

Beslutningsforslag nr. B 61. Fremsat den 21. marts 1991 af Kim Behnke (FP), Ole Donner (FP), Kirsten Jacobsen (FP) og Ernst B. Schmidt (FP)

Forslag til folketingsbeslutning om privatfinansiering af Øresundsforbindelsen

Folketinget pålægger regeringen at udbyde Øresundsforbindelsen i privat totalentreprise med fuldstændig privat finansiering efter følgende retningslinjer:

1) Private firmaer eller konsortier af private firmaer, uanset nationalitet, kan inden 1. januar 1992 byde på hele projektet eller dele heraf.

2) Andre lande kan inden 1. januar 1992 byde på hele projektet eller dele heraf.

3) Tilbudsgiverne er frit stillet med hensyn til, om projektet skal være en bro, tunnel eller en kombination heraf.

4) Tilbudsgiverne må for egen regning foretage undersøgelser af deres projekts miljøvirkninger og skal vedlægge undersøgelsen som en del af tilbudet.

5) Tilbudsgiveren skal angive, i hvilket årsmål de forlanger ejerskab af forbindelsen, og størrelsen af bompeng, der ønskes opkrævet i ejerperioden.

6) Regeringen fremlægger hurtigst muligt efter 1. januar 1992 resultatet af udbudsrunden til forhandling mellem Folketingets partier.

7) Forhandlinger mellem den danske og den svenske stat om en statsfinansieret forbindelse stilles i bero, indtil der er sket en afklaring af, hvem der skal have den danske del af entreprisen på Øresundsforbindelsen.

8) Den danske offentlige sektor må ikke direkte eller indirekte byde på entreprisen.

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

Det tog 132 år (fra 1855 til 1987), før Folketinget besluttede at bygge en forbindelse mellem Fyn og Sjælland over Storebælt. Selve beslutningen om at lave forbindelse var god nok og burde have været gennemført langt tidligere. Derimod var det en afgørende fejl, at Folketinget også stiftede et statsligt selskab, A/S Storebæltsforbindelsen, til gennemførelse af projektet. Og det var utilgiveligt, at flertalspartierne igangsatte Storebæltsprojektet i statens regi uden at spørge befolkningen først.

Siden vedtagelsen af loven den 26. maj 1987, hvor Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre, CD og KRF stemte for, og stiftelsen af A/S Storebæltsforbindelsen den 23. januar 1987 har projektet været ramt af den ene skandale efter den anden. Hovedparten af skandalerne kan føres tilbage til statens deltagelse i projektet. Statens deltagelse foregår ved, at 5 partier skulle, og fortsat skal, være enige om alt. Det giver en meget uhensigtsmæssig beslutnings- og ledelsesstruktur.

Nu er Folketinget ved at begå den samme brøler en gang til. Der er truffet principaftale mellem regeringen og Socialdemokratiet om bygning af en Øresundsforbindelse. Igen er det meningen, at staten skal være bygherre – noget, som staten aldrig har formået at forvalte. Der er derfor ingen udsigt til, at Øresundsforbindelsen kommer til at adskille sig væsentligt fra alle de andre skandaleprojekter, som historien kan fremvise.

Fremskridtspartiets hovedformål med dette forslag er ikke at forhindre en Øresundsforbindelse, men alene at sikre, at det bliver andre end danske offentlige myndigheder, der kommer til at forestå og betale entreprisen.

For Storebæltsforbindelsen har bl.a. følgende skandaler foreløbigt ramt projektet:

A) Gennemsejlingshøjden er for lav. Såvel den finske regering som Mærsk McKinney-Møller (jf. Jyllands-Posten den 19. februar 1989) har klaget over, at

den valgte brohøjde forhindrer gennemsejling af visse fartøjer.

Storebælt er et internationalt farvand, og selv om Udenrigsministeriets jurister måske har ret, når de argumenterer for, at f.eks. finske boreplatforme ikke er skibe og derfor ikke har juridisk krav på gennemsejling, så er det absolut kritisabelt, at man vælger et projekt, der giver andre lande problemer med fri sejlads. Finnerne har så sent som i november 1990 gendtaget en anmodning om at få en forhandling om brohøjden. Hvis regeringen fortsat er afvisende, vil finnerne gå til Den Internationale Domstol i Haag for at få spørgsmålet prøvet dér.

