



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 15. marts 2006
J.nr. : 500-15

Trafikudvalget har i brev af 27. februar 2006 stillet mig følgende spørgsmål 70 vedrørende L 126, som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 70:

"Ministeren bedes kommentere henvendelse af 23. februar 2006 fra Københavns Amt vedr. uddybning af amtets høringssvar af 13. januar 2006, jf. L 126 - bilag 5."

Svar:

Notatet "Anmodning om foretræde for Folketingets Trafikudvalg" af 23. februar 2006 berører flere emner. Jeg har valgt at kommentere notatet i punktform svarende til punkterne i notatet.

Ad. 1.

Lovforslaget indebærer en fravigelse af, hvad der ellers ville følge af procedureloven, på det punkt, at amtskommunens ejerandel i Østamagerbaneselskabet I/S og amtskommunens finansieringsforpligtelse over for selskabet (som pr. 1. januar 2007 er opgjort til 55 mio.kr.) ikke skal indgå i delingsforhandlingerne og fordeles efter procedurelovens regler, idet ejerandelen overtages af Ørestadsselskabet I/S, og finansieringsforpligtelsen bortfalder.

Denne løsning er valgt, fordi der med Ørestadsselskabets overtagelse af amtskommunens ejerandel er sikret et klart ejeransvar for metroprojektet på Amager med kun to ejere. Det indebærer efter regeringens vurdering flest fordele for metroprojektet. Regeringen har desuden lagt vægt på, at den gæld, som amtskommunen har optaget til finansiering af sit indskud i Østamagerbaneselskabet I/S, også efter amtskommunens nedlæggelse primært skal placeres hos borgerne i amtet, som får fordelene af banen, og som ville skulle bære gælden, hvis amtskommunen ikke blev nedlagt.

Der henvises i øvrigt til mit svar på spørgsmål 10.

Ad. 2.

Som det fremgår af mit svar på spørgsmål 8, så anslås nutidsværdien af amtets ejerandel frem til 2030 at være på ca. minus 6 mio. kr. I det reviderede likviditetsbudget fra februar 2006 udgør gælden i Østamagerbaneselskabet ca. 130 mio. kr., hvoraf de ca. 60 udgør amtets andel. Medtages perioden frem til 2052 anslås nutidsværdien til at være ca. 51 mio. kr. Dette skal sammenholdes med amtets investering på ca. 630 mio. kr.

Jf. § 5 i lov om Ørestad m.v., så har det hele tiden været en forudsætning, at Københavns Amt skulle bidrage til finansieringen af metroens 3. etape.

Det er anslået, at værdien af amtets ejerandel frem til 2030 er negativ, hvorfor Ørestadsselskabet ikke overtager et økonomisk aktiv ved at overtage amtets ejerandel pr. 1. januar 2007.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 5 og spørgsmål 8.

Ad. 3.

Som det fremgår af mit svar på spørgsmål 42 har Københavns Amt haft mulighed for at lånefinansiere sit anlægstilskud til metroen med henblik på betaling over 30 år.

Den kortfristede gæld, Københavns Amtskommune har optaget i Kommunekredit til finansiering af amtskommunens indskud i Østamagerbaneselskabet I/S, vil indgå i opgørelsen og fordelingen af Københavns Amtskommunes nettoformue, der efter procedurebekendtgørelsens regler som udgangspunkt fordeles med 11 pct. til staten, 74 pct. til Region Hovedstaden og 15 pct. til kommunerne i amtet.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har oplyst, at kommunerne efter reglerne i lånebekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 1102 af 12. december 2002 med senere ændringer) har en generel adgang til at foretage konvertering af lån, idet det dog er en betingelse, at summen af de gamle og nye låns løbetider ved omlægning til et serie- eller annuitetslån ikke overstiger 25 år, og løbetiden ved omlægning til stående lån eller lån med en afdragsfri periode højst må være 15 år og med et afdragsforløb, der højst giver en gennemsnitlig løbetid på 10 år. Kommunerne har således mulighed for, inden for visse rammer, at omlægge eventuelle lån, herunder amtskommunens kortfristede lån vedrørende amtskommunens indskud i Østamagerbaneselskabet I/S, der overtages fra amtskommunen efter procedurelovens regler. En tilsvarende mulighed vil blive overvejet af Indenrigs- og Sundhedsministeriet i forbindelse med fastsættelsen af låneregler for regionerne.

Der henvises i øvrigt til mit svar på spørgsmål 17.

Ad. 4.

Beløbet på de ca. 55 mio. kr. er beregnet på baggrund af likviditetsbudgettet for Østamagerbaneselskabet august 2005, hvorefter Østamagerbaneselskabets gæld pr. 1. januar 2007 udgør ca. 120 mio. kr. Gælden omfatter primært finansieringsomkostninger. Hvis amtskommunen ikke blev nedlagt ved kommunalreformen, ville amtskommunen efter § 5, stk. 1, 2. pkt., i lov om Ørestaden m.v. være forpligtet til at finansiere en andel på 45 pct. af den omhandlede gæld i Østamagerbaneselskabet svarende til en finansieringsforpligtelse på ca. 55 mio. kr. Der er således tale om en finansieringsforpligtelse, som afløftes med lovforslaget ved Ørestadsselskabets overtagelse af amtskommunens ejerandel i Østamagerbaneselskabet I/S. Dette er præciseret i lovforslagets bemærkninger.

Ad. 5.

Med hensyn til opgørelsen af amtets kapitalindestående henvises til besvarelsen af spørgsmål 31.

Som det fremgår af svaret på spørgsmål 8, er den forretningsmæssige værdi af amtets ejerandel af Østamagerbaneselskabet opgjort som nutidsværdien af det samlede cashflow frem til 2030. Denne forretningsmæssige værdi svarer ikke til amtets kapitalindestående.

Ad. 6.

Som det fremgår af mit svar på spørgsmål 9, så kunne forløbet om lovforslaget måske have været tilrettelagt bedre. Men som det også fremgår af besvarelsen af spørgsmål 9, så er lovforslaget efter min mening den bedste løsning for metroprojektet, og jeg har konstateret, at der er bred opbakning til den valgte løsning blandt Folketingets partier, hvilket jeg selvsagt er glad for.

Der henvises i øvrigt til mit svar på spørgsmål 29.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen