

Tillægsbetænkning afgivet af Trafikudvalget den 28. marts 2006

Tillægsbetænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om Ørestaden m.v.

(Opløsning af Østamagerbaneselskabet I/S)

[af transport- og energiministeren (Flemming Hansen)]

1. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 25. januar 2006 og var til 1. behandling den 2. februar 2006. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget. Udvalget afgav betænkning den 21. marts 2006. Lovforslaget var til 2. behandling den 28. marts 2006, hvorefter det blev henvist til fornyet behandling i Trafikudvalget.

Møder

Udvalget har, efter at lovforslaget blev henvist til fornyet udvalgsbehandling, behandlet dette i 1 møde.

Optryk af materiale

Nogle af udvalgets spørgsmål til transport- og energiministeren og dennes svar herpå samt kopi af et brev fra Københavns amtsborgmester til transport- og energiministeren er optrykt som bilag 2 og 3 i betænkningen.

2. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Socialdemokratiets og Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget støtter vedtagelsen af lovforslaget, men finder det meget beklageligt og stærkt kritisabelt, at der ikke i forbindelse med forberedelserne af lovforslaget er gennemført drøftelser med Københavns Amt eller kommunerne i Københavns Amt om disponeringen af Københavns Amts ejerandel i Østamagerbaneselskabet.

Med lovforslaget overføres Københavns Amts ejerandel i Østamagerbaneselskabet til Ørestads-selskabet pr. 1. januar 2007, uden at det forud gennem drøftelse med alle berørte parter har været undersøgt, om en eller flere af kommunerne i Københavns Amt i givet fald ville være interesseret i at overtage denne ejerandel med de dertil hørende forpligtelser.

Dette er så meget mere kritisabelt, eftersom Københavns Amt allerede d. 7. oktober 2005 rettede henvendelse til regeringen om en sådan drøftelse, da amtet på baggrund af regeringens lovkatolog for folketingssamlingen 2005/06 (omdelt som TRU alm. del – bilag 3) blev bekendt med overvejelserne om at oprette »et selskab ejet af staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, som skal stå for udbygning og driften af metroen, herunder færdiggørelse af etape 3«. Brevet fra Københavns amtsborgmester til transport- og energiministeren er omdelt som bilag 8 til lovforslaget.

Lovforslaget har imidlertid kun været drøftet på embedsmandsniveau på et møde d. 11. januar 2006 med Direktør Jens Christian Sørensen, Københavns Amt og d. 1. februar 2006 på et møde mellem ministeren og amtsborgmester Vibeke Storm Rasmussen.

Socialdemokratiet og SF påpeger, at det ved Københavns Amts indtræden i Østamagerbaneselskabet var en forudsætning, at det amtskommunale indskud kunne lånefinansieres ud over de almindelige lånerammer, ligesom amtet havde mulighed for at afdrage gælden over en meget lang periode, og i denne periode ville amtet tillige have mulighed for at prioritere mellem forskellige udgiftsområder og mulighed for at skaffe den fornødne økonomiske dækning gennem eventuelle skatteforhøjelser. Disse muligheder vil ikke være til stede for Region Hovedstaden, idet dennes skatteudskrivning fastlåses, og opgaveområdet bliver væsentligt indskrænket.

Socialdemokratiet og SF finder det også kritisabelt, at der ved behandlingen af dette lovforslag, endnu ikke foreligger oplysninger fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet om reglerne om håndtering af finansielle aktiver og passiver, der overtages af regionerne, hverken i relation til de tre adskilte dele af regionernes økonomi (jf. besvarelsen af spørgsmål 19 til lovforslaget) eller om regionernes adgang til at foretage konvertering af lån, overtaget i forbindelse med amternes nedlæggelse, på samme måde, som der gør for kommunerne (jf. besvarelsen af spørgsmål 70 til lovforslaget).

En foreløbig opgørelse af økonomien for Region Hovedstaden viser et driftsunderskud på sygehusområdet på 0,4 mia. kr. i 2007 stigende til 0,8 mia. i de kommende år, samt en samlet gældsportefølje på ca. 3,8 mia. kr.

Socialdemokratiet og SF finder på den foran skitserede baggrund, at der er behov for en statslig indsats, der forbedrer regionens økonomiske muligheder og ikke forøger dennes gæld. Socialdemokratiet og SF er parate til at gennemføre en sådan forbedring.

Et *mindretal i udvalget* (EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse*.

Enhedslistens medlem af udvalget kan ikke støtte denne særlov. Loven er endnu en konsekvens af kommunalreformen, der viser sig at give problemer. Amternes nedlæggelse pr. 1. januar 2007 giver anledning til, at boet efter Københavns Amt skal deles. Det gøres efter procedureloven, bortset fra når det gælder Østamagerbanen, hvor procedureloven åbenbart ikke gælder! Her vil procedureloven gælde for den kedelige del af »arven«, nemlig den store gæld, som Københavns Amt har stiftet til indskuddet i Østamagerbaneselskabet, på 695 mio. kr., mens den mere spændende del, den del der giver indflydelse på metroens fremtid, overlades til Københavns Kommune og Staten. Det er naturligt at aktiver og passiver følges ad ved nedlæggelse af et selskab, men selskabstømmere har udviklet mere kreative og samvittighedsløse løsninger.