Dertil kommer, at Mærsk McKinney-Møllers indvendinger blot er blevet fejlet af banen som værende irrelevante (jf. trafikministerens svar på spørgsmål S 652 (Behnke), se Folketingstidende 1988–89, forhandlingerne sp. 8063.

B) Prisen på forbindelsen er blevet revideret adskillige gange. I 1987, ved vedtagelsen, var budgettet på 12,9 mia. kr. Allerede i 1988 måtte daværende direktør for A/S Storebæltsforbindelsen Niels E. Busch i Jyllands-Posten den 27. maj erkende, at prisen nok nærmere blev 17,5 mia. kr. Den 4. november 1988 tiltrådte trafikministeren et projekt, som nu var budgetteret til 17,85 mia. kr. I januar 1991 kunne Jyllands-Posten oplyse, at forsinkelserne på broen alene vil koste DSB 250 mio. kr. ekstra. B.T. oplyste den 20. februar 1991, at de samlede forsinkelser allerede nu efterlader en milliardregning til skatteyderne.

Uanset hvor positive og optimistiske briller man tager på, så kan vi allerede nu (mindre end 4 år efter vedtagelsen af loven) lægge sammen og konstatere, at broen kommer til at koste mindst 6–7 mia. kr. mere end budgetteret ved lovvedtagelsen. Oven i den egentlige pris for selve Storebæltsforbindelsen skal lægges motorvejsbyggerier, ekstra DSB-udgifter m.v. Den samlede pris for Storebæltseventyret kan derfor let løbe op i 40–45 mia. kr., inden projektet er helt færdigt.

Økonomien i Storebæltsforbindelsen er skruet således sammen, at det nok er et aktieselskab, A/S Sto-

rebæltsforbindelsen, der officielt står for projektet. Men aktierne er 100 pct. ejet af staten i form af en indskudt aktiekapital på 355 mio. kr. Dertil kommer, at staten har kautioneret for samtlige lån, der er optaget til projektf finansieringen. Konsekvensen af konstruktionen med det statslige aktieselskab er, at Folketinget fuldstændig mister kontrollen med og indsigten i, hvad der foregår i selskabet. Konsekvensen er også, at skatteejerne hæfter for hele projektet.

Skatteejerne hæfter også for halvdelen af driftsøkonomien i broen i form af DSB's løbende milliardunderskud og engagement i projektet. Så selv om det »bare« er et aktieselskab, som får mere og mere gæld, så betyder frådseriet og den manglende projektstyring, at skatteejerne kommer til at betale en gigantisk regning i form af renter og renters rente – penge, som skal hentes hjem i form af højere bropenge. DSB står for ca. halvdelen af de budgetterede bropenge, og DSB henter sine penge hos skatteejerne. Ringen er dermed sluttet og sorteper placeret i lommen på skatteejerne.

C) A/S Storebæltsforbindelsen har valgt en leverandør og boreudstyr, som indtil nu alene har givet stof til karikaturtegnerne. I måneder har de fire 125 millioner-kroners boremaskiner ikke boret. Når der så endelig arbejdes, stopper Arbejdstilsynet og strejker konstant projektet. Der er tale om en faglig ledelsesmæssig skandale langt ud over, hvad der ville blive accepteret i den private sektor.

D) Miljøproblemerne gøres periodevis til emne for diskussion af en standsnings af hele projektet, og periodevis fejles de ind under gulvtæppet. Problemet er, at det er staten (regeringen) som både skal formulere miljøkravene og skal være bygherre! Ville man nogen sinde tillade det for et privat firma? – Næppe, og derfor ville det have været langt at foretrække, om Folketinget formulerede relevante miljøkrav til projektet og det derefter var op til en privat bygherre at leve op til dem.

E) En gennemgang af de fem væsentligste kritikpunkter ved Storebæltsforbindelsen må nødvendigvis også indeholde licitationsfadæsen med »Køb dansk-klausulen«. Undersøgelsen af dette forhold er endnu ikke afsluttet. I denne forbindelse skal forslagsstillerne derfor begrænse sig til at påpege, at såfremt man havde anvendt en fremgangsmåde som skitseret i dette forslags 8 punkter, så var der aldrig opstået en licitations-skandale som den, vi indtil videre har oplevet.

