

DANMARK KLAR TIL TOUR DE FRANCE



En beretning om forberedelsen af Danmarkshistoriens største sportsbegivenhed.

I efteråret 2015 igangsatte det daværende Erhvervs- og Vækstministerium en politisk proces for at skaffe Tour de France til Danmark med Grand Départ i København og to etaper fra henholdsvis Roskilde til Odense og Vejle til Sønderborg. Siden da er der arbejdet intenst med "Projekt Tour de France", og flere afgørende milepæle er nået. Der er således afgivet bud på at få Tour de France til Danmark, og vi afventer nu, om A.S.O., der ejer rettighederne til løbet, vil indgå en aftale med Danmark.

Horten har bistået Københavns Kommune gennem hele processen og har bl.a. bistået med at afklare hjemmelsmæssige spørgsmål og sikre en robust retlig ramme for organiseringen af

projektet. Vi giver her et indblik i udvalgte centrale dele af processen.

INDEN AFGIVELSE AF OFFICIELT DANSK BUD: ØKONOMI, HJEMMEL OG HENSIGTSEKTLÆRING

Den 20. juni 2016 overrakte en dansk delegation med blandt andre daværende erhvervs- og vækstminister Troels Lund Poulsen og overborgmester Frank Jensen Danmarks officielle danske bud på Grand Départ i København til arrangøren af Tour de France, A.S.O.

Forud for budafgivelsen var der udført et massivt arbejde med projektet. Forarbejdet havde omfattet at budgettere indtægter og udgifter, planlægge samarbejdets nærmere

retlige form, få indgået en hensigts-erklæring mellem de fem kommuner og staten og endelig en masse praktisk arbejde omkring budafgivelsen, herunder for at sikre god pressedækning. Alt dette var en del af grundlaget for det danske bud, så det måtte stå klart for A.S.O., at budet var professionelt og seriøst. Som et kuriosum kan nævnes, at der i den officielle budbog er vedlagt underskrevne støtteerklæringer fra såvel statsminister Lars Løkke Rasmussen som fra Socialdemokratiets formand Mette Frederiksen - hermed er det overfor A.S.O. tilkendegivet, at budet støttes, uanset hvilken farve regeringen har.

HJEMMEL
Kommunerne bidrager med i alt 55 mio. kr. til finansieringen af de fælles

omkostninger i projektet. Det følger af tilsynspraksis, at det er en lovlig kommunal opgave at støtte sport, kulturbegivenheder, branding mv. Henset til beløbenes størrelse var det dog ønskeligt at have et sikkert hjemmelsmæssigt grundlag for kommunernes medfinansiering.

I juni 2016 tiltrådte Folketingets Finansudvalg således et aktstykke, hvori kommunernes hjemmel til at bidrage finansielt til Tour de France-projektet og til at indgå i det konsortium, der udfører kerneopgaverne i projektet, er forankret. Aktstykkets materielle bestemmelse hedder

"I tilknytning til gældende bestemmelser om erhvervsfremme i kommuner, jf. § 13 i lovbekendtgørelse nr. 348 af 14. april 2016 om erhvervsfremme og regional udvikling, kan kommuner i forbindelse med Erhvervs- og Vækstministeriets finansiering af et dansk værtskab for Grand Départ, Tour de France i Danmark i 2019 eller senere yde medfinansiering hertil." Aktstykket udgjorde således kommunernes hjemmel til at bidrage til projektet.

HENSIGTSEKTLÆRING

Selve organiseringen af projektet bliver i princippet først relevant, hvis A.S.O. ønsker at indgå en aftale med Danmark om projektet. Det vides endnu ikke, om det bliver tilfældet. Men når A.S.O. måtte henvende sig og ønske at forhandle en aftale om at få Tour de France til Danmark, er det vigtigt, at der er en fastlagt plan for organiseringen.

Derfor var der på den ene side et ønske om, at det allerede ved afgivelse af budet i Paris i juni 2016 var fastlagt, hvordan projektet vil blive organiseret, hvis det skal gennemføres. På den anden side var der ikke grundlag for, at parterne skulle forpligte sig juridisk over for hinanden endnu, og heller ikke behov for at have oprettet konsortiet mellem kommunerne og staten på dette tidlige stadie.

