

Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 7. juni 2005

Betænkning

over

Forslag til lov om Sund og Bælt Holding A/S

[af transport- og energiministeren (Flemming Hansen)]

1. Ændringsforslag

Der er stillet 8 ændringsforslag til lovforslaget. Transport- og energiministeren har stillet ændringsforslag nr. 2, 3, 5 og 8. Enhedslistens medlem af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 1, 4, 6 og 7.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 27. april 2005 og var til 1. behandling den 19. maj 2005. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transport- og energiministeren sendte den 5. april 2005 dette udkast til udvalget, jf. alm. del – bilag 79. Den 12. maj 2005 sendte transport- og energiministeren de indkomne høringssvar samt et notat herom til udvalget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 14 spørgsmål til transport- og energiministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et flertal i udvalget (V, S, DF og KF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af transport- og energiministeren stillede ændringsforslag. Flertallet stemmer imod de af Enhedslisten stillede ændringsforslag.

Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget bemærker:

Med hensyn til færgegarantien

Opretholdelsen af garantien for fortsat færgedrift på Kattegat og Spodsbjerg-Tårs er af afgørende betydning. Dansk Folkeparti har noteret sig, at aftalepartierne V, S, og KF har udtrykt, at det efter deres bedømmelse fortsat vil være muligt at opretholde en velfungerende færgefart.

Dansk Folkeparti minder om, at den såkaldte færgegaranti går ud på, at der til enhver tid skal opretholdes mindst én færgerute over Kattegat samt en rute over Spodsbjerg-Tårs.

Dansk Folkeparti har ligeledes noteret sig, at aftalen mellem de tre partier fastslår, at aftalen om en færgegaranti gælder uændret, og at »dette har høj prioritet«. I aftalen slås det endvidere fast, at forligspartierne vil »drøfte situationen« bl.a. »i lyset af EU-retten«, »såfremt det skulle vise sig, at de pågældende færgeruter ikke kan opretholdes på normale kommercielle vilkår, eller der sker væsentlige indskrænkninger i sejladsen«.

Dansk Folkeparti havde gerne set en mere uforbeholden erklæring om opretholdelsen af færgegarantien. Ordvalget i aftalen om, at der gives garantien »høj prioritet«, og at partierne vil »drøfte situationen«, »i lyset af EU-retten«, hvis færgetrafikken ikke kan opretholdes, virker, som om man allerede er i gang med at afsvække garantien. Dansk Folkeparti finder, at det ikke stærkt nok kan understreges, at regering og Folketing til enhver tid står inde for opretholdelsen af færgetrafikken, både af hensyn til infrastrukturen og af hensyn til sikkerheden for alternative forbindelser mellem Jylland og Sjælland, hvis trafikken over Storebæltsbroen i kortere eller længere perioder måtte blive afbrudt som følge af påsejling, reparationer eller af andre årsager.

En garanti er et ubetinget tilsagn og ikke blot noget, der skal »drøftes«, hvis den bliver aktuel. Hensynet til EU-retten bør aldrig kunne føre til tvivl om, hvorvidt Danmark med sin særlige geografi kan opretholde effektive trafikforbindelser mellem landsdelene, og Dansk Folkeparti opfordrer derfor aftalepartierne til at konkretisere deres tilsagn mest muligt, så enhver tvivl om garantiens rækkevidde kan afvises.

Dansk Folkeparti har noteret sig, at regeringen har fundet det hensigtsmæssigt, at Storebæltforbindelsen A/S kan erhverve havneanlæg, der i dag ejes af Mols-Linien A/S, og at en sådan erhvervelse søges gennemført på vilkår, der ikke indeholder statsstøtte. Dansk Folkeparti gør opmærksom på, at et eventuelt køb af havne, når købet sker til markedspris, ikke i sig selv styrker Mols-Linien A/S' reelle egenkapital og derfor heller ikke i sig selv forbedrer Mols-Linien A/S' muligheder for i sin prispolitik på lang sigt at kunne matche de nedsættelser af brotaksterne, der finder sted. Sandsynligheden for, at færgegarantien kommer til indfrielse inden for en årrække, bliver ikke mindre som følge af eventuelle havnekøb.

Med hensyn til færgeforbindelserne til de mindre øer

Dansk Folkeparti gør opmærksom på, at det i forbindelse med ændringer af de økonomiske forudsætninger for bro- og færgeforbindelserne vil være naturligt at undersøge, hvilke tiltag der skal gennemføres for at sikre, at erhvervslivet på de mindre og mellemstore øer Ærø, Samsø og Læsø ikke udsættes for vanskeligere konkurrenceforhold som følge af ændringerne. Dansk Folkeparti opfordrer derfor regeringen til at undersøge, om tiden nu er inde til at forberede en snarlig ændring af prissætningsprincipperne for færgefarten til og fra Ærø, Samsø og Læsø. I den forbindelse henvises til amtsvejsprincippet (det vil sige, at det koster det samme at sejle en kilometer som at køre en kilometer på amtsvejene), der er beskrevet nærmere i »Læsø, Samsø og Ærø – udvikling og muligheder« af Anne Kaag Andersen m.fl. (AKF Forlaget, november 2003). De primære erhverv fylder meget på øerne, mens der ikke er mange arbejdspladser i industrien. Udviklingen i beskæftigelsen er ikke gunstig. Der er også højere arbejdsløshed på øerne. For at komme til en af de tre øer er det nødvendigt at rejse med færge (eller flyve). Færgerne er organiseret på forskellig vis på de tre øer, men prisniveauet for færgeturene er sammenlignelige og generelt meget højere end amtsvejspriserne. Dansk Folkeparti opfordrer regeringen til så snart som muligt at redegøre for, hvor langt regeringen er nået i sine overvejelser herom på baggrund af rapporten fra AKF.

Med hensyn til en Femern Bælt-forbindelse

Dansk Folkeparti har ikke med sin tilslutning til lovforslaget taget stilling til, om der bør gennemføres et Femern Bælt-projekt. Dansk Folkeparti gør opmærksom på de betydelige risici, der kan være for bl.a. at undervurdere anlægsudgifterne, at skønne en for lav realrente eller at overvurdere

trafikudviklingen i projektet. Hertil kommer, at der kan være en risiko for, at der allerede i analysefasen ikke sker tilstrækkelig stram økonomisk styring og udgiftskontrol, ikke mindst, når Folketingets og Finansudvalgets bevillingspraksis og bevillingskontrol erstattes af intern kontrol inden for Sund og Bælt Holding A/S. Dansk Folkeparti opfordrer derfor regeringen til at sikre, at der med hjemmel i lovforslagets § 6, stk. 2 sker et tilstrækkelig effektivt og løbende økonomisk tilsyn med disse aktiviteter. Dansk Folkeparti opfordrer – set i lyset af de betydelige udgifter, der forventes afholdt – til, at regeringen nøje overvejer, hvordan udgiftskontrollen mest effektivt kan lægges til rette, herunder om Transport- og Energiministeriet selv er i stand til at udøve denne kontrol, eller om Finansministeriet bør inddrages.

Med hensyn til forholdet mellem afgifter for tog- og biltrafik

Dansk Folkeparti bemærker, at det af transport- og energiministerens svar på Trafikudvalgets spørgsmål 9 fremgår, at der er sikret jernbaneoperatørerne en nedsættelse af Storebæltstakster m.v. på 20 pct. vedrørende betalingen for brug af Storebæltbroens jernbanedel. Af den politiske aftale mellem V, K og S fremgår det, at prisnedsættelsen for personbiler m.fl. vil blive på ca. 20 pct. i forhold til det gældende takstniveau, men ca. 5 pct. for lastbiler og ca. 10 pct. for busser. Det er ikke af transport- og energiministeren oplyst, hvilken konkurrencemæssig virkning – eventuelt svækkelse – dette vil få for lastbiltrafikken, og Dansk Folkeparti må derfor opfordre ministeren til – før prisændringerne i praksis sættes i værk – at sandsynliggøre, at der ikke vil ske en u hensigtsmæssig konkurrencemæssig svækkelse af lastbilskørslen.

Et *mindretal* i udvalget (RV) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*. Mindretallet stemmer hverken for eller imod de af transport- og energiministeren stillede ændringsforslag. Mindretallet stemmer imod de af Enhedslisten stillede ændringsforslag.

Det Radikale Venstre finder beslutningen om at sammenlægge de to selskaber fornuftig, ligesom partiet med glæde konstaterer, at lovforslaget indirekte betyder flere midler til den stærkt påkrævede opgave med at forbedre vedligeholdelsen af skinnerne. Partiet kan også acceptere, at der afsættes en vis sum til forundersøgelser af Femern, uden at partiet derved ønsker at tage stilling til broen som sådan, før der foreligger et endeligt beslutningsgrundlag. Til gengæld er partiet imod de planlagte prisnedsættelser over Storebæltbroen, hvor RV ville have foretrukket kun at tilgodese gods på skinner og evt. passagertrafikken med tog. Ved at nedsætte priserne på Storebælt risikerer man på sigt at underminere de færgeruter, som alle har været enige om at beskytte, og som er vigtige for udviklingen i både Nordjylland, Nordvestsjælland og Sydsjælland. Derfor er partiet også imod, at det nye selskab nu skal til at opkøbe havneanlæg for penge, som passagererne over Storebælt i sidste ende kommer til at betale. Hvis man vil nedsætte taksterne på Storebælt og derfor nødvendigvis også må forsøge at kompensere f.eks. Mols-Linien på den ene eller den anden måde, havde RV foretrukket, at man i stedet havde investeret i at forbedre infrastrukturen til og fra færgerne (f.eks. Skovvejen ved Kalundborg) og dermed forbedret færgernes konkurrenceevne uden at skulle til at foretage en indirekte nationalisering af de danske havne. Da der imidlertid i sidste ende skal findes en løsning på problemet, agter partiet på denne baggrund at stemme hverken for eller imod regeringens ændringsforslag til lovforslaget og for lovforslaget ved 3. behandling.

Et *andet mindretal* i udvalget (SF) vil ved 3. behandling af lovforslaget stemme hverken for eller imod lovforslaget. Mindretallet stemmer for de af transport- og energiministeren under nr. 2, 5 og 8 stillede ændringsforslag. Mindretallet stemmer for de af Enhedslisten under nr. 1, 4, 6 og 7 stillede ændringsforslag. Mindretallet stemmer imod det af transport- og energiministeren under nr. 3 stillede ændringsforslag.

SF finder det fornuftigt at samle de to anlægslove i én. SF ønsker dog ikke, at en eventuel Femern Bælt-forbindelse blandes ind i denne lov.

Omkring storebæltstaksterne er SF's holdning, at person- og godstrafik på skinner er det område, som skal fremmes via lavere takster. En sådan prioritering vil også langt bedre sikre de alternative færgeruter, end dette lovforslag gør.

Et *tredje mindretal* i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet stemmer for de under nr. 1, 4, 6 og 7 stillede ændringsforslag. Mindretallet stemmer imod de under nr. 3 og 5 stillede ændringsforslag. Mindretallet stemmer hverken for eller imod de under nr. 2 og 8 stillede ændringsforslag.

Enhedslisten kan ikke støtte lovforslaget om Sund og Bælt Holding A/S. At oprette et selskab, der skal være driftsselskab for broforbindelserne, er der for så vidt ikke noget i vejen med, men lovforslaget er blevet til en sammenblanding af en række politiske aftaler om takster og dertil hørende omgåelse af EU's statsstøtteordninger gennem havneopkøb, en kommende Femern Bælt-forbindelse, et usikkert grundlag for et brobizsselskab, og ikke mindst en taget beslutning om overførsel af midler fra Banedanmark til Sund og Bælt-koncernen.

At man ønsker, at broselskabet skal stå for reinvesteringer og vedligeholdelse af togforbindelserne i bro og tunnel kan være udmærket, hvis der vel at mærke knytter sig nogle meget præcise aftaler til, hvordan dette skal gøres. Banedanmark har ikke fået midler til reinvesteringer, og m.h.t. vedligeholdelse står det klart, at Banedanmark skal godtgøre Sund og Bælt for vedligeholdelsen på et tidspunkt, hvor det er almen viden, at Banedanmark faktisk ikke har økonomien til det. Banedanmark kører med underskud, og står med en vedligeholdelsesopgave, der er meget stor. Man kunne mistænke regeringen for simpelthen ikke at stole på, at Banedanmark vil være i stand til at løfte opgaven med forsvarlig vedligeholdelse af Storebæltsforbindelsen, og derfor vil sikre opgaven ved at lægge den under Sund og Bælt.

Enhedslisten har stillet en række ændringsforslag, der sikrer, at dette lovforslag ikke sammenblandes med regeringens ønske om en kommende Femernforbindelse. Der er på nuværende tidspunkt ikke en politisk aftale i Danmark om en kommende forbindelse, ligesom det er meget uklart, på hvilke betingelser den tyske regering vil deltage i et broprojekt. Det står klart ud fra de besvarede spørgsmål, at indtægter fra Storebæltsforbindelsen meget vel kan komme til at finansiere en stor del af forarbejdet til Femernforbindelsen (først nævnedes 50 mio. kr. – nu nævnes 100 mio. kr.), og det mener Enhedslisten ikke står tilstrækkelig klart for befolkningen.

