

Brevdato	15-08-2014
Afsender	Annette Christensen (ANCH@DI.DK)
Modtagere	TRM Morten Lorentzen (Sagsbehandler, Vejkontoret)
Akttitel	Hørings svar - Dansk Industri
Identifikationsnummer	476517
Versionsnummer	1
Ansvarlig	TRM Morten Lorentzen
Vedlagte dokumenter	Høring om forslag til lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund Høring-Forslag til lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	15-09-2014

Til: TRM Morten Lorentzen (MLO@TRM.dk)
Cc: rl@vd.dk (rl@vd.dk)
Fra: Annette Christensen (ANCH@DI.DK)
Titel: Høring om forslag til lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund
Sendt: 15-08-2014 12:52:40
Bilag: Høring-Forslag til lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund.pdf;

Hermed hørings svar fra DI.

Mvh
Annette

Med venlig hilsen

Annette Christensen
Chefkonsulent

(+45) 3377 4838
(+45) 2829 8384 (Mobile)
anch@di.dk
di.dk



Dansk Industri



Transportministeriet
mlo@trm.dk

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Kopi til: rl@vd.dk

Att.: Morten Lorentzen
Kopi: Rasmus Larsen

Vedr.: Forslag til lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund

DI vil indledningsvist gerne takke for muligheden for at svare på høringen om forslag til en ny fjordforbindelse ved Frederikssund.

For DI er udgangspunktet de erhvervsmæssige interesser, der både tæller transporterhvervet og den øvrige del af erhvervslivet samt transportmulighederne for virksomhedernes medarbejdere.

DI er enig i behovet for at anlægge en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, idet der er betydelige trængselsproblemer på den nuværende Kronpris Frederiks Bro. DI hæfter sig samtidig ved, at det af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at den interne rente for projektet er beregnet til 14 pct., hvilket langt overstiger den samfundsøkonomiske kalkulationsrente på 4 pct. Det fremgår dog ikke af bemærkningerne, hvorvidt der i beregningen er taget højde for, at forbindelsen delvist skal brugerbetales, hvilket alt andet lige reducerer det samfundsøkonomiske afkast

Brugerbetaling og takstfastsættelse

Det fremgår af lovforslaget, at der skal opkræves betaling for passage af den nye fjordforbindelse. DI har det principielle synspunkt, at brugerbetaling kun bør tages i brug for væsentlig ny infrastruktur, hvor det nye anlæg i meget høj grad giver både samfundet og erhvervslivet "value-for-money", således at gevinsten ved det nye anlæg mere end opvejer det beløb, brugerne skal betale for at benytte anlægget.

DI er generelt betænkelig ved brugerbetaling på mindre anlæg. Det skyldes blandt andet, at man risikerer, at en andel af provenuet kommer til at gå til at opkræve betalingen. Det fremgår ikke af lovforslaget eller de tilhørende bemærkninger, hvor stor denne andel ventes at være. Sund & Bælt Partner skønner i en rapport fra 2011, at driftsomkostningerne ved opkrævning af betaling på både en ny forbindelse og den eksisterende Kronpris Frederiks Bro ville svare til 20 pct. af de forventede indtægter, hvilket må siges at være en forholdsvis høj andel.

DI mener endvidere, at brugerbetaling kun bør opkræves, når brugerbetalingen yder et væsentligt finansieringsbidrag. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at det samlede anlægsbudget inklusive udgift til etablering af betalingsanlæg, udgør ca. 2.051

mio. kr., hvoraf ca. 660 mio. kr. finansieres via midler på finansloven og resten via brugerbetaling. Dermed ventes hovedparten (68 pct.) af den nye fjordforbindelse finansieret ved hjælp af brugerbetaling.

DI har i øvrigt hæftet sig ved, at det af finansieringsmæssige hensyn er besluttet, at det ikke længere vil være tilladt for lastbiler eller lastvognstog med en totalvægt på 3,5 t. eller derover at passere den nuværende Kronprins Frederiks Bro. Det indebærer, at lastbiler tvinges til at betale en takst på i størrelsesordenen 41 kr. for at krydse Roskilde Fjord. DI mener, at det principielt er forkert at lægge restriktioner på brugen af den eksisterende infrastruktur for at sikre et finansieringsmæssigt grundlag for ny infrastruktur. Den eksisterende infrastruktur er betalt af skatteyderne, og det tilsiger, at der skal være fri og gratis adgang. Hvis det besluttes at anlægge ny brugerbetalt infrastruktur, bør det være fordi man vurderer, at den vil være så attraktiv at benytte, at trafikanterne frivilligt vil vælge den.

