

Bemærkninger til forslaget

Dette forslag bygger på følgende kendsgerninger:

1. Uafhængige nationaløkonomer anbefaler væsentligt lavere takster for benyttelse af den faste forbindelse over Øresund.
2. Erhvervslivet på begge sider af Øresundsbroen ønsker betydeligt lavere brotakster.
3. Uddannelses- og forskningsinstitutionerne på begge sider af broen ønsker mærkbart lavere brotakster.
4. Kulturinstitutioner på begge sider af broen ønsker lavere brotakster.
5. De folkevalgte politikere i både København og Malmø ønsker lavere takster på broen.
6. Den svenske regering er parat til at sænke brotaksterne.

Hvis den danske regering derfor nu tager initiativ til at sænke priserne for passage af broen, vil det givetvis ske. Dermed vil sandsynligheden for, at Øresundsforbindelsen allerede fra sin åbning den 1. juli 2000 bliver en succes og et varigt tilløbsstykke, være større. Bolden ligger på den danske banehalvdel, og det er således nu op til den danske regering, om brotaksterne skal sænkes eller ej.

Den økonomiske teori påpeger, at der opnås optimal udnyttelse af en vej eller en bro, hvis prisen for at benytte vejen eller broen ikke overstiger de marginale omkostninger ved benyttelsen. Da de marginale omkostninger ved vej- eller brobenyttelse er meget tæt på nul, bør det være gratis at køre på veje og broer. Sådan har det også hidtil været i Danmark med Storebæltsbroen som eneste undtagelse.

Baggrunden for betalingsordningen på Storebæltsbroen er, at det var en politisk forudsætning for broens bygning, at den ikke skulle betales af skatteyderne, men af dem, der benytter broen. Altså brugerfinansiering i stedet for skattefinansiering.

Tilsvarende var det en politisk forudsætning for Øresundsbroens bygning, at denne efterfølgende skulle betales af brugerne.

Der er imidlertid betydelig forskel på de to store broer.

For det første har Storebæltsbroen nærmest monopol på transport over Storebælt, mens Øresundsbroen vil komme i konkurrence med færgeforbindelser over Øresund samt færgeforbindelser mellem Sydsverige og kontinentet. For det andet er Øresundsbroen i modsætning til Storebæltsbroen en fast forbindelse mellem to store byer. Øresundsbroen bliver derfor en udpræget pendler-bro, ikke blot for erhvervslivet, men også for almindelige mennesker. Det sker imidlertid kun, hvis taksterne for pendling ikke er for høje. Rabatten til pendlere er altså langt mere afgørende for Øresundsbroens succes, end den er for Storebæltsbroens.

Som det fremgår af det følgende, vurderes de aftalte takster for både tog og bil af økonomer som værende så høje, at det vil forhindre den tilsigtede økonomiske integration mellem de to bysamfund på hver side af broforbindelsen. Øresundsforbindelsens succes forudsætter således lavere takster.

Aftalen mellem Danmark og Sverige om at etablere en fast Øresundsforbindelse blev ratificeret af Danmark gennem vedtagelse af lov nr. 590 af 19. august 1991 om anlæg af fast forbindelse over Øresund.

Heri er retningslinjerne for brotaksterne beskrevet.

Taksterne for *jernbanetransporten* over Øresundsbroen blev offentliggjort den 16. september 1999. Disse takster er fastsat i en aftale mellem Danske Statsbaner (DSB) og det svenske Statens Järnvägar (SJ). Ifølge denne aftale er prisen for en enkeltbillet fastsat til 60 kr., mens prisen for et månedskort bliver 1.200 kr.

Taksterne for *biltrafikken* er i henhold til regeringsaftalen den 23. marts 1991 mellem den danske og den svenske regering om en fast forbindelse over Øresund fastsat af Øresundskonsortiet.

Øresundskonsortiet har i juni 1999 udgivet pjecen »Hurtigt og nemt over Øresund«, hvori bl.a. takster for biltrafikken over broen er angivet. Det fremgår heraf, at prisen for personbiler uden abonnementsaftale (pendleraftale) bliver 230 kr. (460 kr. tur/retur). Taksten for en enkelttur over Storebæltbroen er til sammenligning 210 kr. (420 kr. tur/retur). Prisen for