



Til beslutningsforslag nr. B 62

Folketinget 2014-15

Betænkning afgivet af Transportudvalget den 21. maj 2015

## Betænkning

over

### Forslag til folketingsbeslutning om fjernelse af afgiften for biler m.v. på Storebæltsbroen

[af Merete Riisager (LA) m.fl.]

#### 1. Udvalgsarbejdet

Beslutningsforslaget blev fremsat den 29. januar 2015 og var til 1. behandling den 11. marts 2015. Beslutningsforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transportudvalget.

#### Møder

Udvalget har behandlet beslutningsforslaget i 3 møder.

#### Spørgsmål

Udvalget har stillet 2 spørgsmål til transportministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

Udvalgets spørgsmål til transportministeren og dennes svar herpå er optrykt som bilag 2 til betænkningen.

#### 2. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af LA) indstiller beslutningsforslaget til *forkastelse*.

Venstres, Socialdemokratiets, Dansk Folkepartis, Radikale Venstres, Socialistisk Folkepartis og Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget understreger, at den rentebærende nettogæld i Storebæltsforbindelsen udgjorde 23,5 mia. kr. ved udgangen af 2014. Hertil er der løbende udgifter for over 0,5 mia. kr. om året til drift, vedligehold og reinvesterings, hvilket vil stige, i takt med at forbindelsen bliver ældre.

Som led i aftalen om en grøn transportpolitik, som alle Folketingets partier undtagen Enhedslisten står bag, blev det besluttet, at A/S Storebælt til og med 2022 skal bidrage med

i alt 9 mia. kr. til Infrastruktur fonden. Beløbet er allerede udmøntet til en lang række konkrete infrastrukturprojekter.

Der er desuden et hensyn at tage til færgegarantien på Kattegat, som vil blive udløst, hvis afgifterne for biler fjernes. Aftalen om Storebæltsforbindelsen indebærer således, at der skal opretholdes to færgeruter henholdsvis nord og syd for Storebælt. Mols-Linien sejler i dag på kommercielle vilkår, hvilket ikke ville kunne lade sig gøre, hvis det blev gratis at passere Storebælt. Ligeledes ville den årlige under-skudsdækning til Spodsbjerg-Tårs stige, hvis passage af Storebælt blev gratis.

Samlet set vil det være økonomisk uansvarligt at overlade gælden og den økonomiske byrde forbundet med vedligehold m.v. og færgegarantien til de danske skatteydere.

V, S, DF, RV, SF og KF er åbne over for at se på tiltag, der kan forbedre pendlernes vilkår på Storebælt. De muligheder vil man skulle undersøge nærmere. Det er en forudsætning, at det ikke må få alvorlige økonomiske konsekvenser for økonomien i Storebæltsforbindelsen.

Et *mindretal* i udvalget (LA) indstiller beslutningsforslaget til *vedtagelse uændret*.

Alternativet, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurinn og Javnaðarflokkurinn var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

Jens Joel (S) Karin Gaardsted (S) Rasmus Horn Langhoff (S) fmd. Mette Reissmann (S) Orla Hav (S) Rasmus Prehn (S)

Anne Sina (S) Andreas Steenberg (RV) Ida Auken (RV) Lone Lokindt (RV) Anne Baastrup (SF) Jonas Dahl (SF)

Henning Hyllested (EL) Per Clausen (EL) Lars Dohn (EL) Thomas Danielsen (V) Martin Geertsen (V)

*Flemming Damgaard Larsen (V) Lars Christian Lilleholt (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Karsten Nonbo (V)*

*Hans Christian Schmidt (V) Kim Christiansen (DF) Morten Marinus (DF) Mette Hjerminde Dencker (DF)*

*Leif Mikkelsen (LA) Villum Christensen (LA) Mike Legarth (KF) Tom Behnke (KF)*

Alternativet, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Det Konservative Folkeparti (KF)	8
Socialdemokratiet (S)	47	Alternativet (ALT)	1
Dansk Folkeparti (DF)	22	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Radikale Venstre (RV)	17	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	12	Sambandsflokkurin (SP)	1
Enhedslisten (EL)	12	Javnaðarflokkurin (JF)	1
Liberal Alliance (LA)	9		