Tjóðveldisflokkurin, Inuit Ataqatigiit, Siumut og Fólkaflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af *et mindretal* (EL), tiltrådt af et *mindretal* (SF):

Til § 1

1) I *stk. 1* udgår ordene »§ 6 og«.

[Konsekvensrettelse]

Af *transport- og energiministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af RV og EL):

Til § 2

2) Efter »om en fast forbindelse over Øresund« indsættes: »med senere ændringer«.
[Ændring af regeringsaftalen mellem Danmark og Sverige om den faste forbindelse over Øresund]

Af *transport- og energiministeren*, tiltrådt af et *flertal* (V, S, DF og KF):

Til § 3

3) Efter stk. 1 indsættes som nyt stykke:
»Stk. 2. A/S Storebæltsforbindelsen kan i forbindelse med den i stk. 1 nævnte virksomhed erhverve relevante havneanlæg efter transport- og energiministerens nærmere bestemmelse.«
[Erhvervelse af havneanlæg]

Stk. 2 bliver herefter til stk. 3.

Af *et mindretal* (EL) tiltrådt af et *mindretal* (SF):

Til § 6

4) Paragraffen udgår.
[Mulighed for stiftelse af aktieselskab vedrørende forberedelsen af en Femern Bælt-forbindelse udgår]

Af *transport- og energiministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af RV og EL):

Til § 7

5) I *stk. 1* ændres ordene »på Storebæltsforbindelsen« til: »af A/S Storebæltsforbindelsen«, og »Øresundsforbindelsen« ændres til: »Øresundsbro Konsortiet I/S«.
[Redaktionel ændring af bestemmelsens ordlyd]

Af *et mindretal* (EL), tiltrådt af et *mindretal* (SF):

Til § 10

6) *Stk. 3* udgår.
Stk. 4-6 bliver herefter stk. 3-5.
[Konsekvensrettelse]

7) I *stk. 6* ændres ordene »de i § 6 og § 7 nævnte selskaber« til: »det i § 7 nævnte selskab«.
[Konsekvensrettelse]

Af *transport- og energiministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af RV og EL):

Til § 15

8) *Stk. 2* affattes således:

»*Stk. 2*. Banedanmark og det svenske Banverket betaler til Øresundsbro Konsortiet I/S med halvdelen hver for alle jernbanevirksomheders brug af jernbaneforbindelsen over Øresund i henhold til den i § 2 nævnte aftale mellem Danmark og Sverige om en fast forbindelse over Øresund.«

[Præcisering vedrørende betaling til Øresundsbro Konsortiet I/S]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1, 6 og 7

Der er tale om konsekvensrettelser som følge af ændringsforslag nr. 4.

Til nr. 2

I henhold til aftale af 23. marts 1991 mellem Danmark og Sverige om en fast forbindelse over Øresund er det Øresundsbro Konsortiet I/S, der fastsætter trafikantafgifterne. I lyset af EU-retlige bestemmelser på området kan der blive behov for en ændring af den dansk-svenske aftale, der præciserer, at fastsættelsen af trafikantafgifter skal ske under hensyntagen til EU-retten. Ændringsforslaget sikrer, at en eventuel ændring af regeringsaftalen automatisk bliver en del af dansk ret.

Til nr. 3

I henhold til det politiske forlig fra 1986 vedrørende etablering af den faste forbindelse over Storebælt skal der opretholdes mindst én færgeforbindelse mellem Sjælland og Jylland over Kattegat og en færgerute mellem Spodsbjerg og Tårs. Hvis det ikke er muligt at opretholde denne sejlads på kommercielle vilkår, kan transport- og energiministeren pålægge A/S Storebæltsforbindelsen at opretholde en samfundsbegrundet sejlads ved hjælp af tilskud.

Baggrunden for den foreslåede bestemmelse er, at det på baggrund af aftalen af 26. maj 2005 mellem partierne bag Storebæltsforliget vedrørende takstnedsættelser på Storebæltsforbindelsen m.v. er hensigtsmæssigt at være forberedt på en situation, hvor der skal ske udbud af besejlingen mellem Sjællands Odde og Ebeltoft. Disse havne ejes i dag af Mols-Linien A/S, og der er i dag ikke modtagepligt i disse for andre rederiers skibe.

