

Lovforslag nr. L 97. Fremsat den 27. november 1996 af trafikministeren (Jan Trøjborg)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt

§ 1

I lov nr. 380 af 10. juni 1987 om anlæg af fast forbindelse over Storebælt foretages følgende ændringer:

1. Overalt i loven ændres »Ministeren for offentlige arbejder« til: »Trafikministeren« og »ministeren for offentlige arbejder« til: »trafikministeren«.

2. § 7 ophæves.

3. § 8, stk. 5, ophæves.

4. §§ 9-11 affattes således:

»§ 9. For jernbanevirksomhedernes benyttelse af forbindelsen betaler Banestyrelsen en afgift til selskabet. Afgiften fastsættes af trafikministeren.

Stk. 2. Banestyrelsen træffer afgørelse om jernbanevirksomhedernes benyttelse af forbindelsen.

Stk. 3. Banestyrelsen forestår drift og vedligeholdelse af jernbanetunnelen under Østerenden, af jernbaneanlægget over Vesterenden og af de jernbanetekniske anlæg på forbindelsen og afholder udgifterne herved.

Stk. 4. Trafikministeren fastsætter afgifterne for jernbanevirksomhedernes benyttelse af jernbaneforbindelsen og afgør eventuelle tvivlsspørgsmål mellem selskabet og Banestyrelsen.

§ 10. Trafikministeren bemyndiges til at træffe afgørelse om, at selskabet vederlagsfrit kan overdrage ejendomsretten til lyslederkablet på jernbaneforbindelsen til DSB, idet selskabet og Banestyrelsen dog har en vederlagsfri brugsret til dette kabel til formål, der har tilknytning til forbindelsen og til dennes benyttelse.

§ 11. For benyttelsen af motorvejsforbindelsen opkræver selskabet afgifter.

Stk. 2. Trafikministeren fastsætter niveauet for afgifterne og principperne for regulering heraf samt efter indstilling fra selskabet afgifts- og rabatstrukturen.«

5. § 12, stk. 1, ophæves.

Stk. 2 og 3 bliver stk. 1 og 2.

6. § 16 ophæves.

7. I § 17, stk. 1, 1. pkt., udgår: »pristalsreguleret efter bestemmelsen i § 16«.

8. I § 17, stk. 1, 2. pkt., ændres »den pristalsregulerede anskaffelsessum« til: »anskaffelsessummen«.

9. I § 17, stk. 2, ændres »hver forbindelse« til »forbindelsen«.

10. § 18 ophæves.

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Storebæltsforbindelsen etableres i henhold til lov nr. 380 af 10. juni 1987, der er baseret på den politiske aftale af 12. juni 1986 mellem den daværende regering og Socialdemokratiet om Store Bælt.

Anlægsloven bestemmer, at der i to etaper skal anlægges en fast forbindelse over Storebælt for jernbane- og vejtrafik. Første etape er en jernbaneforbindelse og den anden etape er en motorvejsforbindelse. Det er anført i bemærkningerne til lovforslaget, at der måtte påregnes et spillerum for tidsforskydningen mellem færdiggørelsen af de to etaper på 2-4 år. Efterfølgende blev det aftalt, at tidsintervallet mellem de to etaper skulle være tre år.

Til at forestå projekteringen og som bygherre opførelsen af den faste forbindelse er der oprettet et aktieselskab, A/S Storebæltsforbindelsen, hvis hele aktiekapital skal ejes af den danske stat. I overensstemmelse med lov nr. 590 af 21. august 1991 er aktierne indskudt i et holdingselskab (Sund og Bælt Holding A/S), der ejes af staten.

A/S Storebæltsforbindelsen finansierer alle omkostninger ved anlæg af den faste forbindelse ved lån, der garanteres af den danske stat.

Der blev den 9. november 1988 afgivet en redegørelse til Folketinget for anlæg af den faste forbindelse, hvori er indeholdt oplysninger om anlæggets nærmere udformning, anlægsbudget, tidsplan m.v. Folketinget har efterfølgende behandlet flere forespørgsler vedrørende forbindelsen, senest den 2. februar 1995.

Storebæltsforbindelsens driftsøkonomi skal efter loven betragtes separat for jernbaneforbindelsen, henholdsvis motorvejsforbindelsen, og økonomien baseres på vederlag fra DSB og vejtrafikken for benyttelsen af forbindelsen.

Det fremgår af lovens § 9, stk. 1, at DSB skal have overladt brugsretten til jernbaneforbindelsen, når denne forbindelse tages i brug, ligesom DSB efter lovens § 9, stk. 2, skal forestå og afholde udgifter til drift og vedligeholdelse af jernbanetunnelen under Østerrenden og af de jernbanetekniske anlæg på

broen over Vesterrenden. Efter lovens § 9, stk. 3, skal DSBs vederlag for at benytte den faste forbindelse fastsættes således, at det dækker A/S Storebæltsforbindelsens udgifter til forrentning og afdrag af jernbanens andel af det samlede anlæg og herunder en række nærmere angivne udgifter.

DSBs forrentning og afdrag af investeringerne i jernbaneforbindelsen skal ske over en 30-årig periode fra jernbaneforbindelsens ibrugtagning, og der skal tilstræbes et sådant betalingsforløb, at den årlige ydelse er konstant målt i faste priser.

For vejtrafikkens vedkommende fremgår det af anlægslovens § 11, stk. 1, at afgifterne for benyttelsen af motorvejsforbindelsen skal være af samme størrelse som de tilsvarende færgetakster på tidspunktet for forbindelsens ibrugtagning med fradrag af biltrafikkens egne omkostninger til kørsel på forbindelsen.

