

Som ligeledes anført sigtes der mod en udlodning til staten på 250 mio. kr. om året i perioden 2001-2004.

Som nærmere beskrevet i lovforslagets almindelige bemærkninger er det regeringens opfattelse, at grundlovens § 73 om ekspropriation ikke er til hinder for den foreslåede omdannelse af Københavns Havn og herunder heller ikke til hinder for de nævnte dispositioner vedrørende stiftertilgodehavendet m.v.

Udbetalingen af stiftertilgodehavendet og de efterfølgende udlodninger vil imidlertid ikke blive gennemført, før den retssag, som Københavns Havn har anlagt mod Trafikministeriet, er endeligt afsluttet, og konklusionerne af dommen er draget. Når dette er sket, vil det på den anden side være uden betydning, at domstolene – f.eks. som følge af de påstande, som havnen har nedlagt – ikke måtte have taget særskilt stilling til grundlovmæssigheden af de nævnte dispositioner vedrørende stiftertilgodehavendet m.v., men kun til grundlovmæssigheden af selve omdannelsen af Københavns Havn til et statsligt aktieselskab.

Det er dog samtidig nødvendigt fra statens side at stille visse krav til bestyrelsen i den pågældende periode – for at sikre de (nu dokumenterede) værdier i selskabet.

Der skal holdes hyppige møder mellem bestyrelsens formandskab og selskabets ejer (trafikministeren), hvorefter selskabet efter nærmere bestemte retningslinjer skal orientere trafikministeren om dets økonomiske dispositioner. Selskabet forpligtes endvidere til at aflevere kvartalsrapporter til trafikministeren. Yderligere anføres det i de nye vedtægter for Københavns Havn A/S, at økonomiske dispositioner af større rækkevidde kræver trafikministerens accept.

Bestemmelserne i lovforslagets § 3, stk. 2, vil blive sat i kraft af trafikministeren ved bekendtgørelse, såfremt den af Københavns Havn anlagte retssag mod Trafikministeriet falder ud til statens fordel.

Ministerens kan endvidere sætte bestemmelserne i kraft, såfremt Københavns Havn hæver den anlagte retssag.

De almindelige regler i aktieselskabsloven om bestyrelsesansvar er gældende, hvilket medfører, at ledelsen står til ansvar over for aktionæren

(staten) på samme måde som bestyrelsesmedlemmer i statens øvrige selskaber. Hermed sagt, at det ikke er hensigten at give bestyrelsen en videregående beskyttelse, end hvad der normalt er gældende ved bestyrelsesmedlemmers skadegørende dispositioner.

Til nr. 2

Den foreslåede ændring i lov om Københavns Frihavn er en konsekvens af bestemmelsen i lovforslagets § 2, stk. 3, vedrørende adgangen til samarbejde med andre havne og er i øvrigt en forudsætning for, at der i forbindelse med et kommende samarbejde, eksempelvis med Malmø Havn, kan ske en overdragelse af frihavnsdriften til et fælles selskab. Det forudsættes, at trafikministeren ved godkendelse af en sådan overdragelse betinger sig, at hensynet til væsentlige samfundsmæssige interesser fremtids-sikres, f.eks. ved en klausul om, at Københavns Havn A/S har ret og pligt til igen at overtage driften af frihavnen, såfremt det fælles selskab ikke formår at udføre driften på betryggende vis i henhold til koncessionen, eller hvis det fælles selskab opløses. Trafikministerens godkendelse gives efter forudgående forhandling med finansministeren.

For så vidt angår samarbejdet med andre havne, kan det nævnes, at hensigten med lovforslagets § 2, stk. 3, set i forhold til den eksisterende lov om Københavns Havn har været at sikre, at Københavns Havn A/S kan indgå i et ønsket samarbejde med Malmø Havn. Det vil være en betingelse for trafikministerens godkendelse, at Københavns Havn A/S ikke hermed afskærer sig fra eventuelt efterfølgende at indlede et samarbejde med andre – herunder danske – havne.

Det skal dog bemærkes, at det ikke er hensigten, at der skal slutes modsætningsvis fra lovforslagets § 2, stk. 3, og Københavns Havn A/S har således på linje med andre aktieselskaber – med respekt af lovens formålsbestemmelse samt vedtægterne – en adgang til at oprette datterselskaber m.v. ifølge selskabslovgivningen alene med den begrænsning, der ligger i, at der i forbindelse med samarbejdet med andre havne kræves trafikministerens godkendelse.