Et køb skal ske til en markedsmæssig pris, og før en endelig aftale om køb af havnene indgås, skal den accepteres af Europa-Kommissionens relevante tjenestegrene, således at det sikres, at der ikke i købsprisen indgår nogen form for statsstøtte.

Et statsligt ejerskab (via A/S Storebæltsforbindelsen) af havneanlæggene i Sjællands Odde og Ebeltoft vil samtidig være et bidrag til at øge forsyningssikkerheden i øst-vest-trafikken i Danmark i en situation, hvor Storebæltsforbindelsen måtte blive afbrudt.

Til nr. 4

Efter forslagsstillernes opfattelse bør der ikke etableres et selskab, der økonomisk og på anden vis involverer sig i etableringen af en fast Femern Bælt-forbindelse, før en sådan forbindelse er vedtaget og aftalt mellem Danmark og Tyskland.

Til nr. 5

Med ændringerne præciseres, hvilke virksomheder der kan indgå aftale med det nyoprettede daterselskab under Sund og Bælt Holding A/S vedrørende udstedelse af brobizzes og fakturering i forbindelse med disses anvendelse.

Til nr. 8

Med den foreslåede affattelse af bestemmelsen præciseres, at Banedanmark og det svenske Banverket betaler til Øresundsbro Konsortiet I/S med halvdelen hver for alle jernbanevirksomheders benyttelse af den faste forbindelse over Øresund.

Kim Andersen (V) Gitte Lillelund Bech (V) Jacob Jensen (V)

Flemming Damgaard Larsen (V) fmd. Karsten Nonbo (V) Walter Christophersen (DF)

Jørn Dohrmann (DF) Henriette Kjær (KF) nfmd. Allan Niebuhr (KF) Jens Christian Lund (S)

Jytte Wittrock (S) Klaus Hækkerup (S) Magnus Heunicke (S) Poul Andersen (S)

Martin Lidegaard (RV) Poul Henrik Hedeboe (SF) Rune Lund (EL)

Tjóðveldisflokkurinn, Inuit Ataqatigiit, Siumut og Fólkaflokkurinn hövdu ekki meðlimmer í udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	52	Enhedslisten (EL)	6
Socialdemokratiet (S)	47	Tjóðveldisflokkurinn (TF)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Siumut (SIU)	1
Det Radikale Venstre (RV)	17	Fólkaflokkurinn (FF)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	11		

Oversigt over bilag vedrørende L 159

Bilagsnr. Titel

- | | |
|---|--|
| 1 | Forslag til tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget |
| 2 | Hørings svar og høringsnotat, fra transport- og energiministeren |
| 3 | 1. udkast til betækning |
| 4 | Ændringsforslag, fra transport- og energiministeren |
| 5 | 2. udkast til betækning |
| 6 | Politisk aftale af 26/5-05 om Storebæltstakster m.v. |
| 7 | 3. udkast til betækning |

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 159

Spm.nr. Titel

- | | |
|----|---|
| 1 | Spm. om økonomiske konsekvenser, for så vidt angår jernbanedelen, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå |
| 2 | Spm. om de økonomiske konsekvenser i forbindelse med finansieringen af en forundersøgelse af en mulig Femern Bælt-forbindelse, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå |
| 3 | Spm., om der på tysk side afsættes penge til en forundersøgelse af en Femern Bælt-forbindelse, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå |
| 4 | Spm. om forhandlingerne om takstnedsættelser på Storebæltforbindelsen, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå |
| 5 | Spm. om konsekvenser for jernbanesektoren, herunder Banedanmark, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå |
| 6 | Spm. om konsekvenser for brobizzordningen, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå |
| 7 | Spm. om en præcisering af § 7, stk. 2, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå |
| 8 | Spm. om, hvordan bemyndigelsen i § 16, stk. 2, vil blive udmøntet, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå |
| 9 | Spm., om jernbanetrafikken kan blive stillet ringere end biltrafikken, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå |
| 10 | Spm., om retten til at indføre rabatordninger også gælder godstog, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå |
| 11 | Spm., om det er i overensstemmelse med aftalen med Folketingets partier og med den tyske regering at igangsætte forundersøgelser af en Femern Bælt-forbindelse, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå |

- 12 Spm. om habilitetsproblemer for Sund og Bælt, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm., om der med lovforslaget ligger en implicit accept af en Femern Bælt-forbindelse, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm. om sammenkædningen mellem Storebæltsforbindelsen og opretholdelsen af færgeforbindelserne over Kattegat og mellem Spodsbjerg og Tårs, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå

|