

Artiklerne 21-23 omhandler det vigtige spørgsmål om afgiftsfastsættelsen. Bilag 2 indeholder nogle nærmere regler herom.

At udgifterne til forbindelsens anlæg og drift dækkes gennem afgifter på benyttelsen, har været forudsat også i de tidligere forhandlingsfaser, da man forudsatte KM-forbindelsen udført som et fælles dansk-svensk anlæg. Dette har derfor ikke specielt sammenhæng med, at anlægget nu udføres for svensk regning. Det er da også det princip, som nu er lovfæstet for den kommende bro over Store Bælt.

Ved udformning af bestemmelserne om afgiftsfastsættelsen har man fra dansk side særligt taget følgende forhold i betragtning:

- a) Overenskomsten skal sikre, at kun de virkelig medgåede og kun nødvendige udgifter inddækkes gennem afgifterne. Dette hensyn er tilgodeset i de tidligere omtalte bestemmelser i artiklerne 11, 12, stk. 1, 18, 19 og 20.
- b) Overenskomsten skal sikre, at afgiftsfastsættelsen udformes således, at afgifter for benyttelse af de to delstrækninger Amager-Saltholm og Saltholm-Skåne kommer til omtrentligt at svare til anlægsomkostninger og trafikens størrelse på de to delstrækninger. Forskellen i anlægsomkostninger er ikke væsentlig (ca. 600 mill. d. kr. mod ca. 680 mill. d. kr., hvortil kommer ca. 80 mill. d. kr. til strækningen over Saltholm). Derimod må trafikken mellem Amager og Saltholm forventes at blive ganske væsentlig større end trafikken på den anden delstrækning.

For at undgå vidtløftig regnskabsføring og et meget betydeligt administrativt besvær i øvrigt, har man i bilag 2, punkt 11, fikseret forholdet mellem taksterne for benyttelse af de to strækninger således, at afgift for en rejse Amager-Saltholm fastsættes til en tredjedel og afgift for en rejse Saltholm-Limhamn til to tredjedele af afgiften for en rejse Amager-Limhamn.

I begge parters interesse er der taget forbehold om en rimelig tilpasning af dette afgiftsforhold, hvis det tilgrundliggende beregningsmateriale tydeligt afviger fra, hvad de faktiske tal kommer til at udvise.

c) Overenskomsten skal sikre, at taksterne i kroner og ører udvikler sig på en sådan måde gennem tiden, at den enkelte trafikant nogenlunde kommer til at betale det samme beløb i faste priser. Det må særligt undgås, at man i anlæggets første driftstid, når trafikken må forudsættes at være mindst, får relativt høje takster, medens man i senere driftsfaser med antagelig større trafik, der

nærmer sig kapacitetsgrænsen, får relativt lave takster — alt under hensyntagen til tidens prisniveau.

Artikel 22 sigter på dette. Efter denne bestemmelse skal Sverige ved optagelse af lån til finansiering af forbindelsen bestræbe sig på at opnå sådanne vilkår, at kapitalomkostningerne i den første driftstid begrænses til renter, og at afdragene derefter bliver mindre i begyndelsen og større i den senere del af afdragsperioden. Anlægskapitalen skal være afskrevet senest 25 år efter, at forbindelsen er åbnet for drift.

d) Overenskomsten skal sikre en takstmæssig fordelagtig behandling af den kollektive trafik.

I bilag 2, punkt 12, bestemmes i overensstemmelse hermed, at den kollektive persontrafik tilsikres særligt fordelagtige vilkår.

Fra svensk side er der lagt særlig vægt på, at taksterne fastsættes således, at der kan opsamles fondsmidler. Ifølge artikel 21, stk. 2, kan fondsmidler anvendes til at lette muligheden for en, regnet i fast prisniveau, i årenes løb jævn afgiftsfastsættelse, til at dække større reparationsomkostninger eller til at komplettere eller udbygge KM-forbindelsen. De nærmere regler indeholdes i bilag 2, punkt 5 og 6. Reparations- og udbygningsfonden er maksimeret til 15 pct. af investeringsomkostningerne inklusive byggerenter.

Artikel 26 med det tilhørende bilag 3 giver bestemmelser for meningsforskelles løsning ved voldgift.

Artikel 28 forudsætter, at der skal træffes særskilte overenskomster om told- og skattespørgsmål.

En særskilt overenskomst om told- og merværdiafgift er afsluttet, og et forslag til folketingsbeslutning om samtykke til ratifikation af denne forelægges folketinget af finansministeren.

Om de særlige skattespørgsmål vil der blive optaget bestemmelser i en ny dansk-svensk aftale til undgåelse af dobbeltbeskatning.

Jernbaneforbindelse.

Artiklerne 30-33 indeholder overenskomstbestemmelserne om jernbanetunnelen Helsingør-Helsingborg.

Som nævnt skal der afsluttes en særskilt aftale herom, hvori bestemmelserne om udførelse, om samarbejdsforholdets ordning m. v. fastsættes.

Danmark og Sverige tilsvarende hver halvdelen af omkostningerne for strækningen mellem kystlinjerne, hvilke omkostninger i 1972-priser skønnes til