I bemærkningerne til lovforslaget står, at takster og ændringer af disse fastsættes af Roskilde Fjordforbindelsens bestyrelse samt, at ændringer af taksterne ikke kan være af en karakter eller af et omfang, der ændrer væsentligt på indtægtsgrundlaget for en ny forbindelse. DI anbefaler, at man i forbindelse med takstfastsættelsen også tager hensyn til brugernes behov for en høj grad af forudsigelighed om taktniveauerne, hvor det er afgørende med et længere varsel for takstændringer, der afviger fra den generelle prisudvikling. Udgangspunktet bør således være, at taksterne følger den generelle prisudvikling. For transporterhvervet er det vigtigt at kende de fremtidige takstniveauer, idet de fremtidige takster er relevante ved indgåelse af længerevarende kontrakter med kunder etc. Også for pendlere er det relevant at kende de fremtidige takster, idet de kan spille en rolle for beslutninger om jobskifte etc.

Det fremgår ikke af bemærkningerne til lovforslaget, hvordan man konkret planlægger at håndtere en situation, hvor trafikken og dermed indtægterne på den nye fjordforbindelse ved Frederikssund bliver højere end forventet. Et højere indtægtsgrundlag vil eksempelvis gøre det muligt at reducere det statslige finansieringsbidrag eller at reducere taksterne på forbindelsen. DI mener, at såfremt indtægtsgrundlaget bliver højere end forventet, bør man reducere taksterne.

Organisering og operatøropgaven

Det fremgår af lovforslaget, at transportministeren vil etablere et nyt selvstændigt forvaltningssubjekt (Roskilde Fjordforbindelsen), der får til opgave at etablere og finansiere den nye fjordforbindelse. Det foreslås dog, at Sund & Bælt Holding A/S varetager opgaven med at optage og afdrage lån, mens Vejdirektoratet skal varetage en række opgaver i relation til administration, projektering, udbud og kontrakter samt gælds- og formueforvaltning.

Forslaget om at oprette en ny organisatorisk enhed er ikke begrundet i bemærkningerne til lovforslaget. DI mener, at det er vigtigt at have fokus på stordriftsfordele og at etablering af nye organisatoriske enheder kan føre til omkostningsforøgelser. I Norge, hvor man har et stort antal bompengeselskaber, er målet således at slå disse sammen, så man får færre og større selskaber.

I henhold til lovforslaget skal opgaven med inddrivelse af betaling for passage af den nye fjordforbindelse udbydes til en eller flere operatører. Af bemærkningerne til lovforslaget, fremgår, at der sondres mellem en operatør, der står for selve betalingsanlægget og udstedere af betalingsenheder (f.eks. BroBizz). DI mener, at det er hensigtsmæssigt at konkurrenceudsætte så mange opgaver som muligt. Sund konkurrence fordrer dog, at der er en række kvalificerede bydere. Efter hvad DI har erfaret, vil Sund & Bælt, der i en dansk kontekst har stor erfaring med operatørrollen, ikke vil få mulighed for at byde på de forskellige operatøropgaver. Dertil kommer, at da der er tale om et mindre betalingsanlæg, vil interessen fra bydere fra udlandet muligvis være begrænset.

Frederikssundsmotorvejen

Da der i sin tid blev udarbejdet VVM for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, blev det forudsat, at Frederikssundsmotorvejen ville blive anlagt. Der er imidlertid endnu ikke truffet politisk beslutning om finansiering af Frederikssundsmotorvejens 3. etape. DI vil kraftigt opfordre til, at man hurtigst muligt får anlagt den 3. etape af Frederikssundsmotorvejen, så der etableres en opkobling til det øvrige motorvejsnet omkring hovedstaden, og man får sikret en bedre trafikafvikling i regionen.

Med venlig hilsen

Chefkonsulent
Annette Christensen