A/S Storebæltsforbindelsens samlede anlægsbudget har siden december 1992 været på 21,6 mia. kr. (1988-priser), og det kan anslås, at den akkumulerede faktiske gæld for hele forbindelsen ved vejforbindelsens åbning medio 1998 vil udgøre ca. 39 mia. kr. inkl. renter i byggeperioden, nogenlunde ligeligt fordelt på jernbanedelen og vejdelene. Jernbaneforbindelsens gæld skal efter anlægsloven forrentes og afdrages over den nævnte periode på 30 år. For vejforbindelsens vedkommende er tilbagebetalingstiden beregnet til at være på ca. 14 år baseret på hidtidige forudsætninger, herunder selskabets prognoser over vejtrafikken.

I november 1994 blev der mellem regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti indgået en aftale om rammerne for DSB for perioden 1995-98. Som en del af aftalen blev der givet DSB et nedslag i betalingen for benyttelsen af den faste forbindelse i de to første år efter ibrugtagningen (1997 og 1998).

Nedslaget blev i aftalen fastsat til henholdsvis 490 og 390 mill. kr. i de to år (1995-priser), således at vederlaget vil udgøre 640 og 740 mill. kr. (1995-priser) i henholdsvis 1997 og 1998. Det blev aftalt, at DSB fortsat skulle betale jernbaneforbindelsen over 30 år fra ibrugtagningstidspunktet, idet der kun var tale om en ændret tidsprofil i DSBs betalinger. Det blev videre aftalt, at betalingsmodellen for DSB me-

dio 1998 skulle tages op til fornyet drøftelse i lyset af erfaringerne fra de to første driftsår.

I begyndelsen af 1996 blev der igangsat et arbejde med kortlægning og opdatering af forhold vedrørende DSBs økonomi med tilknytning til Storebæltsforbindelsen.

Resultatet af dette arbejde fremgår af rapporten »DSB og den faste forbindelse over Storebælt«, udarbejdet af Trafikministeriet i august 1996 på baggrund af oplysninger fra A/S Storebæltsforbindelsen og DSB. Denne rapport, der den 29. august 1996 blev fremsendt til Folketingets Trafikudvalg, indeholder en vurdering af DSBs nettofordele ved forbindelsen og af DSBs betalingsevne, hvorved forstås muligheden for DSB til af de bevillinger, der samlet er afsat til DSB, at kunne afse beløb til betaling til A/S Storebæltsforbindelsen.

Det fremgår af rapporten, at det stadig er forbundet med stor usikkerhed at fastlægge forudsætningerne for indtægtsgrundlaget i relation til togtrafikken mellem Øst- og Vestdanmark efter åbningen af Storebæltsforbindelsen, og at sikre vurderinger af DSBs passagergrundlag ikke kan foretages før egentlige erfaringer i form af de faktiske trafiktal kan opnås nogle år efter ibrugtagningen.

I rapporten har Trafikministeriet ud fra en samlet afvejning af de prognoser – herunder de forudsætninger, disse bygger på – og de vurderinger, der er fremlagt, taget udgangspunkt i en passagermængde på 8,0 mill. i år 2000, svarende til en stigning på 3 mill. passagerer som følge af den faste forbindelse.

DSBs betaling til A/S Storebæltsforbindelsen blev i rapporten ud fra de i lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt fastsatte kriterier for beregning af DSBs vederlag og med den tidligere forudsætning om en realrente på 5 pct. p.a. samt under hensyntagen til nedslaget i betalingen de første 2 år efter ibrugtagningen, jf. det ovenfor anførte, beregnet til at udgøre ca. 1.240 mill. kr. årligt. Med en realrente på 4 pct. p.a. vil det årlige vederlag, efter årene med aftalt reduceret betaling, blive ca. 1.100 mill. kr.

DSBs nettofordele ved den faste forbindelse er i rapporten beregnet til i størrelsesordenen 44 mill. kr. i 1997 stigende til ca. 680 mill. kr. i år 2000.

DSBs betalingsevne i 1997-2000 er i følge rapporten lavere end DSBs nettofordele. Det skyldes bl.a., at visse af DSBs fordele vedrørende Storebæltsforbindelsen allerede er indregnet i de på forslag til finanslov for 1997 opførte bevillinger for årene 1997-2000. Hertil kommer, at DSB ikke er ydet fuld kompensation for udskillelsen af DSB-rederi i selvstændigt aktieselskab. Sidstnævnte skyldes, at kompensationen for rederiudskillelsen er sket med udgangspunkt i en ibrugtagning og dermed betaling for

benyttelsen fra 1. januar 1997, medens ibrugtagningen nu er fastsat til at ske 1. juni 1997.

DSBs betalingsevne er med de givne forudsætninger, der er baseret på en gennemgang af DSBs oplysninger og vurderinger, beregnet til -216 mill. kr. i 1997 stigende til 524 mill. kr. i år 2000, hvilket er betydeligt lavere end det beløb, der efter anlægsloven skal betales i vederlag til A/S Storebæltsforbindelsen, jf. ovenfor. Det skal tilføjes, at DSBs betalingsevne i 1997 er 30 mill. kr. højere end anført i rapporten, idet det efterfølgende er besluttet ikke at opretholde et beredskab til jernbanetransport over Storebælt i juni 1997.

I lyset af den i rapporten opgjorte betalingsevne er der på forslag til finanslov for 1997, hvor der indgår regulerede vederlag i forhold til aftalen fra november 1994, opført en budgetregulering, således at forslaget vedrørende DSB overholder de forudsatte bevillingsmæssige rammer.

Det fremgår af finanslovsforslaget, at der ville blive indledt politiske drøftelser om en ændring af anlægslovens principper for beregning af DSBs vederlag til A/S Storebæltsforbindelsen, herunder mulighederne for at afhjælpe den Storebæltsrelaterede bevillingsmangel på DSBs område.

På baggrund af disse politiske drøftelser blev der mellem regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti den 24. oktober 1996 indgået en aftale vedrørende DSB som supplement til DSB-rammeaftalen af november 1994. Denne aftale vedrører bl.a. spørgsmålet om ændret betaling for benyttelsen af Storebæltsforbindelsen. Det gælder både jernbaneforbindelsen og motorvejsforbindelsen.

