

til hensigt at begrænse statens ansvar som økonomisk garant for dette meget store anlægsarbejde. Her tænkes både på ansvaret for, at selskabet gennem afgiftsoptkrævningen kan tilsvare sine påtagne forpligtelser, nemlig forrentning og tilbagebetaling af lån, og for det bygherreansvar, der nødvendigvis må følge med et så omfattende anlægsarbejde.

Lovforslaget bestemmer i § 11, at afgifter for benyttelsen af motorvejsforbindelsen i princippet skal svare til færgetaksterne. Denne forudsætning kunne formelt ikke fastholdes, hvis selskabet gennem afgifterne til enhver tid skulle kunne tilsvare sine økonomiske forpligtelser, selvom en refinansiering rent faktisk vil være mulig.

Hvad bygherreansvaret angår, er der med statens garanti ikke tænkt på at friholde de kontraherende entreprenører for det sædvanlige entreprenøransvar. Det må bero på en konkret og nøje overvejelse i de enkelte, opstående kontraktstilfælde, hvor grænsen mellem entreprenørens og bygherrens ansvar drages, og om en bygherren pålagt risiko bør afdækkes forsikringsmæssigt eller bæres af bygherren, altså her selskabet med staten som garant. Spørgsmålet om fastlæggelse af tilfælde, hvor bygherren bør tegne forsikring, kan i givet fald reguleres i medfør af § 12, stk. 3.

Det følger af statens garanti for selskabets forpligtelser, jfr. § 8, stk. 3 og 4, at aktiekapitalens størrelse bliver af sekundær betydning for tilliden til selskabets økonomiske soliditet. Aktiekapitalens størrelse beror herefter på, hvad der af hensyn til kontrahenter, dvs. entreprenører og långivere, må skønnes nødvendigt, mere af fremtrædelsesmæssige grunde end af hensyn til den reelle sikkerhed. For så vidt kan spørgsmålet om fordelingen mellem aktiekapital og lån siges at være, om staten optager lån til at indskyde i selskabet som aktiekapital, eller om selskabet som sådant optager lånet direkte.

Herved er i det hele forudsat, at der ved beregning af DSBs vederlag for benyttelsen, jfr. § 9, stk. 3, ikke tages hensyn til, om en større eller mindre del af anlægget er finansieret ved aktieindskud eller lån, jfr. § 9, stk. 6.

#### Til § 9

DSB skal til selskabet betale et vederlag for benyttelse af den faste forbindelse, indtil ejendomsretten for tunnelen over Østerrenden og halvdelen af ejendomsretten til broen over Vesterrenden overgår til DSB, jfr. § 10.

Dette vederlag skal efter forslaget § 9, stk. 4, opgøres årligt. Af hensyn til selskabets likviditet

fastsættes der beregningsmæssigt et à conto-beløb, som erlægges månedligt, idet regulering sker ved årsafslutningen.

Vederlaget skal fastsættes således, at det dækker selskabets udgifter til finansiering af jernbanens andel i det samlede anlæg. Dette indebærer, at udgifter til jernbanens andel i anlægsomkostninger og disses finansiering, herunder forrentning i byggeperioden og senere, skal inddækkes. Til anlægsomkostninger henregnes naturligvis projekterings-, tilsyns- og administrationsudgifter samt udgifter til afhjælpningsforanstaltninger, f.eks. til afgravninger til kompensation for anlæggets begrænsning i gennemstrømning. Hvad låneoptagelser angår, skal vederlaget inddække såvel oprindelig finansiering som eventuel refinansiering.

Udgifter til drift og vedligeholdelse af tunnelen under Østerrenden skal afholdes direkte af DSB. Det samme gælder udgifter til de jernbanetekniske anlæg på Vesterrendebroen.

Selskabet vil herefter have udgifter til drift og vedligeholdelse af broen over Vesterrenden, dels til de den samlede trafik bærende elementer, dels til selve vejbanen. Den første udgiftskategori skal efter forslaget deles mellem DSB og selskabet. Selskabet vil videre have nogle generalomkostninger til virksomhedens drift i almindelighed. DSB deltager efter forslaget ikke i dækningen af udgifter af denne art bortset fra, at nødvendige driftsudgifter for Vesterrendebroen må afholdes af DSB, så længe der ikke er nogen vejforbindelse.

Bestemmelsen i § 9, stk. 6, indebærer, at størrelsen af det vederlag, som DSB skal betale, i princippet er uafhængig af, om en større eller mindre del af selskabets kapital tilvejebringes som egenkapital i form af statens aktieindskud eller som fremmedkapital i form af lån. Ifølge bestemmelsen skal den del af den samlede anlægsudgift, som kan henføres til jernbanen, i relation til DSBs betaling betragtes som finansieret ved lån.

Forrentningen af dette fingerede lån ansættes efter bestemmelsen på basis af den gennemsnitlige låneomkostning for selskabets samlede lånemasse.

#### Til § 11

De afgifter, som vejtrafikken skal betale, skal efter forslaget nogenlunde svare til de færgetakster, der betales på tidspunktet for forbindelsens ibrugtagning, med fradrag af biltrafikens egne omkostninger til kørsel på forbindelsen. Selskabet skal ikke være bundet til at anvende samme grundlag for takstopkrævningen, som er gældende for fær-