



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 6. oktober 2014  
J. nr. 2014-3726

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 9. september 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget (MFU) Hans Andersen (V).

**Spørgsmål nr. 999:**

Ifølge Øresundsbro Konsortiets regnskab har selskabets gennemsnitlige gæld pr. år udgjort ca. 21 mia. kr. Hvis Øresundsbro Konsortiet var blevet belastet med provision efter Garantilovens (lov om provision af visse lån optaget med statsgaranti – LBK 246 fra 2014) bestemmelser, så havde den gennemsnitlige årlige udgift været ca. kr. 32 mio. Ministeren bedes gøre rede for, hvilke konkurrencemæssige fordele det har givet Øresundsbro Konsortiet i forhold til færgefarten på den nordlige korridor, at der ikke er opkrævet provision. Herunder om en evt. konkurrencefordel er i overensstemmelse med de nugældende EU-regler for statsstøtte.

**Svar:**

Det følger af den dansk-svenske regeringsaftale, at Danmark og Sverige ikke opkræver gebyr eller lignende for de to staters garantiforpligtelser for Øresundsbro Konsortiets lån og andre finansielle instrumenter, som benyttes i forbindelse med finansieringen. Herved reduceres Øresundsbro Konsortiets finansieringsudgifter. Det medvirker alt andet lige til at reducere tilbagebetalingstiden for selskabets gæld.

Ultimo 2012 var Øresundsbro Konsortiets rentebærende nettogæld 17,4 mia. kr., og ultimo 2013 var Øresundsbro Konsortiets rentebærende nettogæld 16,6 mia. kr. Det kan beregnes, at den gennemsnitlige rentebærende nettogæld var 17 mia. kr. Med den nugældende garantiprovision på 0,15 pct. af den udestående gæld kan det beregnes, at garantiprovisionen til den danske stat i 2013 ville have udgjort omkring 25,5 mio. kr. I 2013 benyttede i alt knap 6,7 mio. køretøjer Øresundsforbindelsen. Hvis man forestillede sig, at en garantiprovision på 25,5 mio. kr. skulle dækkes ligeligt mellem de knap 6,7 mio. køretøjer, kan det beregnes, at hvert køretøj ville være have skullet betale en takst for passage, der var knap 4 kr. højere.

Det er min opfattelse, at finansieringsmodellen for Øresundsforbindelsen ikke er i strid med EU's statsstøtteregler.



Jeg henviser til min besvarelse af 1. september 2014 af spørgsmål 831 og min besvarelse af spørgsmål 997 og 998 stillet af Folketingets Transportudvalg.

Side 2/2

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke