

gefarten, men kan vælge alene at opkræve afgift pr. passerende køretøj.

Udgangspunktet for takstfastsættelsen vil være bestemmende for, hvornår vejforbindelsen vil være »betalt«, altså hvornår de nødvendige lån er afdraget, renter betalt og mellemliggende driftsudgifter inddækket.

Bestemmelsen forudsætter, at færgetaksterne på tidspunktet for forbindelsens ibrugtagning vil være på samme niveau som ved lovens vedtagelse, reguleret i overensstemmelse med det almindelige prisniveau.

Taksterne må i låneperioden reguleres i takt med prisudviklingen i øvrigt. Det bestemmes, at principperne for denne takstregulering skal godkendes af ministeren for offentlige arbejder med tilslutning fra finansudvalget.

Når selskabet er gældfrit, bliver det kun nødvendigt at opkræve beskedne takster til dækning af de løbende udgifter til drift og vedligeholdelse af forbindelsen. Herudover skal taksterne kunne dække et eventuelt underskud af de bilfærgeforbindelser, der nævnes i § 13. Spørgsmålet bliver i denne fase, i hvilket omfang anlægget bør give et afkast til statskassen, hvilket atter vil være afhængig af en række trafikpolitiske overvejelser. Det bestemmes derfor, at selskabet i denne fase skal indhente godkendelse på takstfastsættelsen eller på principperne for denne hos ministeren for offentlige arbejder, og at denne skal indhente tilslutning fra finansudvalget.

Til § 13

I den politiske aftale af 12. juni 1986 er det bestemt, at der skal opretholdes mindst én færgeforbindelse mellem Sjælland og Jylland over Kattegat, og at ruten mellem Spodsbjerg og Tårs skal opretholdes.

Formodningen er for, at både en nordlig og den sydlige færgerute kan opretholdes på driftsøkonomisk grundlag enten helt uden statens medvirken eller gennem DSBs virksomhed.

Skulle dette imidlertid ikke holde stik, er det aftalt, at det selskab, der forestår Storebæltforbindelsen, skal være forpligtet til at opretholde en færgedrift på disse ruter. Bestemmelsen i § 13 giver ministeren for offentlige arbejder den nødvendige hjemmel til at pålægge selskabet dette.

Skulle dette arrangement blive aktuelt, må det formodes, at ruterne vil give underskud og dermed belaste Storebæltsselskabets økonomi. Det følger af bestemmelsen i § 9, stk. 3, om beregning af DSBs vederlagsbetaling, at hele underskuddet ved

drift af færgeruter skal inddækkes af de afgifter, som betales for benyttelse af motorvejsforbindelsen over Storebælt.

Til § 14

Størstedelen af anlægsomkostningerne forudsættes fremskaffet ved lån i ind- og udland. I første del af anlægsfasen vil der skulle betales renter, der ikke kan fradrages i nogen indkomst, og der vil også et antal år efter ibrugtagningen være underskud.

Efter de gældende regler i ligningslovens § 15 kan et aktieselskabs skattemæssige underskud fradrages i den skattepligtige indkomst for de følgende fem indkomstår. Inden for denne periode kan fradraget dog kun overføres til et senere indkomstår, hvis det ikke kan rummes i et tidligere års skattepligtige indkomst.

Selskabet vil ikke fuldt ud kunne udnytte de i anlægsfasen opståede underskud inden for den gældende femårsfrist.

Det foreslås derfor, at der skabes lovhjemmel for, at selskabet kan fremføre underskud til fradrag i den skattepligtige indkomst i længere tid. Underskud efter jernbaneforbindelsens ibrugtagning foreslås at kunne fradrages i de følgende 15 indkomstår, medens underskud før ibrugtagning af 1. etape, i hvilken periode der ikke er nogen indtægt, efter forslaget kan fradrages i de følgende 30 indkomstår. Underskudsfræmsførslen sker i øvrigt i princippet som efter de gældende regler i ligningslovens § 15.

Til §§ 15-18

Efter forslaget indføres der adgang til at foretage skattemæssige afskrivninger på den faste forbindelse over Storebælt. Bestemmelsen svarer til afskrivningslovens regler for driftsbygninger m.v. (§ 18, stk. 1, litra a - bygninger).

Ved anskaffessummen skal forstås byggeudgifter.

Lovforslaget indeholder ikke regler om beskatning af genvundne afskrivninger. Dette skyldes, at overdragelsen til DSB af ejendomsretten til jernbaneforbindelsen under Østerrenden og til halvdelen af forbindelsen over Vesterrenden sker vederlagsfrit.

Til § 20

Bestemmelsen giver hjemmel for at foretage nødvendig ekspropriation til anlæggene.