**Oversigt over bilag vedrørende B 62**

<b>Bilagsnr.</b>	<b>Titel</b>
1	Tidsplan for udvalgets behandling af beslutningsforslaget
2	1. udkast til betænkning

**Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende B 62**

<b>Spm.nr.</b>	<b>Titel</b>
1	Spm. om at redegøre for finansieringen af Storebæltsbroen, herunder hvilke forlig der er tilknyttet denne faste forbindelse og den afledte brugerbetaling, til transportministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om, hvilke økonomiske konsekvenser det vil medføre, hvis man stoppede brugerbetalingen på Storebæltsbroen, til transportministeren, og ministerens svar herpå

## Udvalgets spørgsmål til transportministeren og dennes svar herpå

Spørgsmålene og svarene er optrykt efter ønske fra SF.

### Spørgsmål 1:

Vil ministeren give en redegørelse for finansieringen af Storebæltsbroen, herunder hvilke forlig der er tilknyttet denne faste forbindelse og den afledte brugerbetaling?

### Svar:

Lov om anlæg af en fast forbindelse over Storebælt blev vedtaget i Folketinget den 10. juni 1987 af S, V, K, CD og KRF. Af loven fremgår det, at forbindelsen opføres og ejes af et aktieselskab, hvis aktiekapital ejes af staten. Ved forbindelsens ibrugtagning i 1998 udgjorde den rentebærende nettogæld ca. 36 mia. kr. i årets priser, som finansieres via lån med staten som garant for lånenes forrentning og afdrag. Lånene tilbagebetales via indtægter fra vej og bane.

For vejdelen blev det med loven fastsat, at selskabet opkræver takster til dækning af de løbende driftsudgifter samt forrentning og afskrivning af optagne lån. Taksterne for biltrafikken skulle, med fradrag af trafikanternes egne omkostninger til passage af forbindelsen, svare til de tilsvarende færgetakster på tidspunktet for forbindelsens ibrugtagning.

Vejtaksterne er i flere omgange blevet reduceret siden lovens vedtagelse senest i 2005, hvor der blev indgået en politisk aftale mellem forligspartierne S, V og K om at sænke taksterne for blandt andet person- og varebiler med 20 pct. Vejtaksterne er herudover fra åbningen af forbindelsen generelt blevet pristalsreguleret med forbrugerprisindekset, idet de med dette udgangspunkt fastsættes af transportministeren efter indstilling fra Sund & Bælt. Vejindtægterne udgjorde knap 2,8 mia. kr. i 2014.

Jernbanebetalingen, der ligeledes er fastlagt i de politiske aftaler, består dels af en brugerbetaling fra jernbanevirksomhederne, dels af en bevilling på finansloven, som A/S Storebælt har modtaget, siden selskabet i 2005 overtog vedligehold og reinvesteringer af jernbanedelen på forbindelsen fra Banedanmark. Efter en reduktion af jernbanetilskuddet på 200 mio. kr. fra 2015, som følge af den politiske aftale om vækstpakken af juni 2014 mellem regeringen (S og R), V, DF, SF, EL og K, udgør Banedanmarks betaling til A/S Storebælt i 2015 592 mio. kr., hvoraf 344 mio. kr. hidrører fra opkrævning af jernbanevirksomhederne, mens den resterende del finansieres via finansloven.

Af det politiske forlig om en reduktion af taksterne på Storebæltsforbindelsen fra 2005 følger det, at A/S Storebælt via en færgegaranti i færgeloven fortsat skal sikre, at der er mindst én færgerute over Kattegat samt en rute mellem Spodsbjerg og Tårs, såfremt der ikke er et grundlag for at drive ruterne kommercielt. Mols-Linjen A/S driver i dag færgeruterne Odden-Aarhus/Ebeltoft på kommercielle vilkår, mens A/S Storebælt yder et årligt tilskud til besejlingen af Spodsbjerg-Tårs. Beløbet udgjorde 39 mio. kr. i 2014.

