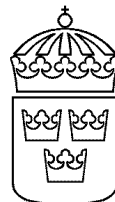


# Trafikutskottets betänkande

1999/2000:TU10

Villkoren för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund m.m.



1999/2000  
TU10

---

## Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition om villkoren för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund m.m. (prop. 1999/2000:66). I propositionen föreslås att riksdagen godkänner ett nytt avtal mellan Sveriges regering och Danmarks regering om betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken över Öresund. Utskottet behandlar också nio motioner, varav fem väckts med anledning av propositionen.

Utskottet föreslår att riksdagen bifaller regeringens förslag och att riksdagen avslår samtliga motioner.

Till betänkandet har fogats två reservationer.

## Propositionen

Regeringen (Näringsdepartementet) föreslår i proposition 1999/2000:66 att riksdagen godkänner avtalet mellan Sveriges regering och Danmarks regering om betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund.

## Motionerna

### Motioner med anledning av propositionen

1999/200:T16 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Öresundsbron trafikanter kostnadsansvar.

1999/2000:T17 av Magnus Jacobsson m.fl. (kd) vari yrkas

1. att riksdagen avslår proposition 1999/2000:66,
2. att riksdagen begär att regeringen låter utreda nya alternativa finansieringssätt för järnvägen över Öresundsbron.

1999/2000:T18 av Jan Backman m.fl. (m, kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av att avskaffa farledsavgifterna mellan Danmark och Helsingborg i den händelse regeringen avser att ändra principerna för taxesättningen på den fasta förbindelsen.

1999/2000:T19 av Eskil Erlandsson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen avslår prop. 1999/2000:66 Villkoren för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund m.m.,
2. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ett nytt framförhandlat avtal som bygger på principen att hela kostnaden för Öresundsförbindelsen skall bäras av dem som använder bron.

1999/2000:T20 av Bengt-Göran Hansson och Leif Jakobsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om taxorna på Öresundsbron.

### Motioner från den allmänna motionstiden hösten 1999

1999/2000:T801 av Bertil Persson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om broavgifterna på Öresund.

1999/2000:T808 av Ewa Thalén Finné m.fl. (m) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Öresundsregionen.

1999/2000:T811 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att pris-sättningen på vägtrafiken på Öresundsbron måste utformas så att utförda

miljökonsekvensanalyser och miljökrav efterlevs och avtalet med Danmark följs.

## Motion från den allmänna motionstiden hösten 1998

1998/99:T905 av Jan Backman (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att de i avtalet om den fasta förbindelsen över Öresund angivna prisnivåerna inte frångås utan att avtalet ändras.

## 1 Inledning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag till avtal mellan Sveriges regering och Danmarks regering om betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund (prop. 1999/2000:66) tillsammans med nio motioner. Fem av motionerna har väckts med anledning av propositionen, tre härrör från den allmänna motionstiden hösten 1999 och en från den allmänna motionstiden hösten 1998.

I betänkandet kommenterar utskottet även en del av den övriga information som finns i propositionen. Det gäller framför allt ekonomiska frågor rörande Öresundsförbindelsen, det statliga bolaget SVEDAB samt Citytunnelprojektet.

## 2 Bakgrund

### **Beslutet om Öresundsförbindelsen**

Beslutet om en fast förbindelse över Öresund fattades 1991 på grundval av ett avtal mellan Sveriges och Danmarks regeringar. Avtalet godkändes av riksdagen den 12 juni 1991. Samtidigt beslutade riksdagen om de ekonomiska åtaganden som avtalet förutsatte (prop. 1990/91:158, bet. 1990/91:TU31, rskr. 1990/91:379).

### **Organisationen**

Med anledning av avtalet bildades två helstatliga bolag, ett svenskt och ett danskt, som år 1992 tillsammans bildade det s.k. Öresundskonsortiet. Det svenska bolagets namn är Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag och det danska A/S Øresundsforbindelsen.

Öresundskonsortiet, som är en egen juridisk person, svarar för planering, projektering, byggande, drift, underhåll och finansiering av kust- till kustförbindelsen. Efter invigningen av Öresundsbron kommer konsortiet att koncentrera verksamheten på drift, kundservice och marknadsföring. I samband därmed ändras namnen till Øresundsbro Konsortiet.

## Järnvägsavgifterna och järnvägens avreglering

I 1991 års avtal med Danmark finns ett tilläggsprotokoll varav framgår (punkt 4) att järnvägsföretagen i bägge länderna skall betala ett visst belopp per år för användningen av järnvägen över sundet.

