

de to nye selskaber sker der således en revurdering af alle aktiver og passiver i de nuværende selskaber, idet aktiver og passiver overføres til en ny selskabsstruktur. Metroen vil indgå i åbningsbalancen med en værdi svarende til den forventede værdi af fremtidige pengestrømme relateret til metroen, således at metroens værdi modsvarer de forventede fremtidige passagerindtægter. Samfundsøkonomiske værdier vil således ikke længere indgå i opgørelsen af metroens bogførte værdi.

Nedskrivningen vil desuden have den konsekvens, at de fremtidige regnskabsmæssige resultater i det nye Metroselskab I/S alt andet lige vil være bedre end Ørestadsselskabet I/S' hidtidige regnskabsmæssige resultater, idet de årlige afskrivninger reduceres.. Nedskrivningen har imidlertid alene regnskabsmæssig betydning og dermed ingen finansielle konsekvenser for ejerne.

Nedskrivningen vil dog afspejles i ejernes regnskaber. For statens vedkommende i statsregnskabs balance, idet ejerandelen af Metroselskabet I/S i statsregnskabet vil skulle indregnes til en lavere værdi, end tilfældet er i dag.

Tilgodehavendet på Frederiksberg Kommune på 1.044 mio. kr. består dels af kommunens eksisterende gæld til Frederiksbergbaneselskabet I/S på 201 mio. kr., dels af den fordring på 843 mio. kr., der er nutidsværdien af kommunens eksisterende årlige bidrag til Frederiksbergbaneselskabet I/S.

Københavns Kommunes og Frederiksberg Kommunes indskud til finansiering af Cityringen på henholdsvis 4.000 mio. kr. og 800 mio. kr. er her opført som fordringer, men vil udgå, såfremt kommunerne beslutter at erlægge hele beløbet ved selskabets stiftelse.

Reinvesteringspuljen på 100 mio. kr. er summen af de tre ejeres forpligtelse til at bidrage kontant til de forventede reinvesteringer i den eksisterende metro. Reinvesteringspuljen er fordelt efter ejerandele med 50 mio. kr. fra Københavns Kommune, 41,7 mio. kr. fra staten og 8,3 mio. kr. fra Frederiksberg Kommune. I det omfang, de tre ejere vælger at indbetale deres bidrag ved selskabets stiftelse, vil fordringen reduceres, eventuelt udgå. Det er forventningen, at staten vil indbetale sit bidrag på de 41,7 mio. kr. til reinvesteringer på tidspunktet for selskabets stiftelse.

De øvrige aktiver, der optræder, dvs. værdien af selskabets ejerandel i Rejsekort A/S, andre arealbesid-

delser, øvrige tilgodehavender og likvide midler, overføres direkte fra Ørestadsselskabet I/S. Det bemærkes, at der blandt Metroselskabet I/S' aktiver vil være nogle grunde, der overtages fra Frederiksbergbaneselskabet I/S. Disse grundenes bogførte værdi er formentlig lavere end markedsværdien med de lokalplanbestemmelser, Frederiksberg Kommune agter at fastsætte. Da Frederiksberg Kommune vil have ret til 30 pct. af en sådan kapitalgevinst i det nuværende Frederiksbergbaneselskab I/S, men kun 8,3 pct. i det nye Metroselskab, er det mellem de tre parter aftalt, at Frederiksberg Kommune kompenseres for dette. Dette vil blive indføjet i stiftelsesdokumenterne.

Metroselskabet I/S vil få gældsforpligtelser på knap 2.900 mio. kr. og et kapitalindestående (egenkapital) på godt 8.800 mio. kr. Denne fordeling er som omtalt fastsat, således at der er overensstemmelse med Frederiksberg Kommunes aftalte ejerandel af Metroselskabet I/S på 8,3 pct. og værdien af de forpligtelser, kommunen har over for selskabet. Samtidig forventes Metroselskabet I/S med dette kapitalgrundlag på grundlag af de givne forudsætninger at være gældfrit i 2049.

Det bemærkes, at parterne i forbindelse med principaftalen besluttede, at der på nuværende tidspunkt skulle skabes sikkerhed for reinvesteringer i tekniske installationer mv., men at der ikke skulle indskydes midler til finansiering af større reinvesteringer i tog, tunneller og stationer. Det skyldes bl.a., at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at sige, hvornår der vil være behov for at gennemføre sådanne investeringer, hvorfor de ikke kan værdiansættes. I stedet blev der aftalt en forpligtelse for parterne til at betale for hver sin del af disse reinvesteringer i takt med, at behovet for dem opstår. Denne forpligtelse er ikke medtaget i modelåbningsbalancen og vil ikke fremgå af den endelige åbningsbalance.

Det bemærkes desuden, at ejerskabet til CMC-området i Ørestad Syd, (del af matr. nr. 919 Sundby Overdrev), som skal anvendes som teknisk areal for metroen, lægges i Metroselskabet I/S. I forbindelse med udarbejdelsen af stiftelsesdokumenter vil det blive sikret, at Metroselskabet I/S alene anvender arealet til metrorelaterede aktiviteter. Det vil ligeledes blive nærmere fastlagt, hvornår og hvorledes, Arealudviklingsselskabet I/S får råderet over overskydende arealer, der kan omdannes til ikke-tekniske formål.