

[Ministeren for offentlige arbejder]

det offentlige har afgørende indflydelse derpå. Dette gælder selvfølgelig først og fremmest spørgsmålet om dens etablering, herunder kravene til dens trafikale funktion, dens udformning og udseende, dens sikkerhed og påvirkning af miljøet samt dens økonomi. Uanset om der er tale om en privat eller offentlig bygherre, vil det kræve betydelige offentlige ressourcer i projekterings- og anlægsfasen at sikre disse interesser.

Når anlægget er taget i brug, vil den store interesse knytte sig til takstfastsættelsen. Det kan næppe undgås, at den fleksibilitet, som staten har som ejer af anlægget, vil blive beskåret, hvis anlægget overdrages et selskab, der helt eller delvis er styret af privat kapital. I betragtning af at takstpolitikken på en Storebæltsforbindelse vil være et væsentligt trafikpolitisk virkemiddel, vil statens handlefrihed i et eller andet omfang blive begrænset, hvis staten afgiver ejendomsretten til den faste forbindelse. Nogen sikkerhed for, at privatkapitalen sikrer laveste anlægsudgift og derved lavere takster, er der heller ikke for en så særegen opgave, som der her er tale om.

For overhovedet at kunne tiltrække en privat bygherre må der være udsigt til et driftsøkonomisk overskud. Ved finansiering af en fast forbindelse ved traditionelle lån vil der i en årrække være underskud, og investeringen vil først være afdraget efter en – i forhold til normale private investeringer – relativt lang periode. Denne lange periode indebærer også risiko for ændringer, der kan bringe den privatøkonomiske rentabilitet i fare. Til trods for at en bro er samfundsøkonomisk særdeles rentabel, vil det nuværende takstniveau ikke under alle omstændigheder kunne sikre en passende privatøkonomisk rentabilitet. Hvis finansieringen f.eks. sker med højt forrentede faste lån og inflationen udvikler sig væsentlig lavere end forventet, samtidig med at trafikken ikke vokser, ville projektet kunne risikere at blive privatøkonomisk nødlidende. Andre kombinationer af inflation og trafikvækst ville kunne give en meget høj privatøkonomisk rentabilitet. Investeringens størrelse og usikkerheden om gevinstmulighederne gør det tvivlsomt, om der overhovedet ville være private danske interessenter, som turde binde an med opgaven. I givet fald ville en privat bygherre nok kræve en ganske høj pris for at påtage sig sådanne

risici, medmindre det offentlige ville gå ind med omfattende garantier.

Ved en indeksfinansiering ville en væsentlig del af risikoelementet blive fjernet, idet usikkerheden om inflationsudviklingen elimineres.

Regeringen agter at fastholde den gældende anlægslovs forudsætninger om lånefinansiering af anlægssummen. Den altovervejende del af kapitalen skal derfor under alle omstændigheder tilvejebringes af den private sektor i Danmark eller i udlandet.

Uanset om bygherren er offentlig eller privat, vil den helt dominerende projekterings-, tilsyns- og arbejdsindsats blive udført af private firmaer. En offentlig bygherre vil endvidere kunne virke fremmende for en stor dansk deltagelse på disse områder gennem en opdeling af projektet i entreprisestørrelser, hvor danske firmaer bedre vil være i stand til at være med i konkurrencen.

I den nugældende lov forudsættes, at bygherren er en selvstændig offentlig regnskabsmæssig enhed, som kan forestå opførelse og låntagning. Regeringen er dog også åben over for muligheden af at lade f.eks. et aktieselskab, hvori staten indgår sammen med private kapitalindskydere, forestå anlæg og drift. Et sådant selskab skal operere inden for rammerne af en koncession, som sikrer, at der tages de nødvendige trafikpolitiske og andre hensyn, herunder f.eks. sammenhæng mellem takstniveauet og opretholdelsen af en færgeforbindelse på Kattegat.

Blandt de muligheder, der kan overvejes, er endvidere dannelsen af et offentligt domineret aktieselskab, hvor der også kan være mulighed for at søge en bredere opbakning bag projektet.

11. I den nugældende anlægslov for en Storebæltsbro er anlægssummens forrentning og afskrivning forudsat betalt gennem opkrævning af benyttelsesafgifter. Regeringen finder det rigtigt at opretholde denne tidligere trufne beslutning. Herved styrkes også grundlaget for at opretholde en god færgebetjening over Kattegat.

I modsætning til en lang række andre lande har vi her i landet ikke ønsket at opkræve afgifter for benyttelse af motorveje. Dette princip bør fastholdes. Det vil ikke være noget brud hermed at brugerfinansiere en fast forbindelse over Store Bælt, bl.a. fordi der her også hidtil er opkrævet betaling for