Aftalen har bl.a. taget udgangspunkt i, at anlægget af en fast forbindelse over Storebælt er forsinket og bliver dyrere end forudsat ved anlægslovens vedtagelse i 1987. Forsinkelserne og fordyrelserne har især ramt jernbanedelen (oversvømmelse af tunnel, brand m.v.), og det oprindelig forudsatte forspring for jernbanedelen på 3 år i forhold til vejdelen bliver nu kun på ca. 1 år. Endvidere har det vist sig nødvendigt at nedjustere prognoserne for det antal passagerer, der vil benytte jernbaneforbindelsen, hvilket reducerer DSBs nettofordele ved den faste forbindelse. Omvendt viser prognoserne, at vejtrafikken bliver større end tidligere forventet. Det betyder, at økonomien i vejdelen ventes forbedret. Det fremhæves i aftalen, at beregningerne er behæftet med en væsentlig usikkerhed på grund af usikkerheden om størrelsen af de pågældende anlægs- og driftsudgifter, realrenten og trafikudviklingen.

I lyset af de ændrede forudsætninger og for at fastholde balancen mellem individuel og kollektiv trafik er aftaleparterne enige om at ændre den politiske af-

tale om Storebælt af 12. juni 1986 og lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt i overensstemmelse med nedenstående retningslinier.

- Den juridiske og økonomiske adskillelse mellem forbindelsens vejdel og jernbanedel ophæves. A/S Storebæltsforbindelsen bliver således ejer af det samlede anlæg. Den nye Banestyrelse forestår drift og vedligeholdelse af de jernbanetekniske anlæg. Det lyslederkabel, som indgår i jernbaneforbindelsen, tilhører dog DSB. Virksomheder, der ønsker at bruge Storebæltsanlægget som vært for andre transmissionsledninger, eksempelvis elkabler og lyslederkabler, forhandler med A/S Storebæltsforbindelsen herom.
- Takstniveauet for benyttelse af vejdelene nedsættes med 20 pct. i forhold til det i anlægsloven forudsatte. Taksterne reguleres med den almindelige prisudvikling, og niveauet tages op til revision mellem forligspartierne senest 1½ år efter ibrugtagningen. Inden for rammerne af det fastsatte takstniveau kommer selskabet med indstilling til trafikministeren om rabatstrukturen. Rabatstrukturen drøftes mellem forligspartierne. Der kan i den forbindelse bl.a. ydes rabatter til pendlere og storkunder. For lastbiler og busser kan rabatten højst udgøre 10 pct. af takstniveauet. Rabatstrukturen skal være gennemskuelig og offentlig tilgængelig.
- Der oprettes en Banestyrelse og denne, der skal være infrastrukturforvalter af jernbanedelen, opkræver afgift af jernbaneoperatørerne for benyttelse af forbindelsen og afregner med A/S Storebæltsforbindelsen. For indkøringsårene 1997 og 1998 betaler Banestyrelsen 84 og 129 mill. kr. Herefter er Banestyrelsens årlige betalinger til A/S Storebæltsforbindelsen på det foreliggende prognosegrundlag opgjort til ca. 525 mill. kr. for årene 1999 og år 2000. Beløbene er angivet i 1997-prisniveau og reguleres med den almindelige prisudvikling. Beløbet tages op til revision senest ved udgangen af år 2000. Betalingen kan opdeles i en fast og en variabel del (afgift) for benyttelsen af forbindelsen til henholdsvis passager- og godstransport. Den variable del af betalingen skal sikre, at A/S Storebæltsforbindelsen opnår en større betaling

for benyttelsen af forbindelsen, såfremt togtrafikken vokser mere end forudsat (8 mill. togrejser). Omvendt opnår A/S Storebæltsforbindelsen en lavere betaling ved en mindre benyttelse af forbindelsen.

Lovforslaget, der indebærer en udmøntning af denne del af aftalen, indeholder endvidere forslag om ændring af en række andre bestemmelser i loven om anlæg af fast forbindelse over Storebælt.

2. Statsfinansielle, økonomiske og administrative konsekvenser

Lovforslaget, der ikke har administrative konsekvenser, indebærer til og med år 2000 en væsentlig nedsættelse af det beløb, der skulle have været betalt efter anlægsloven for benyttelsen af jernbaneforbindelsen. Banestyrelsen skal således til A/S Storebæltsforbindelsen betale henholdsvis 84 og 129 mill. kr. i 1997 og 1998 og derefter et beløb på ca. 525 mill. kr. i år 1999 og 2000. De anførte beløb er i 1997 priser og reguleres med den almindelige prisudvikling. Der tillægges moms i overensstemmelse med reglerne herom, hvilket vil være bevillingsmæssigt neutralt for Banestyrelsen. Betalingen i 1999 og 2000 opdeles i en fast og variabel del som anført i aftalen. De bevillingsmæssige konsekvenser af lovforslaget er indbudgetteret på finansloven for 1997, hvormed den Storebæltsrelaterede bevillingsmangel på DSBs område bortfalder.

Takstniveauet for benyttelse af vejdelene vil i overensstemmelse med den politiske aftale blive nedsat med 20 pct. i forhold til det i anlægsloven forudsatte. Det er forbundet med vanskeligheder at beregne de nuværende faktiske gennemsnitlige takster for lastbiler og busser. Det skyldes, at der ydes rabatter til de enkelte vognmandsfirmaer. Disse rabatter er i en række tilfælde individuelt fastsatte og kendes derfor ikke præcist. Det fremtidige takstniveau vil blive fastsat med udgangspunkt i de gældende, faktiske satser – det vil sige med hensyntagen til rabataftaler m.v. Der vil kunne ydes visse rabatter, der for lastbiler og busser højst vil kunne udgøre 10 pct. af takstniveauet. Med udgangspunkt i de i den politiske aftale fastlagte takster, jf. nedenfor, kommer selskabet med et oplæg til den samlede takst- og rabatstruktur til drøftelse mellem forligspartierne.

