

persontransport. Det er derfor hverken rimeligt eller hensigtsmæssigt at placere broens administration som enten et rent jernbaneanliggende eller som et rent vejanliggende.

En opgave som den foreliggende må endvidere principielt ønskes løst på en sådan måde, at de samlede indtægter og udgifter ved virksomheden nøje kan opgøres. En regnskabsmæssig og deraf ofte følgende administrativ opdeling af opgaver og funktioner, der éngang er sammenlagt, er ofte forbundet med betydeligt besvær. Vigtige hensyn taler imidlertid for en regnskabsmæssig separering.

Som anført hviler en beslutning om bygning af Storebæltbroen på det grundlag, at der såvel samfundsøkonomisk som privatøkonomisk er tale om en rentabel virksomhed. Brugere kan og bør følgelig betale, hvad den koster.

Omvendt bør takstfastsættelsen foretages på et grundlag, der skaber sikkerhed for, at man ikke utilsigtet pålægger brugerne en særskat, hvilket tilfældet vil være, hvis man sætter højere takster end nødvendigt for en udgiftsdækning. Om man måtte mene, at rimelighed taler for en vis overdækning, er en anden sag. Man skal i hvert fald kunne klarlægge, hvor stor en sådan er. Det må herved tages i betragtning, at udløbet af en fikseret afskrivningsperiode for anlægget kan forventes at falde på et tidspunkt, på hvilket trafikintensiteten er vokset stærkt. En pludselig, voldsom reduktion i taksterne vil alene af trafikale grunde kunne være u hensigtsmæssig. Efter afskrivningsperiodens udløb kan det derfor naturligt komme i betragtning gennem henlæggelser fra overskuddet af Storebæltbroens drift at fremskaffe kapital til fortsat udbygning af de faste øst-vestforbindelser.

En tredje vigtig faktor må tages i betragtning ved valg af organisationsform, nemlig hensynet til kapitaltilførslen. Der må foretages en vurdering af, hvorvidt den form, man vælger, indebærer fornødent incitament for långiverne til at engagere sig, og om der foreligger fornøden sikkerhed.

Det sidstnævnte punkt fordrer, at statens ubetingede hæftelse utvetydigt fastslås. Der er ingen grund til at operere med en konstruktion om statsgaranti, hvis det ikke i øvrigt er nødvendigt hæftelsesmæssigt at adskille broanlæggets formue fra den øvrige statsformue. Man kan da spørge, om der for långiverne uden denne adskillelse foreligger fornøden tilskyndelse til at investere i netop denne virksomhed. En sådan tilskyndelse må anses at foreligge, hvis man klart kan angive, hvilket bestemt formål kapitalen skal anvendes til finansiering af, samt dokumentere, at der er et samfundsøkonomisk og driftsøkonomisk sundt grundlag for at iværk-

sætte netop denne opgave. Der bliver tale om en væsentlig anden disposition end ydelse af et almindeligt statslån, der efter statens frie valg kan bruges til finansiering af statens samlede forpligtelser. Der kan næppe herske tvivl om, at de samlede danske låntagningsmuligheder i udlandet under nogenlunde gunstige markedesforhold vil kunne forøges væsentligt herved, idet man kombinerer udnyttelsen af den interesse, som udenlandske obligationskøbere må antages at have i et projekt som Storebæltbroen med fuld sikkerhed for kapitalen.

Disse tre hovedfaktorer: hensynet til broanlæggets sammensatte funktion, hensynet til en klar og separat regnskabsføring med deraf følgende klart grundlag for takstfastsættelsen samt hensynet til lånemulighederne har dikteret den form, som man i lovforslaget har valgt for anlæg og drift af Storebæltbroen.

Det fremgår af, hvad der er anført om driftsformen, at der forudsættes betalt afgifter for benyttelsen af broen. Såvel jernbanetrafikken som vejtrafikken skal bidrage. For statsbanernes vedkommende vil den praktiske måde for afgiftsbetaling være, at statsbanerne betaler en samlet, årlig sum for benyttelse af broen. Statsbanerne kan på basis heraf indregne passageafgiften i den samlede jernbanebilletspris, henholdsvis godstakst.

På basis af de beregninger, som foreligger i Teknisk udvalgs rapporter, kan man — på grundlag af pris- og lønforholdene i 1971 — påregne en væsentlig lavere broafgift end de nuværende færgetakster. Takstfastsættelsen vil i øvrigt i kraft af den for broanlægget valgte driftsform kunne bringes i harmoni med de trafikpolitiske hensyn, som man ønsker at varetage. Væsentligt er det imidlertid som ovenfor anført, at der for virksomheden foreligger et selvstændigt og fyldestgørende regnskab, således at man til enhver tid klart kan konstatere, hvorledes indtægterne forholder sig til udgifterne.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Til §§ 2-3.

Det foreslås i loven alene at angive rammerne for anlægget. Ved bestemmelsen om, at højbroen skal udføres med fornøden gennemsejlingsmulighed, tilkendes det fra lovgivningsmagtens side, at Danmark vedstår sine folkeretlige forpligtelser til at bevare fri passage for skibstrafikken. Ved gennemsejlingsfagenes dimensionering må det tages i betragtning, at nyere skibstyper tenderer mod at kræve mindre højde og større bredde. Gennem den i de almindelige bemærkninger omtalte notificationsprocedure vil disse forhold muligt blive belyst, og det må anses for naturligt i projekteringen at kunne