Under de senaste åren har det framkommit att det finns svårigheter att uppfylla avtalet på det sätt som var tänkt. En huvudorsak är järnvägens avreglering som medfört ändringar i järnvägsföretagens ställning. I propositionen nämns bl.a. följande förändringar:

*I Danmark* har De Danske Statsbaner (DSB) delats upp i operatör (DSB) och infrastrukturförvaltare (Banestyrelsen, bildad 1 jan 1997). I maj 1998 beslutade Folketinget att järnvägstrafiken i Danmark skall avregleras och delvis upphandlas i konkurrens, att banavgifterna skall utgå från en samhällsekonomisk grundsyn och att DSB skall ombildas till en självständig offentlig verksamhet som skall drivas affärsmässigt. Godstrafiken avreglerades den 1 januari 1999. Vidare skall persontrafiken utföras som en offentlig service i enlighet med ett kontrakt mellan danska staten och DSB.

*I Sverige* har trafikhuvudmännen fått trafikeringsrätt för regional tågtrafik på stomjärnvägsnätet fr.o.m. juli 1996. Godstrafiken avreglerades vid samma tidpunkt. Våren 1998 beslutade riksdagen att alla som har säte inom EES-området och uppfyller de krav som ställs i järnvägssäkerhetslagen skall ha möjlighet att få trafikeringsrätt i Sverige för godstrafik på de europeiska järnvägskorridorerna. Riksdagen har också beslutat att banavgifterna på statens spåranläggningar skall baseras på samhällsekonomiska marginalkostnader. En annan viktig princip är att SJ skall drivas affärsmässigt, vilket innebär att SJ måste ha en långsiktigt hållbar ställning för att kunna vara framgångsrikt på en konkurrensutsatt marknad. Flera nya tågoperatörer har etablerat sig i Sverige från januari 2000.

Regeringen har också mottagit vissa skrivelser som rör järnvägsavgifterna. I en skrivelse i mars 1998 meddelade Statens järnvägar att SJ hade mycket begränsade möjligheter att erlægga infrastrukturavgifter för att nyttja förbindelsen. I april 1998 framhöll Öresundskommittén att den kollektiva regionaltrafiken som kommer att nyttja den fasta förbindelsen över Öresund inte får belastas med extraordinära infrastrukturavgifter. Vidare fanns önskemål från dansk sida om att göra vissa förändringar i betalningsprinciperna till följd av att DSB har uppdelats i en operatörsdel (DSB) och en infrastrukturförvaltare (Banestyrelsen).

Hösten 1999 aviserade regeringen en förändring i systemet för järnvägsavgifter. I budgetpropositionen för år 2000 skrev regeringen att det mest ändamålsenliga är att Banverket sköter betalningarna till Öresundsbro Konsortiet och att Banverket för detta kompenseras genom höjda banavgifter och höjda anslag.

## Den regionala tågtrafiken

Region Skåne har genom Skånetrafiken träffat ett avtal med Statens järnvägar (SJ) som innebär att Skånetrafiken skall utgöra trafik huvudman även för den regionala järnvägstrafiken som skall gå på Öresundsbron. Detta innebär att Region Skåne, tillsammans med De Danske Statsbaner (DSB), blir ansvarig för utbud, taxor och ekonomi för den kommande regionala järnvägstrafiken mellan Malmö och Köpenhamn. Region Skåne kommer således att svara för ekonomin i Öresundstågstrafiken.

Öresundstågstrafiken integreras härmed i den övriga skånska regionaltågstrafiken. SJ blir entreprenör åt Region Skåne för genomförandet av den aktuella trafiken. Den slutliga biljettaxan fastställs gemensamt av Region Skåne och DSB.

Region Skåne har ställt som villkor för övertagandet av huvudmannskapet för Öresundstågstrafiken i Sverige att trafiken på Öresundsbron svenska del inte skall belastas med några andra avgifter än de banavgifter som gäller för nyttjande av statens spåranslagningar i Sverige.

## Nytt avtal om järnvägsavgifterna

Företrädare för de två regeringarna har initierat förhandlingar som har resulterat i två nya avtal, ett om betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken över Öresund och ett om villkoren för taxitrafik mellan Sverige och Danmark. Det förstnämnda avtalet blir giltigt först efter riksdagens godkännande.