Takster på fast forbindelse over Storebælt for personbiler m.v. (1996-priser)

	kr. incl. moms
Personbil og lille varebil	200
Personbil med påhængsvogn/campingvogn, campingbil samt minibus indtil 12 personer ¹⁾	300
Minibus indtil 17 personer ¹⁾	400
Motorcykel m/u sidevogn	100

¹⁾ For passagerer udover 5 betales takst som for buspassagerer.

Takster på fast forbindelse over Storebælt for lastbiler, busser m.v. (1996-priser)

	kr. excl. moms
Varebil over 6 m samt lastbil indtil 10 m	400
Lastbil over 10 m	640
Bus: ²⁾	
Grundpris	704
Pris pr. voksen passager	24
Pris pr. barn (4-11 år)	12
Maksimumpris	1.800

²⁾ Inkl. fører og 1 person.

De økonomiske konsekvenser for A/S Storebæltsforbindelsen af den lavere betaling for benyttelsen af jernbaneforbindelsen samt de lavere overfartspriser for vejdelen er vanskelige at angive præcist, idet de beror på en række elementer, der er overordentlig vanskelige at forudsige. Hertil kommer, at såvel betalingerne for brugen af jernbaneforbindelsen som taksterne for benyttelsen af vejforbindelsen er forudsat taget op til revision omkring år 2000, når der er indhøstet erfaringer vedrørende trafikudviklingen m.v. Under forudsætning af en fastholdelse af de nuværende forudsætninger om taksterne m.v. og ved et niveau for den samlede trafikstigning på godt og vel en fordobling af vejtrafikken over Storebælt efter åbningen af vejforbindelsen samt ved en realrente på 4 pct. p.a. kan forbindelsen forventes tilbagebetalt inden for 35 år. Der er ved disse beregninger set bort fra virkningerne af eventuel selskabsskat.

Storebæltsforbindelsen og takstpolitikken for denne vil påvirke økonomien for de færgefarter, der konkurrerer med forbindelsen. Det drejer sig om Kattegatruterne, der i disse år er præget af øget konkurrence bl.a. ved indførelse af hurtigfærger på ruterne Århus-Kalundborg (Catlink) og Odden-Ebeltoft (Molslinien) samt om Spodsbjerg-Tårs ruten.

Ifølge § 13 i loven kan trafikministeren pålægge A/S Storebæltsforbindelsen i et nærmere fastsat omfang at opretholde en bilfærgeforbindelse mellem

Sjælland og Jylland over Kattegat og en bilfærgeforbindelse mellem Spodsbjerg og Tårs. Denne bestemmelse skal ses i lyset af den politiske aftale om Storebælt af 12. juni 1986 hvoraf fremgår, at A/S Storebæltsforbindelsen skal sørge for besejlingen på de nævnte ruter, såfremt der ikke er et driftsøkonomisk grundlag herfor efter åbningen af den faste forbindelse. Af bemærkningerne til lovforslaget om anlæg af fast forbindelse over Storebælt fremgår, at det er formodningen, at både en nordlig og en sydlig rute kan opretholdes på et driftsøkonomisk grundlag, dvs. uden tilskud.

Det er forbundet med usikkerhed at vurdere virkningerne for de nævnte færgeruter af takstnedsættelsen på Storebæltsforbindelsen. Det vil i stor udstrækning afhænge af, hvordan rederierne vil reagere på de lavere takster. Såfremt en anvendelse af § 13 i loven skulle blive aktuel, må det forudsættes, at besejlingen af ruterne udbydes i licitation i henhold til EU-reglerne herom.

3. Miljømæssige konsekvenser

Takstnedsættelsen på Storebælt vil medføre en øget vejtrafik på den faste forbindelse. Det behøver ikke at betyde en øget luftforurening. Det skyldes primært, at en del af den øgede trafik vil være overflytning af trafik fra Kattegatruterne. En tur Århus-Kalundborg med en Kattegatfærge giver anledning

til væsentlig mere CO₂-udslip end en biltur til Århus via Storebælt. Hertil kommer, at en del af den øgede trafik erstatter trafik, der tidligere er foregået som trafik internt i Østdanmark og Vestdanmark.

Trafikministeriet har foretaget miljøberegninger under forudsætning af en stigning i vejtrafikken på op til 2.000 køretøjer pr. døgn. 50 pct. forudsættes overflyttet fra de nuværende Kattegatruter, dels hurtigfærger og dels konventionelle færger. De resterende 50 pct. forudsættes at være et trafikspring i Øst-Vest trafikken med en gennemsnitlig rejselængde på 150-200 km.

Der er i ovenstående beregninger ikke taget hensyn til, at en overflytning fra fly til bil som følge af takstnedsættelsen også kan have en positiv indflydelse på CO₂ reduktionen.

Med en gennemsnitlig belægning på færgerne på 50-60 pct. giver det et fald i CO₂-udslippet på omkring 15.000 tons under forudsætning af, at færgeudbudet falder svarende til faldet i trafikgrundlaget.

Det er vanskeligt at vurdere, om færgerne på trods af en eventuel overflytning stadig vil sejle med en ringere belægning, så CO₂ reduktionen bliver mindre. På det lange sigt må det dog lægges til grund, at færgeudbudet i stort omfang afstemmes i forhold til trafikgrundlaget.

På baggrund af ovennævnte miljøvurdering skønnes det, at CO₂-udslippet ikke vil stige som følge af takstnedsættelsen.

Der er på tilsvarende vis også foretaget beregninger af udslippet af kvælstofoxider, kulbrinter og partikler. Hvis biler med katalysatorer og lastbiler, der opfylder Euro 1-normen sammenlignes med den nuværende færgeteknologi, vil der være tale om et nogenlunde uændret niveau. Imidlertid er der sandsynligvis fremover mulighed for at reducere udslippene betydeligt – ikke mindst fra færgefarten. Selv hvis der i de kommende år sker en væsentlig indsnævring i forskellene mellem færgefart og vejtrafik, vil der kun være tale om meget små ændringer i emissionerne som følge af takstnedsættelsen.

