

get. Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne giver anledning til.

14. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	<p>De to nye interessentskaber etableres på grundlag af de nuværende aktiver og passiver i Ørestads-selskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S. Herudover overtager Arealudviklingsselskabet I/S alle aktiviteter i Københavns Havn A/S fra staten svarende til en værdi på 4.600 mio. kr. Endvidere indskydes i Arealudviklingsselskabet I/S den tidligere Rigsarkivgrund af staten til en værdi af 300 mio. kr., en fordring på staten på 100 mio. kr. og en fordring på Københavns Kommune på 800 mio. kr. Samtidig omdannes Københavns Kommunes eksisterende grundskyldsforspligtelse vedrørende arealerne i Ørestaden til en fordring på kommunen på 2.400 mio. kr. Den samlede nettogæld bør i den forbindelse defineres som summen af nettogælden i Arealudviklingsselskabet I/S, nettogælden i Metroselskabet I/S og eventuelle yderligere kapitalindskud fra ejerne i de to selskaber.</p> <p>I Metroselskabet I/S indskyder Københavns Kommune 4.000 mio. kr. og Frederiksberg Kommune 800 mio. kr. samtidig med, at Metroselskabet I/S får en fordring på ejerne på 100 mio. kr. Endelig omdannes Frederiksberg Kommunes eksisterende finansieringsbidrag til Frederiksbergbaneselskabet I/S til en fordring på kommunen på 843 mio. kr., der indskydes i Metroselskabet I/S.</p> <p>Opløsningen af Københavns Havn A/S undtages fra ophørsbeskatning på op mod 900 mio. kr. svarende til den almindelige selskabsbeskatning på 28 pct. Af de 28 pct. ville 13,4 pct. være tilfaldet Københavns Kommune. Efter den nye udligningsreform ville 50 pct. af Københavns Kommunes andel af ophørsbeskatningen tilgå udligningspuljen, hvoraf Københavns Kommune får en andel. Med undtagelsen fra ophørsbeskatning reduceres udligningspuljen tilsvarende.</p> <p>Endelig indebærer den nye struktur en risiko for ejerne i forhold til de fremtidige indtægter og udgifter, herunder udgifter til anlæg af cityringen, driften af den samlede metro og indtægterne ved arealsalg.</p>