Det nya avtalet om järnvägsavgifterna innebär följande:

Sverige och Danmark skall årligen genom sina respektive myndigheter (svenska Banverket och danska Banestyrelsen) vardera betala ett visst belopp till Øresundsbro Konsortiet. Ansvaret för betalningen flyttas därmed från järnvägsföretag till infrastrukturförvaltare. Beloppet är oförändrat jämfört med det ursprungliga avtalet. Det uppgår till 187,4 miljoner danska kronor exklusive mervärdesskatt i prisnivå 1 januari 2000, vilket motsvarar 150 miljoner danska kronor i prisnivå 1 januari 1991. Beloppet skall regleras i takt med utvecklingen av konsumentprisindex i Danmark. Betalning skall ske månatligen i lika stora delar från den dag då förbindelsen tas i bruk för järnvägstrafik.

I utbyte mot denna betalning till Øresundsbro Konsortiet erhåller varje land rätten att var för sig, inom sitt respektive lands territorium, ta ut avgifter från tågoperatörer för nyttjande av den fasta Öresundsförbindelsen. Olika principer gäller för persontåg och godståg.

För *persontrafiken* gäller varje lands principer för den egna delen av bron. På den danska delen gäller vissa *avgifter per tåg* för åren 2000–2003, nämligen 1 000 danska kronor per tåg åren 2000 och 2001, 1 125 danska kronor år 2002 och 1 266 danska kronor år 2003 (i prisnivå 1 januari 2000). På den svenska delen av bron utgår *svensk ordinarie banavgift* enligt samma principer som i förordningen (1998:1827) om avgifter för trafik på statens spår-

anläggningar. Tomma persontåg och lok utan vagnar betalar ingen avgift om de inte tar upp plats för andra tåg.

För *godstrafiken* skall samma avgift per tåg tas ut på den svenska och den danska delen av bron. Avgiften sätts till den nivå som SJ och DSB bedömt som företagsekonomiskt acceptabel – enligt avtalet 1 938 danska kronor exklusive moms på den danska delen och 2 325 svenska kronor exklusive moms på den svenska delen. Beloppen är uttryckta i prisnivå 1 januari 2000 och skall regleras i takt med den allmänna prisutvecklingen (konsumentpris-index i Sverige och index enligt finansloven i Danmark).

Avtalet kan omförhandlas om förutsättningarna för järnvägstrafiken i något av de båda länderna väsentligt förändras. En revidering av avtalet skall dock ske senast år 2003 med verkan från år 2004.

### **Taxi- och busstrafiken**

Ett bilateralt avtal har ingåtts mellan Sveriges regering och Danmarks regering för att reglera taxitrafiken mellan Sverige och Danmark. Avtalet kräver inte riksdagens godkännande. Stora skillnader finns i förutsättningarna för att bedriva taxitrafik i de två länderna. Avtalet innebär en sammanjämkning av de två systemen. Det huvudsakliga innehållet i avtalet beskrivs i propositionen.

När det gäller busstrafiken finns redan internationella regler genom EU. För tillfällig trafik krävs inga särskilda tillstånd. För internationell linjetrafik krävs däremot tillstånd från respektive lands behöriga myndighet. Någon ytterligare reglering är inte nödvändig enligt regeringens bedömning.

### **Anläggnings- och driftkostnader för Öresundsförbindelsen**

I propositionen meddelar regeringen även sin aktuella bedömning av Öresundsförbindelsens ekonomi. Enligt regeringen kan anläggandet av förbindelsen avslutas inom ramen för en budget på 14 750 miljoner danska kronor i prisnivå juli 1990. Den budget som redovisades 1997 i propositionen om Öresundsförbindelsen och Citytunneln (prop. 1996/97:161) har inte behövt revideras. Omräknat till 2000 års priser motsvarar anläggningskostnaden 18 300 danska kronor, eller 21 600 svenska kronor vid en valutakurs på 0,85 svenska kronor per dansk krona.

Mervärdesbeskattning av broavgifterna har nyligen beslutats av riksdagen som en följd av de regler som finns inom EU (prop. 1999/2000:58, bet. 1999/2000:SkU19). Den svenska skattesatsen är 25 %. Mervärdesbeskattningen skall inte medföra någon höjning av broavgifterna. I stället förlängs återbetalningstiden för upptagna lån från 27 till 30 år.