Støjmessigt vil takstnedsættelsen medføre en stigning. Såfremt det lægges til grund, at en takstnedsættelse på 20 pct. medfører en stigning i vejtrafikken på op mod 2.000 biler dagligt samt under forudsætning af uændret fordeling mellem tunge og lette køretøjer, vil takstnedsættelsen medføre en forøgelse af støjniveauet med under en dB. Det vil være motorvejen i begge ender af broen, som går uden om byområderne, der får denne forøgelse, medens forøgelsen for sidetraffic til motorvejen næppe vil blive mærkbar. Samlet må støjforøgelsen fra vejtrafik således betragtes som ubetydelig. Togtrafikken forventes at stige i overensstemmelse med de oprindelige forvent-

ninger og er således omfattet af den prioritering, der finder sted i forbindelse med DSBs eksisterende støjisoleringsordning.

Togtrafikken forventes at stige i overensstemmelse med de oprindelige forventninger. Det skyldes blandt andet overflyttede passagerer fra indenrigs-fly. Hvad angår CO₂ udslip skønnes dette at medføre en samlet reduktion i udslippet på ca. 50.000 tons, svarende til 0,5 pct. af transportsektorens samlede CO₂ udslip. Med aftalen om reduktion af DSBs betaling for brug af den faste jernbaneforbindelse er det økonomiske grundlag for jernbanernes konkurrenceevnefordel blevet sikret.

4. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Anlægget af Storebæltsforbindelsen vil indebære betydelige tidsmæssige og økonomiske gevinster for store dele af erhvervslivet i tilknytning til varetransporter og erhvervsmæssig persontransport. Konkurrencen fra den faste forbindelse må dog antages at få en negativ økonomisk effekt på en række færgeoverfarter.

De lavere takster m.v., der følger af lovforslaget, vil forstærke de generelt positive erhvervsøkonomiske effekter.

5. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indebærer en tilpasning af den nuværende ordning vedrørende forbindelsen til den EU-ret, der er vedtaget gennem de senere år på jernbaneområdet.

Anlægsloven foreskriver, at brugsretten til jernbaneforbindelsen i sin helhed skal overlades til DSB fra ibrugtagningstidspunktet.

EU's politik på jernbaneområdet tilsigter principielt indførelse af konkurrence mellem flere operatører, og dette er i dag en realitet for visse former for jernbanevirksomhed, jf. Rådets direktiv (91/440/EØF) om udvikling af Fællesskabets jernbaner. Der skal herefter sikres andre jernbaneoperatører, der ønsker at udføre transporter, adgang til jernbaneinfrastrukturen. Det er infrastrukturforvalteren, som efter direktivet er den, der anlægger og vedligeholder jernbaneinfrastrukturen, og som er ansvarlig for forvaltningen af regulerings- og sikkerhedssystemerne. Dette direktiv suppleres af Rådets direktiv af 19. juni 1995 (95/19/EØF) om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter, hvorefter der bl.a. ikke må foretages forskelsbehandling ved opkrævningen af afgifter for tjenester af tilsvarende art på samme marked.

Det er Banestyrelsen, der efter forslaget bliver infrastrukturforvalter for jernbaneforbindelsen, og ef-

ter lovforslaget har DSB ikke en eksklusiv brugsret, hvilket i sig selv kan begrunde en revision af betalingsordningen vedrørende jernbaneforbindelsen. Lovforslaget indebærer, at de afgifter, som Banestyrelsen som infrastrukturforvalter opkræver, kan fastsættes i overensstemmelse med direktivets bestemmelser, idet disse afgifter principielt kan fastsættes uafhængigt af det beløb, som Banestyrelsen skal betale til A/S Storebæltsforbindelsen.

Rådets direktiv (93/89/EØF) af 25. oktober 1993 om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer er gennemført i Danmark ved indførelsen af en ordning med brugsafgifter (vignetteordningen). Direktivet er ved EU-domstolens afgørelse af 5. juli 1995 annulleret på grund af en procedurefejl i forbindelse med direktivets vedtagelse, men ved dommen er direktivets retsvirkninger opretholdt, indtil Rådet vedtager nye regler, som nu er genstand for behandling. Efter direktivets artikel 7 må der som hovedregel ikke samtidig opkræves vejafgifter og benyttelsesafgifter for anvendelse af en og samme strækning, men for benyttelsen af broer og tunneler kan der opkræves en egentlig vejafgift, uanset der betales brugsafgift.

6. Høring

Lovforslaget har været sendt til høring i Statsministeriet, Justitsministeriet, Udenrigsministeriet, Finansministeriet, Erhvervsministeriet, Skatteministeriet, Miljø- og Energiministeriet, A/S Storebæltsforbindelsen og DSB.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Bestemmelsen er en konsekvens af, at Ministeriet for Offentlige Arbejder har ændret betegnelse til Trafikministeriet.

Til nr. 2

Efter bestemmelsen i lovens § 7 bemyndiges ministeren til at indstille DSBs færgefart mellem Korsør og Nyborg, når jernbaneforbindelsen tages i brug, og DSBs færgefart mellem Halsskov og Knudshoved, når motorvejsforbindelsen tages i brug.

DSBs rederivirksomhed er i medfør af lov nr. 231 af 4. april 1995 udskilt i et aktieselskab, DSB Rederi A/S, som opretholder besejlingen på de to færgeruter til ibrugtagningen af henholdsvis jernbaneforbindelsen og motorvejsforbindelsen. Lovens § 7 er såle-

des overflødig og foreslås ophævet efter bestemmelsen i nr. 2 i lovforslaget.

Til nr. 3

Bestemmelsen i lovens § 8, stk. 5, indebærer, at Arbejdsmarkedets Tillægspension og Lønmodtagerens Dyrtidsfond har fortrinsret til at yde lån på til sammen indtil 60 pct. af A/S Storebæltsforbindelsens samlede lånebehov, forudsat at gunstigere vilkår ikke kan opnås på markedet.

