

tale om Storebælt af 12. juni 1986 og lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt i overensstemmelse med nedenstående retningslinier.

- Den juridiske og økonomiske adskillelse mellem forbindelsens vejdel og jernbanedel ophæves. A/S Storebæltsforbindelsen bliver således ejer af det samlede anlæg. Den nye Banestyrelse forestår drift og vedligeholdelse af de jernbanetekniske anlæg. Det lyslederkabel, som indgår i jernbaneforbindelsen, tilhører dog DSB. Virksomheder, der ønsker at bruge Storebæltsanlægget som vært for andre transmissionsledninger, eksempelvis elkabler og lyslederkabler, forhandler med A/S Storebæltsforbindelsen herom.
- Takstniveauet for benyttelse af vejdelene nedsættes med 20 pct. i forhold til det i anlægsloven forudsatte. Taksterne reguleres med den almindelige prisudvikling, og niveauet tages op til revision mellem forligspartierne senest 1½ år efter ibrugtagningen. Inden for rammerne af det fastsatte takstniveau kommer selskabet med indstilling til trafikministeren om rabatstrukturen. Rabatstrukturen drøftes mellem forligspartierne. Der kan i den forbindelse bl.a. ydes rabatter til pendlere og storkunder. For lastbiler og busser kan rabatten højst udgøre 10 pct. af takstniveauet. Rabatstrukturen skal være gennemskuelig og offentlig tilgængelig.
- Der oprettes en Banestyrelse og denne, der skal være infrastrukturforvalter af jernbanedelen, opkræver afgift af jernbaneoperatørerne for benyttelse af forbindelsen og afregner med A/S Storebæltsforbindelsen. For indkøringsårene 1997 og 1998 betaler Banestyrelsen 84 og 129 mill. kr. Herefter er Banestyrelsens årlige betalinger til A/S Storebæltsforbindelsen på det foreliggende prognosegrundlag opgjort til ca. 525 mill. kr. for årene 1999 og år 2000. Beløbene er angivet i 1997-prisniveau og reguleres med den almindelige prisudvikling. Beløbet tages op til revision senest ved udgangen af år 2000. Betalingen kan opdeles i en fast og en variabel del (afgift) for benyttelsen af forbindelsen til henholdsvis passager- og godstransport. Den variable del af betalingen skal sikre, at A/S Storebæltsforbindelsen opnår en større betaling

for benyttelsen af forbindelsen, såfremt togtrafikken vokser mere end forudsat (8 mill. togrejser). Omvendt opnår A/S Storebæltsforbindelsen en lavere betaling ved en mindre benyttelse af forbindelsen.

Lovforslaget, der indebærer en udmøntning af denne del af aftalen, indeholder endvidere forslag om ændring af en række andre bestemmelser i loven om anlæg af fast forbindelse over Storebælt.

## 2. Statsfinansielle, økonomiske og administrative konsekvenser

Lovforslaget, der ikke har administrative konsekvenser, indebærer til og med år 2000 en væsentlig nedsættelse af det beløb, der skulle have været betalt efter anlægsloven for benyttelsen af jernbaneforbindelsen. Banestyrelsen skal således til A/S Storebæltsforbindelsen betale henholdsvis 84 og 129 mill. kr. i 1997 og 1998 og derefter et beløb på ca. 525 mill. kr. i år 1999 og 2000. De anførte beløb er i 1997 priser og reguleres med den almindelige prisudvikling. Der tillægges moms i overensstemmelse med reglerne herom, hvilket vil være bevillingsmæssigt neutralt for Banestyrelsen. Betalingen i 1999 og 2000 opdeles i en fast og variabel del som anført i aftalen. De bevillingsmæssige konsekvenser af lovforslaget er indbudgetteret på finansloven for 1997, hvormed den Storebæltsrelaterede bevillingsmangel på DSBs område bortfalder.

Takstniveauet for benyttelse af vejdelene vil i overensstemmelse med den politiske aftale blive nedsat med 20 pct. i forhold til det i anlægsloven forudsatte. Det er forbundet med vanskeligheder at beregne de nuværende faktiske gennemsnitlige takster for lastbiler og busser. Det skyldes, at der ydes rabatter til de enkelte vognmandsfirmaer. Disse rabatter er i en række tilfælde individuelt fastsatte og kendes derfor ikke præcist. Det fremtidige takstniveau vil blive fastsat med udgangspunkt i de gældende, faktiske satser – det vil sige med hensyntagen til rabataftaler m.v. Der vil kunne ydes visse rabatter, der for lastbiler og busser højst vil kunne udgøre 10 pct. af takstniveauet. Med udgangspunkt i de i den politiske aftale fastlagte takster, jf. nedenfor, kommer selskabet med et oplæg til den samlede takst- og rabatstruktur til drøftelse mellem forligspartierne.