efter § 7, stk. 2 i havneloven (lov nr. 326 af 28. maj 1999).

Arealudviklingsrådet vil som det primære få til opgave at rådgive Københavns Havn A/S i forbindelse med omdannelsen af havnearealerne, jf. formålsbestemmelsen i § 2, stk. 1. Rådets sammensætning og opgaver vil blive fastsat af trafikministeren i forbindelse med nedsættelsen af rådet.

Til § 7

Den hidtidige bestemmelse i § 6 i lov om Københavns Havn opretholdes i princippet uændret, idet det dog præciseres, at der ved »havnen« skal forstås den geografiske afgrænsning – og ikke en funktionsmæssig afgrænsning. Endvidere er bestemmelsen konsekvensrettet på baggrund af vedtagelsen af en ny havnelov, lov nr. 326 af 28. maj 1999 om havne, der træder i kraft 1. januar 2000. Det er endvidere præciseret i stk. 3, at ministeren kan fastsætte vilkår for godkendelser efter stk. 2.

I forbindelse med en eventuel godkendelse vurderes det bl.a., om der skal foretages en miljøkonsekvensanalyse (VVM-vurdering).

Forinden trafikministerens eventuelle godkendelse af opfyldninger m.v. vil bl.a. miljø- og energiministerne blive hørt.

Til § 8

Eftersom Københavns Havn i dag er en statslig institution organiseret som et særligt forvaltningssubjekt, må havnen anses for at være omfattet af offentlighedslov, forvaltningslov og lov om Folketingets Ombudsmand. Der henvises til ombudsmandens beretning fra 1997, side 12, og ombudsmandens udtalelse af 19. maj 1994.

Københavns Havn A/S vil som statslig aktieselskab som udgangspunkt ikke være omfattet af de nævnte love, idet aktieselskaber generelt ikke er omfattet. Derfor fastsættes det eksplicit i loven, at lov om offentlighed i forvaltningen (lov nr. 572 af 19. december 1985, senest ændret ved lov nr. 276 af 13. maj 1998), forvaltningslov (lov nr. 571 af 19. december 1985, som ændret ved lov nr. 347 af 6. juni 1991) og lov om Folketingets Ombudsmand (lov nr. 473 af 12. juni 1996), gælder for Københavns Havn A/S.

Herved opretholdes den adgang, der i dag er til aktindsigt m.v. i Københavns Havns forhold. Det skal dog nævnes, at under hensyn til Københavns Havn A/S' forretningsmæssige virke, må det forventes, at offentlighedslovens undtagelsesbestemmelser i et vist omfang vil finde anvendelse.

Til § 9

Det er bestemmelsens formål at sikre, at selskabet er forpligtet til på de hidtidige gældende vilkår at overtage de tjenestemænd, der er ansat i Københavns Havn i henhold til Vedtægt for Københavns Havnevæsenes tjenestemænd (af 14. december 1979, godkendt af Ministeriet for offentlige arbejder den 11. juni 1980). Samtidig sikrer bestemmelsen, at det tje-

nestemandsansatte personale er forpligtet til at gøre tjeneste i selskabet.

Det er oplyst, at der er ansat 20 tjenestemænd i henhold til vedtægt. Det er endvidere oplyst, at ingen af disse er ansat i overordnede chefstillinger. Der skønnes ikke ved tjenestemændenes overdragelse til ansættelse i Københavns Havn A/S at være tale om forflyttelse, idet omdannelsen til statsligt aktieselskab ikke i sig selv vil indebære ændringer i de funktioner, som tjenestemændene hidtil har varetaget. Der lægges i den sammenhæng vægt på, at Københavns Havn A/S viderefører driften af Københavns Havn, og selskabets formål fortsat er at drive havnevirksomhed og forestå omdannelsen af havnearealer. Såfremt der på et senere tidspunkt måtte ske bortsalg af aktier i selskabet, vil dette nødvendiggøre en fornyet stillingtagen til spørgsmålet om forflyttelse.

Såfremt der mod forventning måtte vise sig tilfælde, hvor det på grund af særlige omstændigheder kan godtgøres, at der alligevel er tale om forflyttelse, skal bestemmelsen i § 9 ikke betragtes som en hindring for, at pågældende tjenestemand kan gøre sin ret i henhold til vedtægten gældende.

Idet tjenestemændene fortsat vil være ansat i selskabet – og ikke gøre tjeneste i kraft af en udlånsordning – vil de uden videre være omfattet af reglerne for valgret og valgbarhed til bestyrelsen, jf. også bemærkningerne til § 3, stk. 3.

For så vidt angår overenskomstsansatte medarbejdere ved Københavns Havn vil disse være omfattet af lov nr. 111 af 21. marts 1979 om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse.

En del af medarbejderne ved Københavns Havn har gennem en særskilt pensionskasse ret til tjenestemandspension. Pensionskassen aktiver udgjorde pr. 31.12.1998 ca. 300 mio. kr. Pensionskassen berøres ikke af omdannelsen af havnen til et statsligt aktieselskab.

Til § 10

Lov om Københavns Havn ophæves ved ikrafttræden af den nye lov efter trafikministerens nærmere bestemmelse. Der henvises til bemærkningerne til § 11.

Til § 11

Ved at trafikministeren fastsætter lovens ikrafttrædelsestidspunkt, opnås der sikkerhed for, at de nødvendige forberedelser i forbindelse med omdannelsen kan komme på plads, inden lov om Københavns Havn ophæves.

Med muligheden for forskellige ikrafttrædelsestidspunkter for de enkelte bestemmelser opnås, at bemyndigelsen til at oprette selskabet m.v. kan træde i kraft, når de nødvendige stiftelsesdokumenter m.v. er klar. Samtidig opnås, at lov om Københavns Havn kan være gældende helt indtil det tidspunkt, hvor omdannelsen rent praktisk kan finde sted. Københavns Havns bestyrelse m.v. vil således fortsætte sin drift af institutionen i den mellemliggende periode.

Til § 12

Der er tale om konsekvensrettelser.

Til § 13

Der er tale om konsekvensrettelser.

Til lovforslag nr. L 163. Skriftlig fremsættelse (16. december 1999)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om Københavns Havn A/S.
(Lovforslag nr. L 163).

Institutionen Københavns Havn foreslås omdannet til et statsligt aktieselskab, Københavns Havn A/S. Selskabet skal tilrettelægge og gennemføre omdannelsen af de havneområder i København, som ikke skal anvendes til havnedrift. Selskabet skal desuden drive havnedrift, eventuelt i samarbejde med Malmø Havn.

Selskabet skal i sin arealdisponering aktivt bidrage til at skabe et levende miljø langs havnefronten med afvekslende og attraktive miljøer med en passende balance mellem boliger og erhverv. Den styrkede indsats nødvendiggør mere fleksible rammer omkring Københavns Havn, hvilket tilgodeses ved omdannelsen til aktieselskab.

Herudover er det selskabets formål at drive havnevirksomhed i København. Lovforslaget sikrer, at Københavns Havn A/S kan indlede et samarbejde med Malmø Havn. Det forventes, at et sådant samarbejde kan skabe gode fremtidige vækstbetingelser for fremme af den miljøvenlige søtransport.

Som led i omdannelsen betaler selskabet et stiftertilgodehavende til staten på 750 mill. kr. i år 2000. Der sigtes mod udlodning af yderligere 250 mill. kr. årligt i perioden 2001-2004. Det forudsættes, at der til enhver tid er tilstrækkelige midler i selskabet til at sikre en dynamisk udvikling og forsvarlig drift af selskabet, herunder af havnevirksomheden.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.