Denne fortrinsret har ikke været udnyttet i praksis, hvorfor bestemmelsen foreslås ophævet.

Til nr. 4

Forslaget til ændring af lovens §§ 9-11 indebærer, at ejendomsretten til jernbaneforbindelsen ikke skal overgå til DSB eller den nye Banestyrelse, og A/S Storebæltsforbindelsen bevarer derfor ejendomsretten til det samlede anlæg bortset fra ejendomsretten til lyslederkablet på forbindelsen, der skal overgå til DSB uden vederlag. Forslaget medfører videre ændringer af de eksisterende bestemmelser om betaling for benyttelsen af såvel jernbaneforbindelsen som motorvejsforbindelsen.

(§ 9) Banestyrelsen skal efter stk. 1 betale en afgift til A/S Storebæltsforbindelsen for jernbanevirksomhedernes benyttelse af jernbaneforbindelsen. Afgiften fastsættes af trafikministeren. Det vil ske i overensstemmelse med aftalen af 24. oktober 1996 og efter drøftelse mellem aftaleparterne. Selskabet opkræver ikke afgifter hos den enkelte jernbanevirksomhed, hvilket er en naturlig følge af, at Banestyrelsen skal være infrastrukturforvalter for denne strækning, der udgør en integreret del af den danske jernbaneinfrastruktur.

Bestemmelsen i stk. 2 indebærer, at det er Banestyrelsen og ikke selskabet, der træffer afgørelse om jernbanevirksomhedernes benyttelse af forbindelsen (forvalteropgaven), idet det er en forudsætning for at kunne udøve forvaltningen af udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturen på en rationel måde. I konsekvens heraf indebærer bestemmelsen i stk. 3, at det er Banestyrelsen, der forestår og bekoster drift og vedligeholdelse af jernbanetunnelen under Østerrenden, af jernbaneanlægget over Vesterrenden, hvorved forstås pilleskafter og brofaget, og af samtlige jernbanetekniske anlæg for hele forbindelsen.

Efter bestemmelsen i stk. 4 er det trafikministeren, der fastsætter afgifterne for jernbanevirksomhedernes benyttelse af forbindelsen. Bestemmelsen giver mulighed for, at afgifterne kan fastsættes som en integreret del af de afgifter, der vil blive fastsat for benyttelsen af den øvrige infrastruktur, der administrere-

res af Banestyrelsen. Samtidig bemyndiges trafikministeren til at afgøre alle tvivsspørgsmål, der måtte opstå mellem Banestyrelsen og A/S Storebæltsforbindelsen, herunder spørgsmål vedrørende drift og vedligeholdelse, forsikringsforhold samt afgiftsbetalingen.

Den i aftalen forudsatte revision af afgiften senest ved udgangen af år 2000 vil bl.a. ske i lyset af trafikudviklingen samt renteutviklingen og dermed den økonomiske situation for A/S Storebæltsforbindelsen.

(§ 10) Lyslederkablet på Storebæltsforbindelsen, der forbinder det eksisterende DSB-transmissionsnet på Sjælland med nettet på Fyn, benyttes bl.a. til signalfremføring for jernbanens styre- og sikringsanlæg. Det skal efter aftalen af 24. oktober 1996 vederlagsfrit overgå til DSB fra selskabet, der har bekostet dette kabel.

Trafikministeren bemyndiges til at gennemføre denne overdragelse fra det statslige selskab til DSB, hvilket kan ske ved, at trafikministeren pålægger selskabet at gennemføre denne overdragelse, jf. herved anlægslovens § 12, stk. 3, hvorefter trafikministeren kan give selskabet generelle eller specielle instrukser om spørgsmål af væsentlig betydning. Bestemmelsen indebærer, at selskabet og Banestyrelsen skal have en vederlagsfri brugsret til benyttelsen af lyslederkablet når dette sker til formål, der har tilknytning til forbindelsen, herunder driften af overvågningsanlæg og skibsovervågningssystem.

(§ 11) Det fremgår af den gældende lov, at afgifterne for benyttelsen af motorvejsforbindelsen ved dens åbning skal være af samme størrelsesorden som de tilsvarende færgetakster på tidspunktet for forbindelsens ibrugtagning med fradrag af biltrafikkens egne omkostninger til kørsel på forbindelsen.

Efter lovforslaget bemyndiges trafikministeren til at fastlægge niveauet for afgifterne, principperne for disses regulering samt – efter indstilling fra A/S Storebæltsforbindelsen – afgifts- og rabattstrukturen.

De afgifter og rabatter, der vil være gældende ved åbningen af vejforbindelsen medio 1998, vil blive fastlagt i overensstemmelse med den politiske aftale af 24. oktober 1996 og efter drøftelse mellem aftaleparterne. Afgifterne og rabatterne vil blive revideret med passende mellemrum – første gang som forud-

sat i aftalen senest 1½ år efter ibrugtagningen. Sådanne revisioner vil ligeledes blive drøftet mellem aftaleparterne. Revisionerne vil bl.a. ske i lyset af trafikudviklingen og renteutviklingen samt konkurrencesituationen for forbindelsen og dermed den økonomiske situation for selskabet. Der vil blive givet passende varsler ved ændringer i afgifter og rabatter.

Det bemærkes, at der senere vil blive fremsat lovforslag om hjemmel til opkrævning af en kontrolafgift for bilister, der unddrager sig betaling.

Til nr. 5

Efter lovens § 12, stk. 1, består selskabets bestyrelse af 8 medlemmer, der beskikkes af ministeren. I overensstemmelse med aktieselskabsloven indebærer forslaget, således som det allerede er tilfældet vedrørende de øvrige broselskaber, at bestyrelsen vælges på selve generalforsamlingen, der ligeledes vil kunne træffe bestemmelse om ændring i antallet af bestyrelsesmedlemmer.

Til nr. 6-10

A/S Storebæltsforbindelsen kan efter loven foretage skattemæssige afskrivninger på den faste forbindelse på grundlag af anskaffelsessummen, og efter lovens §§ 16-17 pristalsreguleres afskrivningsgrundlaget efter regler, der tidligere har været gældende for indeksering af afskrivningsgrundlaget efter afskrivningsloven.

