

dio 1998 skulle tages op til fornyet drøftelse i lyset af erfaringerne fra de to første driftsår.

I begyndelsen af 1996 blev der igangsat et arbejde med kortlægning og opdatering af forhold vedrørende DSBs økonomi med tilknytning til Storebæltsforbindelsen.

Resultatet af dette arbejde fremgår af rapporten »DSB og den faste forbindelse over Storebælt«, udarbejdet af Trafikministeriet i august 1996 på baggrund af oplysninger fra A/S Storebæltsforbindelsen og DSB. Denne rapport, der den 29. august 1996 blev fremsendt til Folketingets Trafikudvalg, indeholder en vurdering af DSBs nettofordele ved forbindelsen og af DSBs betalingsevne, hvorved forstås muligheden for DSB til af de bevillinger, der samlet er afsat til DSB, at kunne afse beløb til betaling til A/S Storebæltsforbindelsen.

Det fremgår af rapporten, at det stadig er forbundet med stor usikkerhed at fastlægge forudsætningerne for indtægtsgrundlaget i relation til togtrafikken mellem Øst- og Vestdanmark efter åbningen af Storebæltsforbindelsen, og at sikre vurderinger af DSBs passagergrundlag ikke kan foretages før egentlige erfaringer i form af de faktiske trafiktal kan opnås nogle år efter ibrugtagningen.

I rapporten har Trafikministeriet ud fra en samlet afvejning af de prognoser – herunder de forudsætninger, disse bygger på – og de vurderinger, der er fremlagt, taget udgangspunkt i en passagermængde på 8,0 mill. i år 2000, svarende til en stigning på 3 mill. passagerer som følge af den faste forbindelse.

DSBs betaling til A/S Storebæltsforbindelsen blev i rapporten ud fra de i lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt fastsatte kriterier for beregning af DSBs vederlag og med den tidligere forudsætning om en realrente på 5 pct. p.a. samt under hensyntagen til nedslaget i betalingen de første 2 år efter ibrugtagningen, jf. det ovenfor anførte, beregnet til at udgøre ca. 1.240 mill. kr. årligt. Med en realrente på 4 pct. p.a. vil det årlige vederlag, efter årene med aftalt reduceret betaling, blive ca. 1.100 mill. kr.

DSBs nettofordele ved den faste forbindelse er i rapporten beregnet til i størrelsesordenen 44 mill. kr. i 1997 stigende til ca. 680 mill. kr. i år 2000.

DSBs betalingsevne i 1997-2000 er i følge rapporten lavere end DSBs nettofordele. Det skyldes bl.a., at visse af DSBs fordele vedrørende Storebæltsforbindelsen allerede er indregnet i de på forslag til finanslov for 1997 opførte bevillinger for årene 1997-2000. Hertil kommer, at DSB ikke er ydet fuld kompensation for udskillelsen af DSB-rederi i selvstændigt aktieselskab. Sidstnævnte skyldes, at kompensationen for rederiudskillelsen er sket med udgangspunkt i en ibrugtagning og dermed betaling for

benyttelsen fra 1. januar 1997, medens ibrugtagningen nu er fastsat til at ske 1. juni 1997.

DSBs betalingsevne er med de givne forudsætninger, der er baseret på en gennemgang af DSBs oplysninger og vurderinger, beregnet til -216 mill. kr. i 1997 stigende til 524 mill. kr. i år 2000, hvilket er betydeligt lavere end det beløb, der efter anlægsloven skal betales i vederlag til A/S Storebæltsforbindelsen, jf. ovenfor. Det skal tilføjes, at DSBs betalingsevne i 1997 er 30 mill. kr. højere end anført i rapporten, idet det efterfølgende er besluttet ikke at opretholde et beredskab til jernbanetransport over Storebælt i juni 1997.

I lyset af den i rapporten opgjorte betalingsevne er der på forslag til finanslov for 1997, hvor der indgår regulerede vederlag i forhold til aftalen fra november 1994, opført en budgetregulering, således at forslaget vedrørende DSB overholder de forudsatte bevillingsmæssige rammer.

Det fremgår af finanslovsforslaget, at der ville blive indledt politiske drøftelser om en ændring af anlægslovens principper for beregning af DSBs vederlag til A/S Storebæltsforbindelsen, herunder mulighederne for at afhjælpe den Storebæltsrelaterede bevillingsmangel på DSBs område.

På baggrund af disse politiske drøftelser blev der mellem regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti den 24. oktober 1996 indgået en aftale vedrørende DSB som supplement til DSB-rammeaftalen af november 1994. Denne aftale vedrører bl.a. spørgsmålet om ændret betaling for benyttelsen af Storebæltsforbindelsen. Det gælder både jernbaneforbindelsen og motorvejsforbindelsen.

Aftalen har bl.a. taget udgangspunkt i, at anlægget af en fast forbindelse over Storebælt er forsinket og bliver dyrere end forudsat ved anlægslovens vedtagelse i 1987. Forsinkelserne og fordyrelserne har især ramt jernbanedelen (oversvømmelse af tunnel, brand m.v.), og det oprindelig forudsatte forspring for jernbanedelen på 3 år i forhold til vejdelen bliver nu kun på ca. 1 år. Endvidere har det vist sig nødvendigt at nedjustere prognoserne for det antal passagerer, der vil benytte jernbaneforbindelsen, hvilket reducerer DSBs nettofordele ved den faste forbindelse. Omvendt viser prognoserne, at vejtrafikken bliver større end tidligere forventet. Det betyder, at økonomien i vejdelen ventes forbedret. Det fremhæves i aftalen, at beregningerne er behæftet med en væsentlig usikkerhed på grund af usikkerheden om størrelsen af de pågældende anlægs- og driftsudgifter, realrenten og trafikudviklingen.

I lyset af de ændrede forudsætninger og for at fastholde balancen mellem individuel og kollektiv trafik er aftaleparterne enige om at ændre den politiske af-