A/S Storebælt er desuden via aftalen om en grøn transportpolitik fra 2009 (S, R, V, DF, SF, LA og K) forpligtiget til at bidrage med i alt 9 mia. kr. til Infrastruktur fonden senest ved regnskabsåret 2022. Der er hidtil udloddet i alt 1,8 mia. kr. i udbytte hertil.

### Spørgsmål 2:

Hvilke økonomiske konsekvenser vil det medføre, hvis man stoppede brugerbetalingen på Storebæltsbroen?

### Svar:

Af beslutningsforslag B 62 fremgår det, at det alene påtænkes at fjerne betalingen fra køretøjer på vejdelene, hvoraf det må udledes, at jernbanebetalingen opretholdes. Det fremgår af forslaget, at der årligt tilføres et beløb til A/S Storebælt svarende til tabet fra vejindtægterne, hvormed A/S Storebælt ifølge be-

slutningsforslaget kan fortsætte sine aktiviteter (drift, afskrivning, finansielle poster, udlodning til Infrastrukturfonden mv.) som hidtil. Det skal bemærkes, at betalingsvilkårene for A/S Storebælt er omfattet af et forlig mellem S, V og K.

Ifølge Sund & Bælt oppebar A/S Storebælt indtægter fra vejdelene på knap 2,8 mia. kr. i 2014. Såfremt den nuværende tilbagebetalingstid for afvikling af gælden på 31 år siden åbning ønskes opretholdt, vil der i udgangspunktet skulle tilføres selskabet et tilsvarende årligt beløb, der modsvarer de forventede vejindtægter. Det skal bemærkes, at vejindtægterne i de kommende år forventes at stige mere end inflationen på grund af trafikvæksten.

Det forudsættes i den forbindelse, at A/S Storebælt skal bidrage med den resterende del af de i alt 9 mia. kr. til Infrastrukturfonden, som selskabet er forpligtiget til i medfør af aftalen om en grøn transportpolitik (S, R, V, DF, SF, LA og K). Selskabet har dags dato udloddet 1,8 mia. kr. til dette formål.

Gratis passage på Storebæltsforbindelsen må alt andet lige forventes at fjerne det kommercielle grundlag for færgedrift på Kattegat, som det allerede i dag er tilfældet på Spodsbjerg-Tårs, der i 2014 modtog et driftstilskud på 39 mio. kr. Ifølge Sund & Bælt er det ikke på det foreliggende grundlag muligt at beregne konsekvenserne heraf, men baseret på et groft skøn vurderes det umiddelbart nødvendigt at tilføre selskabet op mod 500 mio. kr. årligt ekstra som følge af den forpligtigelse, der påhviler selskabet til at opretholde færgeoverfarterne på disse ruter, jf. færgegarantien.

En fjernelse af broafgiften vil omvendt gøre det muligt at fjerne udgifter relateret til drift af betalingsanlæg samt visse markedsføringsudgifter. Besparelsen vil ifølge Sund & Bælt anslået være ca. 130 mio. kr. årligt.

Der er ikke taget stilling til behovet for at gennemføre kapacitetsfremmende foranstaltninger i øvrigt eller øgede udgifter til drift og vedligehold som følge af den øgede trafik.

Et groft skøn for det tilskud som A/S Storebælt i perioden frem til gældsafviklingstidspunktet i 2029 skal modtage, såfremt brugerbetalingen afskaffes, kan ifølge Sund & Bælt på den baggrund opgøres til i alt ca. 50 mia. kr. (2015-priser).

Efter tilbagebetalingen af gælden vil der fortsat skulle tilføres midler til selskabet til dækning af driftsomkostninger og afskrivninger, hvilke ikke vil kunne dækkes af indtægterne fra jernbanen.