

Regeringen arbejder således til stadighed på at lette tilværelsen for de små og mellemstore virksomheder, herunder at der sker en reduktion af mængden af administrative byrder, der pålægges virksomhederne.

Spm. nr. S 204

Til trafikministeren (11/11 94) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Vil ministeren oplyse, hvor langt man er i forhandlingerne med det private rederi CAT-LINK om et eventuelt samarbejde med DSB, når rederiets katamaranfærge starter op mellem Kalundborg og Århus?«

Begrundelse

I et svar på et spørgsmål fra spørgeren for godt tre måneder siden var ministeren positiv over for et eventuelt samarbejde de to rederier imellem. Det ville derfor være rart at vide, hvor langt forhandlingerne er kommet.

Svar (17/11 94)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

DSB har oplyst, at man fortsat har drøftelser med CAT-LINK om et eventuelt fremtidigt samarbejde.

Drøftelserne er endnu ikke afsluttet, bl.a. fordi det fortsat er usikkert, hvornår og med hvilken færge CAT-LINK starter sejladserne.

Under alle omstændigheder forudsætter et eventuelt samarbejde mellem parterne, at parterne finder omfang og vilkår for et sådant samarbejde attraktive.

Spm. nr. S 146

Til justitsministeren (1/11 94) af:

Steen Gade (SF):

»Hvem bærer ansvaret, herunder erstatningsansvaret, såfremt det viser sig, at de lån, der optages til finansiering af Øresundsbroen, skal forrentes med mere end 4 pct. reall, og det bevirker, at forudsætningerne i anlægsloven ikke kan overholdes, samt at der bliver tale om brug af statsgarantien?«

Begrundelse

Af Folketingets debat den 12. oktober 1994 fremgår, at regeringen i sin vurdering af Øresundsbroens økonomi tager udgangspunkt i Øresundskonsortiets vurdering, at det kan optage lån til en realrente på 4 pct. Hvis den vurdering viser sig at være forkert, kan det påføre den danske stat tab på et meget stort milliardbeløb. Det er afgørende i dette tilfælde at få afklaret, hvem der står med det juridiske ansvar. Der ønskes oplyst, om ansvaret helt eller delvis kan placeres på konsortiets direktion eller bestyrelse, og om der kan blive tale om økonomisk ansvar for disse. Supplerende ønskes oplyst, hvad der skal til, for at direktion og bestyrelse kan frigøre sig fra et sådant ansvar.

I svaret bør der selvfølgelig indgå overvejelser om årsagen til, at realrenten bliver højere end forudsat. I det tilfælde, hvor inflationen uforudset falder til 0 – eller mindre – er situationen en anden end i den, hvor låneoptagelsen sker til en betydelig nominal rente.

Svar (17/11 94)

Justitsministeren (Bjørn Westh):

Jeg har indhentet en udtalelse fra trafikministeren, som har oplyst følgende:

»I aftalen mellem Danmark og Sverige er fastsat, at kyst til kyst-anlægget i sin helhed skal dækkes gennem afgifter for jernbane- og vejtrafikens benyttelse af forbindelsen, således at der ikke over de to landes statsbudgetter skal ydes tilskud til forbindelsen.

Det er endvidere en central økonomisk forudsætning for loven om anlæg af en fast forbindelse over Øresund, at også de danske landanlæg kan brugerfinansieres gennem overskuddet fra kyst til kyst-forbindelsen og betalingen fra DSB for benyttelsen af landanlægget.

For så vidt angår kyst til kyst-anlægget gælder i henhold til artikel 12 i regeringsaftalen, at Danmark og Sverige solidarisk garanterer for forpligtelser vedrørende de lån og andre finansielle instrumenter, som Øresundskonsortiet anvender til finansiering af Øresundforbindelsen, idet staterne indbyrdes er ansvarlige i lige forhold. Bemyndigelsen til denne statsgaranti er indeholdt i anlægsloven.

Det fremgår endvidere af anlægsloven § 7 a, at den danske stat garanterer for de lån, der optages til finansiering af de danske landanlæg.