»Regeringen har med lovforslaget lagt vægt på, at Københavns Amts gæld primært skal placeres hos de borgere, som har gælden i dag. Hvis amtskommunen ikke var blevet nedlagt, var det også amtskommunens borgere, der skulle finansiere amtskommunens gældsoptagelse.« Denne sang bliver gentaget mange gange i besvarelserne på spørgsmålene til lovforslaget. Fakta omkring denne ekspropriationslignende særlov er imidlertid, at der i Københavns Amt kun bor 620.000 indbyggere, mens der i Region Hovedstaden, som overtager gæld på 514 mio. kr. bor 1,6 mio. mennesker. Der er 388.000 borgere i Region Hovedstaden, som bor uden for Københavns Amt, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, og som bor langt fra Metroen, men som nu kommer til at være med til at overtage gælden fra Metroen.

Samtidig er det ganske ukendt, hvilke konsekvenser dette får for servicen i Region Hovedstaden. Om metroudgifterne f.eks. kommer til at gå ud over sundhedsområdet, regionale udviklingsopgaver eller drift af institutioner i Region Hovedstaden.

Metrobyggeriet er et særligt projekt, og derfor kunne der være gode grunde til at gøre det anderledes. Her sker det imidlertid, mens de nye regioner knap har fundet deres egne ben. Hovedstadsregionen, som modtager broderparten af gælden, er tilmed ikke engang blevet hørt. Det kan selvfølgelig også være svært, når regionerne ikke formelt har magt endnu. Det ændrer dog ikke ved, at der er tale om en væsentlig forudsætning for den kommende region. At vedtage denne lov nu er i realiteten at gennemføre lovgivning på et uoplyst grundlag, idet reglerne for håndtering af finansielle aktiver og passiver, der overtages af regionerne, er under udarbejdelse. De er altså endnu ikke fastlagt. Det vides således ikke, om det bliver sundhedsområdet, de regionale udviklingsopgaver eller drift af institutionerne i Region Hovedstaden, der skal holde for.

For at gøre ondt værre, vil den fremtidige organisering af trafikken på Sjælland heller ikke give Hovedstadsregionen reel mulighed for at have en fornuftig indflydelse på den kommende Metroudvikling, fordi der dannes ét stort trafikselskab på Sjælland, som ikke får noget med, hverken Metro eller S-tog at gøre. Havde man delt trafikselskabet for Sjælland i to, havde koordineringen af trafikken i et Hovedstadsområdets trafikselskab, inklusive Metro og S-tog været naturligt. Det kunne give trafikudviklingen i Hovedstadsområdet den tiltrængte sammenhæng og et pres på at få fødelinjer til en kommende metro, så den også har en mulighed for at få det kalkulerede passagerantal.

Siumut, Tjóðveldisflokkurinn, Fólkaflokkurinn og Inuit Ataqatigiit var på tidspunktet for tillægsbetænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i tillægsbetænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i tillægsbetænkningen.

Kim Andersen (V) Gitte Lillelund Bech (V) Jacob Jensen (V)

Flemming Damgaard Larsen (V) fmd. Karsten Nonbo (V) Walter Christophersen (DF)

Jørn Dohrmann (DF) Henriette Kjær (KF) nfm. Allan Niebuhr (KF) Poul Andersen (S)

Torben Hansen (S) Klaus Hækkerup (S) Jens Christian Lund (S) Jytte Wittrock (S)

Martin Lidegaard (RV) Poul Henrik Hedeboe (SF) Søren Egge Rasmussen (EL)

Siumut, Tjóðveldisflokkurinn, Fólkaflokkurinn og Inuit Ataqatigiit havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	52	Enhedslisten (EL)	6
Socialdemokratiet (S)	47	Siumut (SIU)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Tjóðveldisflokkurinn (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Fólkaflokkurinn (FF)	1
Det Radikale Venstre (RV)	17	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	11		

Oversigt over bilag vedrørende L 126 efter afgivelse af betænkning

Bilagsnr.	Titel
11	1. udkast til tillægsbetænkning
12	Betænkning afgivet 21/3-06

Nogle af udvalgets spørgsmål til transport- og energiministeren og dennes svar herpå

Spørgsmålene og svarene er optrykt efter ønske fra S og SF.

Spørgsmål 19:

Region Hovedstaden skal ifølge lovforslaget overtage 74 pct. af Københavns Amts gæld vedr. Metroen. Ministeren bedes oplyse fra hvilken af regionens tre kasser, denne udgift skal finansieres? Er det sygehuse, sociale institutioner eller regional udvikling?

Svar:

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har oplyst, at reglerne om håndteringen af finansielle aktiver og passiver, der overtages af regionerne, i relation til de tre adskilte dele af regionernes økonomi – henholdsvis sundhedsområdet, regionale udviklingsopgaver og drift af institutioner på social- og undervisningsområdet – er under udarbejdelse og vil blive fastlagt i løbet af foråret som en del af de samlede budget- og regnskabsregler for regionerne.

Spørgsmålet kan således ikke besvares på nuværende tidspunkt.

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 fordel 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 peri-

oden 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 at 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.

Bilag 3**Kopi af amtsborgmesterens brev af 7. oktober 2005 til transport- og energiministeren**

Bilaget er optrykt efter ønske fra S og SF.

L 126 – bilag 8:

(Bilaget bli'r indskrevet af Schultz inden tryk)