Regler i afskrivningsloven om indeksering blev ophævet ved lov nr. 217 af 10. april 1991, og i konsekvens heraf indebærer bestemmelsen i nr. 6, hvorefter lovens § 16 ophæves, at selskabets adgang til indeksering af afskrivningsgrundlaget ophører.

I konsekvens heraf foreslås ved bestemmelserne i nr. 7-9 ændringer i lovens § 17, der endvidere er en følge af, at den nuværende adskillelse mellem forbindelsens vejdel og jernbanedel ophæves. Dette er også baggrunden for bestemmelsen i nr. 10, hvorefter lovens § 18 ophæves. Denne bestemmelse foreskriver, at skattemæssige afskrivninger skal foretages særskilt for jernbaneforbindelsen og vejforbindelsen, ligesom der er regler om den skattemæssige afskrivning ved overdragelse til DSB af jernbaneforbindelsen.

Bilag

*I dette bilag er (med mindre skrift)
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,
der berøres af lovforslaget*

§ 1

I lov nr. 380 af 10. juni 1987 om anlæg af fast forbindelse over Storebælt foretages følgende ændringer:

1. Overalt i loven ændres »Ministeren for offentlige arbejder« til: »Trafikministeren« og »ministeren for offentlige arbejder« til: »trafikministeren«.

2. § 7 ophæves.

§ 7. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at indstille DSBs færgefart mellem Korsør og Nyborg, når jernbaneforbindelsen tages i brug, og DSBs færgefart mellem Halsskov og Knudshoved, når motorvejsforbindelsen tages i brug.

3. § 8, stk. 5, ophæves.

Stk. 5. Arbejdsmarkedets Tillægspension og Lønmodtagernes Dyrtidsfond har lige fortrinsret til at yde lån på tilsammen indtil 60 pct. af selskabets samlede lånebehov, forudsat at gunstigere vilkår ikke kan opnås på markedet.

4. §§ 9-11 affattes således:

»§ 9. For jernbanevirksomhedernes benyttelse af forbindelsen betaler Banestyrelsen en afgift til selskabet. Afgiften fastsættes af trafikministeren.

Stk. 2. Banestyrelsen træffer afgørelse om jernbanevirksomhedernes benyttelse af forbindelsen.

Stk. 3. Banestyrelsen forestår drift og vedligeholdelse af jernbanetunnelen under Østerrenden, af jernbaneanlægget over Vesterren-

den og af de jernbanetekniske anlæg på forbindelsen og affholder udgifterne herefter.

Stk. 4. Trafikministeren fastsætter afgifterne for jernbanevirksomhedernes benyttelse af jernbaneforbindelsen og afgør eventuelle tvivlsspørgsmål mellem selskabet og Banestyrelsen.

§ 10. Trafikministeren bemyndiges til at træffe afgørelse om, at selskabet vederlagsfrit kan overdrage ejendomsretten til lyslederkablet på jernbaneforbindelsen til DSB, idet selskabet og Banestyrelsen dog har en vederlagsfri brugsret til dette kabel til formål, der har tilknytning til forbindelsen og til dennes benyttelse.

§ 11. For benyttelsen af motorvejsforbindelsen opkræver selskabet afgifter.

Stk. 2. Trafikministeren fastsætter niveauet for afgifterne og principperne for regulering heraf samt efter indstilling fra selskabet afgifts- og rabatstrukturen.«

§ 9. Samtidig med, at jernbaneforbindelsen tages i brug, skal selskabet overlade DSB brugsretten til denne forbindelse.

Stk. 2. DSB forestår og affholder udgifter til drift og vedligeholdelse af jernbanetunnelen under Østerrenden og af de jernbanetekniske anlæg på broen over Vesterrenden.

Stk. 3. DSBs vederlag for benyttelse af den faste forbindelse skal dække følgende udgifter:

- 1) Den udgift, der er nødvendig til at forrente og afdrage de udgifter, der er forbundet med anlægget af jernbanetunnelen under Østerrenden, herunder finansieringsomkostninger og andre følgeudgifter. Udgif-

ter, der måtte blive afholdt af hensyn til anlæggets 2. etape, medregnes ikke.

- 2) Den tilsvarende udgift, som kan henføres til jernbanens andel i den del af anlægget over Vesterrenden, der udføres som led i 1. etape, jf. § 3, stk. 2. Denne andel fastsættes ud fra den forudsætning, at DSB gennem vederlaget skal udrede halvdelen af udgifterne til det samlede anlæg over Vesterrenden.
- 3) Udgift til drift og vedligeholdelse af broen over Vesterrenden, indtil motorvejsforbindelsen tages i brug.
- 4) Efter motorvejsforbindelsens ibrugtagning halvdelen af udgiften til drift og vedligeholdelse af broen over Vesterrenden, bortset fra den udgift, der medgår til vejbanens drift og vedligeholdelse.

Stk. 4. DSBs vederlag opgøres årligt. Der betales månedlige à conto-beløb, første gang den første måned efter 1. etapes ibrugtagning.

Stk. 5. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter grænsen mellem det anlæg, der henregnes til Østerrenden, og det anlæg, der henregnes til Vesterrenden, og afgør eventuelle tvivlsspørgsmål om fordeling af anlægs- og vedligeholdelsesudgifterne. Udgifter til afhjælpningsforanstaltninger, jf. § 5, ved anlæg af jernbanetunnelen under Østerrenden, der vil kunne billiggøre anlægget af 2. etape, fordeles af ministeren mellem anlægsudgiften til jernbaneforbindelsen og anlægsudgiften til motorvejsforbindelsen.

