

Det påhviler på samme måde som ved de tidligere færgeudgifter de kommunale ligningsmyndigheder at føre kontrol med om beføringsfradraget opgøres korrekt. Ligningsmyndighederne kan i denne forbindelse indhente dokumentation for benyttelse af Storebæltsforbindelsen.

Der er således ikke opstået et nyt kontrolproblem på grund af det særlige fradrag for benyttelse af Storebæltsforbindelsen.

Spm. nr. S 1421

Til trafikministeren (15/9 98) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Er det korrekt, at forudsætningen for Storebæltsbyggeriet var, at der ikke skulle tilføres projektet statslig medfinansiering, og at finansieringen alene skulle ske via brugerbetaling, hvorledes er denne forudsætning kommet til udtryk i beslutningen om etableringen af Storebæltsforbindelsen, vil ministeren definere hvilke former for direkte og inddirekte støtte til anlægsprojekter og lignende, som ikke af regeringen opfattes som statslig medfinansiering, idet der f.eks. tænkes på særlige skattefradrag for brugere, hvorved antallet af brugere må forventes fremmet, jf. Storebæltsfradraget samt bortførering af statsejede grunde, jf. statens foræring af havnearealer til en værdi af 3-400 mio. kr. til Ørestadsselskabet?«

Svar (29/9 98)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Det fremgår af § 8 i Lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, jf. lovbekendtgørelse nr. 260 af 4. maj 1998, at A/S Storebæltsforbindelsen finansierer alle omkostninger ved anlæg af den faste forbindelse ved lån, der garanteres af den danske stat.

Endvidere fremgår det af § 11, at selskabet skal opkræve afgifter for benyttelsen af motorvejsforbindelsen. Endelig fremgår det af § 9, at Banestyrelsen skal betale en afgift til selskabet for jernbanevirksomhedernes benyttelse af jernbaneforbindelsen. Disse afgifter skal tilsammen dække udgifterne til forrentning og tilbagebetaling af forbindelsens anlægsgæld samt driften af forbindelsen.

Der er således ikke statslig medfinansiering af Storebæltsprojektet.

Offentlig regulering, herunder skattereglerne, vil i mange tilfælde have en indirekte virkning på forbindelsens driftsøkonomi, såvel positiv som negativ, hvilket vil gælde for alle former for erhvervsvirksomhed.

For så vidt angår Ørestadsprojektet, jf. lov nr. 477 om Ørestaden m.v. af 24. juni 1992 med senere ændringer, er det forudsat, at indtægter fra salg af arealer skal bidrage til finansieringen af Ørestadsbanen (metroen).

Herudover vil også tilbageførsel af grundskyld fra de solgte arealer og overskud fra driften af metroen kunne medvirke til finansieringen af det store infrastrukturanlæg. Endelig er det forudsat, at Frederiksberg Kommune og Københavns Amt medvirker til finansieringen af henholdsvis Frederiksbergbanen og Østamagerbanen.

I overensstemmelse med lov om Ørestaden m.v. har Københavns kommune og staten indskudt Ørestadsarealet i Ørestadsselskabet. Desuden har de samme parter i fællesskab indskudt tre havnearealer i selskabet, hvilket for statens vedkommende har andraget 146 mio. kr. ekskl. omkostninger, jf. akt 364 af 24. juni 1994.

Spm. nr. S 1422

Til trafikministeren (15/9 98) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Med hvilken begrundelse skal godsterminalen i Nykøbing F nedlægges, når man betænker, at der her er tale om en overskudsgivende enhed?«

Svar (29/9 98)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Et element i den strategiplan for DSB Gods, der blev indgået politisk forlig om d. 28. august 1998, er, at DSB Gods af økonomiske grunde ophører med jernbanebetjening af stykgodsterminalen i Nykøbing F med udgangen af 1998. Medarbejderne på stykgodsterminalen vil få tilbudt ny beskæftigelse bl. a. på stykgodsterminalen i Ringsted.

Stykgodsterminalen i Nykøbing F. har ikke været overskudsgivende, idet de samlede om-