Ovenstående 5 punkter vedrørende Storebæltsforbindelsen er langt fra dækkende i forhold til, hvad det er muligt at nævne af forhold, der taler for privat finansiering og imod offentlig engagement.

Der er desværre grund til at tro, at en række af problemerne ved Storebæltsforbindelsen ikke har betydning, at man er blevet klogere i Trafikministeriet.

Den 22. december 1990 kunne man læse i Jyllands-Posten, at de finske indsigelser mod brohøjden over Storebælt også negligeres i forbindelse med Øresundsprojektet. Man er tilsyneladende på vej til med to broer at lukke hele Østersøområdet for trafik med høje fartøjer.

Det politiske flertal, der skal bære en Øresundsforbindelse gennem Folketinget, er angiveligt næsten det samme som Storebæltsflertallet. Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre og CD har tilkendegivet, at de mener, at det er en statsopgave at bygge en forbindelse over Øresund til Sverige. Det er desværre blevet tilkendegivet af trafikminister Icast (KF), at man vil benytte samme selskabskonstruktion ved Øresundsprojektet som ved Storebælt. Det skal med andre ord igen være et statsligt aktieselskab med 100 pct. statsligt ejerskab og med statsgaranti for alle lånene.

Øresundsforbindelsen er foreløbig anslået at ville koste 16–17 mia. kr. Det kan dog allerede nu med udgangspunkt i erfaringerne fra Storebælt og andre statslige anlægsprojekter godtgøres, at den endelige pris nærmere bliver det dobbelte. Blandt andet vil vejbyggeri m.v. på den danske side koste 5 mia. kr.

Fremskridtspartiet mener, at det er aldeles uansvarligt, at en insolvent stat som den danske begiver sig ud i yderligere et tocifret milliard-projekt. Statens samlede gæld runder i dette år 510 mia. kr. Det giver en årlig rentebyrde på næsten 60 mia. kr. Øresundsforbindelsen vil, som statsprojekt, ende i form af en kæmperegning på skatteejernes bord.

Det er muligt at finde private firmaer, som vil betale for bygningen af såvel Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen som Femernforbindelsen. I januar 1990 fik den danske stat repræsenteret ved statsminister Poul Schlüter et tilbud fra et tysk konsortium med Deutsche Bank i spidsen: »Landforbindelsen mellem Den Tyske Forbundsrepublik og Danmark gennem bygningen af en tunnel under Femern Bælt – et erhvervsøkonomisk projekt med særlig politisk betydning for Europa«. Dette var titlen på et notat, som Deutsche Bank havde udarbejdet med henblik på at opnå en aftale med statsminister Poul Schlüter om opførelsen og finansieringen af forskellige faste forbindelser mellem Tyskland, Danmark og Sverige. I midten af januar 1990 talte Poul Schlüter på Kiels Industri- og Handelskammers årsmøde.

På dette møde deltog direktør Eckart Van Hooven fra Deutsche Bank. Han havde medbragt en plan om at få opført Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbin-

delsen og Femernforbindelsen finansieret af privat kapital. I korthed gik planen ud på, at den danske stat fik et tilbud om, at private kapitalinteresser overtog finansieringen af Storebæltsforbindelsen. Til gengæld skulle der gives dansk garanti for, at opførelsen af Øresunds- og Femernforbindelsen kunne finansieres privat af et konsortium. Dette afslog Schlüter imidlertid, idet han sagde: »Jamen finansieringen er slet ikke noget problem.« Schlüter var end ikke interesseret i at se notatet, der beskrev tilbudet. Derfor måtte direktør Eckart Van Hooven fra Deutsche Bank slukøret rejse fra mødet med uforrettet sag. (Information den 18. januar 1990).

I udlandet er der en lang række eksempler på, hvorledes private firmaer i stigende omfang overtager finansieringen af broer, tunneler, motorveje og andre dele af infrastrukturen.