Løsning blev, at de fem kommuner og staten tiltrådte en hensigtserklæring, hvori kommunerne og ministeriet erklærede hensigten om at ville iværksætte den nødvendige fælles indsats for at realisere projektet, hvis A.S.O. måtte tilbyde Danmark værtskabet, men hvor ingen af parterne bandt sig juridisk.

Horten forestod forhandlingerne af hensigtserklæringen, som primært regulerede følgende forhold

- det eventuelt kommende samarbejde skal organiseres i et konsortium, der

etableres som interessentskab (I/S), jf. mere herom nedenfor

- bestemmelser om organisering og udpegning af konsortiets ledelse
- de overordnede økonomiske forhold, herunder fordeling af konsortiets udgifter til projektet og hæftelse
- fordeling af ejerandele og stemmerettigheder

Hensigtserklæringen blev underskrevet af alle deltagere og var en del af det officielle danske budmateriale, som tilgik A.S.O. 20. juni 2016.

SAMARBEJDETS RETLIGE FORM: INTERESSENTSKAB

Det har hele vejen igennem været et politisk fokus, at der skal være "hånd i hanke" med udgifterne til at afholde Tour de France i Danmark. Der er blevet arbejdet intenst med de økonomiske og juridiske analyser af, hvordan konsortie-deltagerne bedst muligt kan håndtere spørgsmål om kapital, finansiering, hæftelse, fordeling af underskud/overskud mv.

Det er besluttet, at kommunerne og staten skal etablere en fælles retlig enhed, der varetager organiseringen og finansieringen af de fælles opgaver. Denne enhed etableres som et interessentskab. Valget af interessentskabsformen har hovedsagelig været båret af ønsker om, at konsortiet skal have smidige beslutningsprocesser, samtidig med at de politiske beslutningstagere er sikret overordnet indflydelse, at samarbejdet skal være transparent for parterne, herunder for så vidt angår økonomi, og at der skal sikres en troværdig retlig ramme, hvor de enkelte deltagere hæfter for de fælles forpligtelser.

Horten har bistået med at forhandle interessentskabskontrakten, dvs. konsortiets vedtægter, mellem de fem kommuner og staten. Vedtægterne regulerer de primære organisatoriske og økonomiske emner.

I forhandlingsprocessen har interessen særligt samlet sig om finansiering, hæftelse og beslutningskompetence. Også fastlæggelsen af konsortiets aktiviteter har derfor været et fokusområde, da det for at sikre en klar fordeling af det økonomiske ansvar har været nødvendigt at definere begreber såsom "fælles omkostninger"; dvs. omkostninger, som afholdes af parterne i fællesskab gennem konsortiet, og "egne omkostninger"; dvs. omkostninger, som ikke afholdes af konsortiet, men af den enkelte interessent.

Under emnet beslutningskompetence og -processer var det vigtigt at fast-

lægge, hvilke kompetencer der er forankret i bestyrelsen, og hvilke beslutninger der vil skulle træffes af ejerne, dvs. de fem kommuner og staten, på interessentmødet. Derudover har sammensætningen af bestyrelsen og kompetenceforholdet mellem bestyrelse og interessentskabets projektsekretariat (direktion) været genstand for overvejelse.

Interessentskabskontrakten var klar til politisk godkendelse i de enkelte kommuner i foråret 2017. Projekt Tour de France blev politisk behandlet og vedtaget i kommunalbestyrelserne i foråret 2017. Resultatet er en vellykket og afbalanceret interessentskabskontrakt, som med høj juridisk kvalitet udmønter parternes politiske ønsker. Efterfølgende har Folketingets Finansudvalg (atter) behandlet sagen og har tiltrådt, at staten kan deltage i interessentskabet.

NÆSTE "ETAPE"

Resultatet af ovennævnte proces er, at Danmark står klar, hvis A.S.O. måtte tilbyde Grand Départ til Danmark. Det mest sandsynlige er, at løbet i så fald kommer hertil i 2020 eller 2021. I løbet af 2018 eller 2019 vil vi vide mere, og så er de retlige rammer klar, så interessentskabet straks kan stiftes, og arbejdet kan gå i gang.

Vi krydser fingre for, at Tour-karavanen kommer til at køre gennem det danske land ■



Rikke Søgaard Berth
Advokat, partner
rsb@horten.dk



Emil Spurr Madsen
Advokatfuldmægtig
esm@horten.dk