Stk. 6. De udgifter, der er forbundet med anlæg af jernbaneforbindelsen, opgøres løbende og forudsættes forrentet og afdraget over 30 år fra ibrugtagning af 1. etape. Renten beregnes som den gennemsnitlige totale låneomkostning for selskabets samlede, på et givet tidspunkt aktuelle lånemasse. Der tilstræbes et sådant betalingsforløb, at den årlige ydelse er af konstant størrelse målt i faste priser. Ministeren for offentlige arbejder afgør eventuelle tvivlsspørgsmål.

§ 10. Når anlægsudgifterne til jernbaneforbindelsen, jf. § 9, stk. 3, er fuldt betalt gennem vederlaget, skal ejendomsretten til jernbanetunnelen under Østerrenden overdrages til DSB. Samtidig indgås en samejekontrakt mellem selskabet og DSB om anlægget over Vesterrenden, hvorved DSB erhverver en andpart på halvdelen af dette anlæg.

§ 11. For benyttelsen af motorvejsforbindelsen opkræver selskabet afgifter. Disse skal ved vejforbindelsens åbning være af samme størrelsesorden som de tilsvarende færgetakster på tidspunktet for forbindelsens ibrugtagning med fradrag af biltrafikkens egne omkostninger til kørsel på forbindelsen. Principperne for regulering af taksterne skal godkendes af ministeren for offentlige arbejder med tilslutning fra finansudvalget.

Stk. 2. Når den del af udgifterne til etablering af anlægget, som skal henregnes til motorvejsforbindelsen, er inddækket, fastsættes taksterne eller principperne for deres beregning af ministeren for offentlige arbejder med tilslutning fra finansudvalget.

5. § 12, stk. 1, ophæves.

Stk. 2 og 3 bliver stk. 1 og 2.

§ 12. Aktieselskabets bestyrelse består af 8 medlemmer, der beskikkes af ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 2. Selskabets vedtægter og bestyrelsens forretningsorden samt ændringer i disse skal godkendes af ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 3. Ministeren for offentlige arbejder kan om spørgsmål af væsentlig betydning give generelle eller specielle instrukser og direktiver for virksomheden.

6. § 16 ophæves.

§ 16. Afskrivningsgrundlaget reguleres ved slutningen af hvert indkomstår med samme procent som den, hvormed reguleringspristallet for april i indkomståret er ændret i forhold til reguleringspristallet for april året før. De årlige procentvise ændringer opgøres på grundlag af reguleringspristallet, der har januar 1980 = 100, og afrundes til hele procenter. Grundlaget kan dog ikke reguleres i anskaffelsesåret. Hvis indkomståret ikke er sammenfaldende med kalenderåret, sker reguleringen på grundlag af reguleringspristallet for april i det kalenderår, som indkomståret træder i stedet for, sammenholdt med reguleringspristallet for april året før.

7. I § 17, stk. 1, 1. pkt., udgår: »pristalsregulering efter bestemmelsen i § 16«.

8. I § 17, stk. 1, 2. pkt., ændres »den pristalsregulerede anskaffelsessum« til: »anskaffelsessummen«.

9. I § 17, stk. 2, ændres »hver forbindelse« til »forbindelsen«.

§ 17. Afskrivning foretages med indtil 6 pct. af anskaffelsessummen pristalsreguleret efter bestemmelsen i § 16. I det indkomstår, hvori summen af de anvendte afskrivningsprocenter overstiger 60, og i de følgende år kan afskrivning dog kun foretages med indtil 2 pct. af den pristalsregulerede anskaffelsessum.

Stk. 2. Summen af de anvendte afskrivningsprocenter for hver forbindelse kan ikke overstige 100.

10. § 18 ophæves.

§ 18. Skattemæssige afskrivninger skal foretages særskilt for jernbane- og vejforbindelsen.

Stk. 2. Ved overdragelsen til DSB af ejendomsretten til jernbaneforbindelsen over Østerrenden og halvdelen af ejendomsretten til forbindelsen over Vesterrenden ophører aktieselskabets afskrivningsret for så vidt angår det overdragne.

Stk. 3. Der kan ikke foretages skattemæssig afskrivning af det overdragne i det indkomstår, hvori overdragelsen finder sted.

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Skriftlig fremsættelse (27. november 1996)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Herved tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt.

(Lovforslag nr. L 97).

Lovforslaget gennemfører den del af aftalen vedrørende DSB af 24. oktober 1996 mellem regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti, der omhandler betaling for tog- og vejtrafikkens benyttelse af Storebæltsforbindelsen. Lovforslaget skal således ses i sammenhæng med lovforslaget om Banestyrelsen m.v. Endvidere indeholder lovforslaget ændring af en række andre bestemmelser i loven om anlæg af fast forbindelse over Storebælt.

Lovforslaget ophæver den juridiske og økonomiske adskillelse mellem forbindelsens vejdel og jernbanedel. Herefter er A/S Storebæltsforbindelsen ejer af det samlede anlæg. Banestyrelsen forestår den samlede drift og vedligeholdelse af anlæggets jernbanedel. For jernbanevirksomhedernes benyttelse af forbin-

delsen betaler Banestyrelsen en årlig afgift til A/S Storebæltsforbindelsen, der er reduceret væsentligt i forhold til det beløb DSB skal betale i henhold til gældende lov.

For benyttelsen af motorvejsforbindelsen opkræver A/S Storebæltsforbindelsen en afgift, som ligeledes nedsættes i forhold til det i anlægsloven forudsatte. Benyttelsesafgifterne, der efter lovforslaget fastsættes af trafikministeren, er i lovforslagets bemærkninger fastsat for de første år efter ibrugtagningen.

Regeringen ser lovforslaget som et vigtigt led i at sikre gode betingelser for, at Storebæltsforbindelsen vil kunne fungere bedst muligt, når den tages i brug. Forbindelsen vil således give den kollektive trafik forbedrede muligheder for at tage konkurrencen op med andre transportformer. Den vil også medføre en væsentlig nedbringelse af den økonomiske og tidsmæssige barriere på Storebælt, hvilket vil være til gavn for både dansk erhvervsliv og befolkningen.

Hermed tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til det høje Tings velvillige behandling.