

**Spm. nr. S 190**

Til trafikministeren (11/10 01) af:

**Ebbe Kalnæs (CD):**

»Vil ministeren oplyse hvorledes betalingsfordelingen på Storebæltsforbindelsen er mellem togdelen og bildelen?«

**Svar (19/10 01)**

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Som det fremgår af Sund & Bælt's årsberetning 2000 udgjorde bruttoindtægterne i 2000 for A/S Storebælt henholdsvis 565 mio. kr. fra baneforbindelsen og 1.770 mio. kr. fra vejforbindelsen.

**Spm. nr. S 191**

Til trafikministeren (11/10 01) af:

**Ebbe Kalnæs (CD):**

»Vil ministeren oplyse hvor lang tilbagebetalingstiden forventes at være for hele Storebæltsbrosystemet med den nuværende takspolitik?«

**Svar (19/10 01)**

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Ifølge Sund & Bælt's årsberetning 2000 forventes tilbagebetalingstiden for A/S Storebælts gæld, regnet fra ibrugtagningen i 1998, at udgøre ca. 30 år. Dette skøn er baseret på en række forudsætninger herunder en fremtidig realrente på 4 pct. p.a. svarende til en årlig finansieringsudgift på 6,6 pct. og en prisregulering af indtægterne på 2,5 pct.

Der er dog en vis usikkerhed forbundet med tilbagebetalingstiden af A/S Storebælts gæld. Eksempelvis vil et fald i trafikken på 20 pct. forlænge tilbagebetalingstiden til 41 år.

**Spm. nr. S 192**

Til trafikministeren (11/10 01) af:

**Ebbe Kalnæs (CD):**

»Vil ministeren oplyse, hvad tilbagebetalingstiden for Storebæltsforbindelsen ville være med en nedsættelse af taksten til henholdsvis kr. 200 og kr. 150 for biler og forholdsvis samme nedsættelse for andre takster (lastbiler, busser, trailere, pendlerrabatter m.m.), hvis der i beregningen tages højde for en forventet trafikstigning som følge af de lavere takster?«

**Svar (19/10 01)**

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

A/S Storebælts økonomi påvirkes generelt negativt ved prisnedsættelser, fordi efterspørgslen ikke stiger i samme takt som nedsættelsen. Det gælder både personbiler, busser og lastbiler. Baggrunden herfor er, at trafikken på Storebælt er forholdsvis uelastisk, hvilket hænger sammen med, at turene er relativt lange og i betydelig omfang består af erhvervstrafik.

Sund & Bælt har oplyst, at i følge selskabets trafikanalyser skønnes en reduktion i personbiltaksterne til 150 kr., og en tilsvarende reduktion i de øvrige takster, at ville reducere selskabets årlige indtægter med 520 mio. kr. i 2002-priser. Virkningerne på trafikomfanget er indregnet heri. En sådan takstreduktion vurderes endvidere at umuliggøre opretholdelsen af færgefarten over Kattegat på et driftsøkonomisk grundlag, hvorfor A/S Storebælt i overensstemmelse med den politiske aftale om Storebælt må forventes at skulle yde tilskud til færgefarten. Hertil kommer at det må påregnes, at den eksisterende støtte til færgeruten Spodsbjerg-Tårs vil blive væsentligt forøget. Det skønnes at disse merudgifter, sammen med indtægtstab, vil indebære en forlængelse af tilbagebetalingstiden fra de nuværende 30 år til godt 68 år.

Sund & Bælt har endvidere oplyst, at beregningerne af en takstnedsættelse til 200 kr., opgjort efter tilsvarende principper som for nedsættelsen til 150 kr., vil forlænge tilbagebetalingstiden for selskabets gæld til ca. 36 år.

I ovenstående beregninger indgår ikke de økonomiske konsekvenser for jernbanedriften som følge af lavere takster.