

Det anføres i henvendelserne bl. a., at en benyttelsesafgift vil nedsette den samfundsøkonomiske værdi af den kommende faste forbindelse.

Under udvalgsbehandlingen har der imidlertid været enighed om, at en række forhold taler for, at brugerne gennem en afgift betaler, hvad den faste forbindelses anlæg og drift koster. Man har herved bl. a. lagt vægt på, at bygningen af den faste forbindelse hviler på det grundlag, at der ikke alene samfundsøkonomisk, men også privatøkonomisk er tale om en rentabel virksomhed.

I bemærkningerne til lovforslaget er det oplyst, at man på basis af de foretagne beregninger kan påregne en væsentlig lavere afgift end de nuværende færgetakster.

I forbindelse hermed har ministeren i et svar til udvalget oplyst, at det er hans opfattelse, at afgiftspolitikken på Store Bælt og eventuelt andre senere faste øst-vestforbindelser må ses i sammenhæng med den trafikpolitik, som fremtidige folketing og regeringer vil føre. Ministeren har derfor hverken fundet det muligt eller ønskeligt på nuværende tidspunkt en halv snes år før forbindelsens ibrugtagning at lægge afgiftspolitikken fast, og en sikring af denne dispositionsfrihed for de til enhver tid værende besluttende politiske myndigheder har ifølge ministerens svar netop været et af de væsentligste argumenter for regeringens valg af den drifts- og finansieringsform for Storebæltforbindelsen, som er indeholdt i lovforslaget.

I et samråd har der været rejst spørgsmål om, hvorvidt den såkaldte notifikation af broplanerne over for de søfarende lande burde være foretaget på et tidligere tidspunkt end forudsat i bemærkningerne til lovforslaget. Ministeren har herom oplyst, at udenrigsministeriet er enig i, at notifikation først kan ske, når der er truffet endelig beslutning om, hvilket anlæg man vil bringe til udførelse.

Udvalget har bemærket sig, at det i lovforslaget forudsættes, at virksomheden Statsbroen Storebælt skaffer sig fornøden projekterings- og tilsynsbistand fra sagkyndige, selvstændige firmaer. Private firmaer vil således få mulighed for at medvirke ved dette store anlægsarbejdes virkeliggørelse både på projekterings- og tilsynsniveau og på det udførende niveau.

Ministeren har oplyst, at der fra flere interessentkredse af internationalt format har været vist interesse for dels at medvirke til finansieringen, dels at medvirke ved den praktiske virkeliggørelse af opgaven. Henvendelserne har haft vekslende karakter, men har haft til hovedformål dels at opnå orientering om projektet, dels at orientere om vedkommende interessentgruppes interesse i at medvirke.

Ministeren har i øvrigt oplyst, at det ligger fast, at anlægsarbejdet vil blive udbudt i international licitation.

*Flertallet* (Horn, Alsing Andersen, Normann Andersen, Hans Lund, Stæhr Johansen, Juul-Madsen, Niels Ravn, Holmberg, Philipsen og Bilgrav-Nielsen) indstiller herefter lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

*Mindretallet* (Knud Damgaard, Henning Jensen, Otto Mørch, Guldborg, Skovmand, Arne Larsen og Grete Westergaard) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det at mindretallet stillede ændringsforslag.

*Ad II. forslag til lov om anlæg af lufthavn på Saltholm.*

Ministeren for offentlige arbejder har, foranlediget af et spørgsmål om Saltholmlufthavnens rentabilitet, tilstillet udvalget en ajourføring af de tidligere foretagne beregninger over finansiering af anlægsudgifter samt rentabilitet af Saltholm lufthavn.

Disse beregninger bygger i overensstemmelse med lov nr. 166 af 30. april 1969 på den forudsætning, at Kastrup lufthavn bidrager til finansiering af den nye lufthavn, og den grundlæggende tanke bag finansieringsbidraget er, at Kastrup og Saltholm lufthavne i hele anlægsperioden er økonomisk integrerede.

Beregningsresultaterne viser, at lufthavnens egen økonomi er i balance allerede i perioden, hvor der flyttes ud fra Kastrup til Saltholm, idet 1985 er sidste år, hvor lån-optagelse er nødvendig, og 1986 udviser driftsoverskud. Om de foretagne beregninger og de nærmere forudsætninger, hvorpå de bygger, henvises til besvarelsen af spørgsmål 1 i betænkningens bilag 1, jfr. det omdelte bilagshæfte.

Under udvalgsbehandlingen har man udbedt sig ministerens kommentarer til to kritiske undersøgelser vedrørende Saltholm-