Tiden er nu kommet til, at vi i Danmark afprøver muligheden for at holde det offentlige og skatteyderne ude fra et stort projekt. Fremskridtspartiet håber derfor, at et folketingsflertal kan medvirke til vedtagelsen af dette forslag.

Bemærkninger til beslutningsforslagets enkelte punkter

Til nr. 1

Det er forslagsstillernes intention, at flest mulige får adgang til byde på projektet. Derfor skal licitationen være så åben som muligt. Uanset om det nævnte tilbud fra Deutsche Bank af januar 1990 stadig er aktuelt, så ønskes der en tilkendegivelse fra flest mulige andre.

Regeringen må sørge for hurtigst muligt efter vedtagelsen af dette forslag at sikre bred national og international annoncering af projektet, således at flest mulige kan nå at fremsende tilbud inden 1. januar 1992. Hvis den valgte dato er for tidlig, er det ikke noget problem at flytte datoen.

Såfremt Sverige fastholder at ville bygge »sin halvdel« af forbindelsen over Øresund, vil det kun være den »danske del« af forbindelsen, som udbydes til privat finansiering. Forhandlinger med Sverige må hurtigt afklare, hvorvidt svenskerne fastholder en statsfinansiering – eller om de også vil lade deres del privatfinansiere.

Til nr. 2

Såfremt den svenske stat, eller for den sags skyld en helt tredje stat, er parat til at betale for »den danske del« af Øresundsforbindelsen, vil forslagsstillerne ikke lægge hindringer i vejen for, at disse stater også kan byde på opgaveløsningen. Det må i givet fald være op til skatteyderne i det pågældende land at sige

fra over for deres dispositioner. Det afgørende er, at Danmark får en Øresundsforbindelse, uden at det offentlige deltager.

Til nr. 3

For at få så mange tilbud at vælge imellem som overhovedet muligt må det være op til tilbudsgiverne selv at afgøre, hvorledes de ønsker projektet sammensat med hensyn til, om det skal være bro, tunnel eller en kombination heraf.

Til nr. 4

Staten skal ikke ofre ressourcer på at lave miljøforundersøgelser. Derimod må det være et krav til alle tilbudsgivere, at de vedlægger dokumentation for, hvilken miljøpåvirkning netop deres projekt vil give. Derved er det muligt at lade miljøspørgsmålet indgå som prioriteret parameter, når der skal træffes beslutning om, hvilken tilbudsgiver der skal have projekt-opgaven.

Til nr. 5

Tilbudsgiverne må angive, om de kræver ejendomsret til broen i 25, 30 eller et andet antal år, før de giver Øresundsforbindelsen til Danmark – eller om de forlanger at beholde broen altid. Tilbudsgiverne må også oplyse, hvilken passageafgift de har tænkt sig at opkræve.

Også disse oplysninger vil have en central placering i udvælgelsen af, hvilket projekt der skal have grønt lys.

Til nr. 6

Regeringen skal ikke selv træffe beslutning om, hvilket projekt der skal vinde. De afgivne tilbud må forelægges til forhandling mellem Folketingets partier. Det kan eventuelt ske under fortrolighed. Forslagsstillerne finder det meget vigtigt, at der er god parlamentarisk indsigt i tilblivelsen af en byggekontrakt af denne størrelse.

Til nr. 7

De igangværende forhandlinger mellem den danske og svenske regering stilles i bero. Der må ske en afklaring af, hvorvidt den danske del eller hele Øresundsforbindelsen skal privatfinansieres. Hvis det viser sig, at ingen af de under nr. 1 eller 2 mulige tilbudsgivere vil være accepteret på de aktuelle betingelser, må der gennemføres en folkeafstemning om, hvorvidt staten skal stå for projektet.

Til nr. 8

Da der fra flere politiske sider er blevet gjort det synspunkt gældende, at A/S Storebæltsforbindelsen er et privat firma, og da A/S Storebæltsforbindelsen har fået eller er ved at få Folketingets velsignelse til at

stifte forskellige datterselskaber, skal det præciseres ganske krystalklart: Hverken A/S Storebæltsforbindelsen, nogle af dets datterselskaber eller andre selskaber med helt eller overvejende offentligt ejerskab må kunne byde på Øresundsforbindelsen.