

de grunden varetages af Ørestadsselskabet I/S i henhold til akt 188 af 29. juni 2006. Ejerskabet af grunden blev ved samme akt overført fra Slots- og Ejendomsstyrelsen til Transport- og Energiministeriet.

For det andet får Arealudviklingsselskabet I/S en fordring på staten på 100 mio. kr. Beløbet skal bidrage til medfinansiering af vejforbindelsen mellem Helsingørsmotorvejen og Nordhavnen.

For det tredje formaliseres Københavns Kommunes eksisterende forpligtelse til grundskyldstilbageførelse vedrørende arealer i Ørestaden til en fordring på kommunen på ca. 2.400 mio. kr. svarende til nutidsværdien af kommunens forventede fremtidige grundskyldstilbageførelse vedrørende arealerne i Ørestad. Tilbageførelsen af grundskyld vedrørende Ørestadsarealerne ophører imidlertid, hvis den samlede nettogæld i de to selskaber er tilbagebetalt, inden denne del af grundskyldstilbageførelsen når op på 2.400 mio. kr. Den samlede nettogæld vil i den forbindelse blive defineret som summen af nettogælden i Arealudviklingsselskabet I/S, nettogælden i Metroselskabet I/S og eventuelle yderligere kapitalindskud fra ejerne i de to selskaber.

For det fjerde får Arealudviklingsselskabet I/S en fordring på Københavns Kommune på ca. 800 mio. kr. svarende til kommunens fremtidige grundskyldstilbageførelse vedrørende arealerne i Nordhavnen. Københavns Kommune garanterer, at beløbet er betalt senest i år 2057. Denne garanti vil fremgå af stiftelsesdokumenterne.

Til § 7

Der skabes med den foreslåede bestemmelse hjemmel til, at tinglysning og anden registrering kan ske på grundlag af denne lov.

Tinglysning af Metroselskabet I/S' og Arealudviklingsselskabet I/S' adkomstforhold vil dog som hovedregel ikke være nødvendig, idet der i forbindelse med udarbejdelsen af stiftelsesdokumenter og åbningsbalancer tillige vil skulle udarbejdes bilag, der præcist angiver, hvilke arealer der overgår fra de nuværende selskaber (Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Københavns Havn A/S) til henholdsvis Metroselskabet I/S og til Arealudviklingsselskabet I/S.

I de tilfælde, hvor tinglysning vil være nødvendig, vil der ikke skulle udarbejdes nye dokumenter, fx skøder, idet berigtigelsen af ejerforholdene i tinglysningsmæssig henseende kan ske på grundlag af denne lov samt stiftelsesdokumenterne og åbningsbalancerne med tilhørende bilag med specifikation af det pågældende areal. Bestemmelsen medfører også, at de

nye selskaber - for de arealer, som de hver især overtager - er legitimeret til at påtegne dokumenter, herunder pantebreve og skøder på vegne af de opløste selskaber i det omfang, dette måtte være nødvendigt, herunder f. eks. i forbindelse med belåning eller overdragelse af arealerne til anden side.

Til § 8

Efter bestemmelsen i stk. 1 er Metroselskabet I/S' formål at stå for projektering og anlæg af en Cityring som en metro, færdiggørelse af anlæg af Østamagerbanen (metroens 3. etape) samt stå for drift og vedligehold af den samlede metro. Selskabet får således det samlede ansvar for både de eksisterende og kommende planlagte metrotrækninger.

Det foreslås i stk. 2, at Metroselskabet I/S endvidere kan drive anden virksomhed, som har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne. Som eksempel på anden virksomhed kan fx nævnes salg af ekspertviden til andre virksomheder, hvor Metroselskabet I/S med bestemmelsen får mulighed for at modtage betaling herfor. Hvis Metroselskabet I/S udfører anden virksomhed, skal der udarbejdes et regnskabsreglement, som skal sikre, at selskabet udarbejder adskilte regnskaber for konkurrenceudsatte aktiviteter og ikke-konkurrenceudsatte aktiviteter, jf. bemærkninger til lovforslagets § 20, stk. 3.

I henhold til stk. 3 foreslås det, at Metroselskabet I/S skal drives på et forretningsmæssigt grundlag, dvs. at selskabet skal udvise en økonomisk forsvarlig opførelse i forbindelse med varetagelsen af selskabets opgaver, dvs. både for så vidt angår selskabets hovedopgave, jf. stk. 1, samt i relation til accessorisk virksomhed, jf. stk. 2.

Det følger af stk. 4, at Metroselskabet I/S skal foretage offentligt udbud af drift og vedligehold af metroen. Det fremgår ligeledes af § 5 i forslag til lov om en Cityring, at der skal foretages offentligt udbud af anlæg og drift af Cityringen. Bestemmelsen i forslag til lov om en Cityring angår alene det første udbud om Cityringen, mens bestemmelsen i dette lovforslag omhandler de fremtidige udbud, dvs. andet og følgende udbud. Desuden omhandler nærværende bestemmelse også udbud for den nuværende metro, både etape 1 og 2, som er i drift, og for etape 3, som er under anlæg. Udbudskravet i det nuværende lovgrundlag, lov om Ørestaden mv., opretholdes således for så vidt den nuværende metro, og udbudskravet udvides til også at gælde for Cityringen.

Offentlige udbud omfatter også de udbudsformer, der kan anvendes efter EU-reglerne.