Driftkostnaderna för bron har justerats upp och anges i propositionen till ca 200 miljoner kronor per år. Mer precisa uppgifter finns i Öresundsbro Konsortiets årsredovisning för 1999. Driftsutgifterna för 2001 beräknas där till 226 miljoner danska kronor, vilket motsvarar ca 265 miljoner svenska kronor

(vid en valutakurs på 0,85 svenska kronor per dansk krona). Driftsresultatet för år 2001 beräknas bli ett underskott på 635 miljoner danska kronor.

Öresundsförbindelsens ekonomi baseras på att låna till anläggningskostnaderna. Lånen skall sedan återbetalas med avgifter från väg- och järnvägstrafiken. Dessa intäkter administreras av Øresundsbro Konsortiet. Konsortiet kommer så tidigt som möjligt att göra utbetalningar till moderbolagen (SVEDAB och A/S Øresundsförbindelsen) så att dessa kan börja återbetala sina skulder. Utdelningen till moderbolagen kommer att ske när konsortiet redovisat fritt eget kapital.

### **Vägavgifter och trafikprognoser**

Taxorna för vägtrafiken har fastställts av Øresundsbro Konsortiet. För enkel resa, vid kontant betalning utan någon form av rabatt, blir kostnaden för en personbil 275 svenska kronor. Genom rabattavtal kan priset per tur sänkas. Ju fler gånger man kör över bron desto lägre blir priset. Som exempel kan nämnas att genomsnittspriset för 50 resor med personbil under en period på sex månader blir 134 kr per tur. Månadskortet ØresundsPendlare kostar 4 080 kr, vilket för 50 resor innebär ett genomsnittspris på 82 kr per tur.

I sin aktuella trafikprognos räknar konsortiet nu med en något större trafik under det första driftsåret än man tidigare gjort. Den genomsnittliga trafiken per dygn beräknas bli nära 11 800 fordon, varav 90 % personbilar. För lastbilstrafiken räknar man med en mindre överföring från färjeförbindelserna till den fasta förbindelsen än i tidigare prognoser. Liksom i tidigare prognoser beräknas trafiken öka med 1,7 % per år i 20 år för att därefter plana ut.

### **Kapitalbehov i SVEDAB**

Svensk-Danska Broförbindelsen AB (SVEDAB) är ett av staten helägt aktiebolag. Bolagets uppgift är dels att förvalta de svenska intressena i Øresundsbro Konsortiet, dels att svara för planering, projektering, byggande, drift, underhåll och finansiering av de svenska väg- och järnvägsanslutningarna till Øresundsbron. Bolaget skall dessutom medverka i finansieringen av Citytunnelprojektets tunneldelar.

De svenska landanslutningarna till Øresundsförbindelsen finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Landanslutningarna kan enligt regeringens bedömning avslutas inom den ram som tidigare har beslutats, dvs. 2 600 miljoner svenska kronor (i prisnivå januari 1997) exklusive mervärdesskatt och kapitaltjänstkostnader. Enligt SVEDAB:s årsredovisning för 1999 beräknas detta motsvara 3 700 miljoner kronor (inklusive mervärdesskatt och kapitaltjänstkostnader) i löpande prisnivå vid tidpunkten för invigningen. Några lån till Citytunnelprojektet har ännu ej varit aktuella.

Som ovan redovisades kommer återbetalningstiden för Øresundsbro Konsortiets lån att förlängas med tre år då trafikantavgifterna beläggs med mervärdesskatt utan att avgifterna höjs. För SVEDAB:s del blir effekten större då utdelningen av vinstmedel från konsortiet senareläggs. Återbetalningstiden

för upptagna lån ökar med åtta år, från 30 till 38 år, enligt propositionen. För de danska landanslutningarna förlängs återbetalningstiden med tolv år.

När Öresundsförbindelsen öppnar för trafik den 1 juli 2000 kommer SVEDAB:s eget kapital att bli negativt. Den statliga kapitaltäckningsgaranti som har ställts ut till skydd för SVEDAB:s eget kapital kommer enligt regeringen att utnyttjas. Innebörden av detta beskrivs inte närmare i propositionen.

I sin årsredovisning för 1999 räknar SVEDAB med att akteägartillskottet från kapitaltäckningsgarantin kommer att uppgå till cirka 970 miljoner kronor under de första 18 månaderna. Förhållandet med negativt kapital kommer att bestå under flera år. Bolaget framhåller att denna situation inte innebär någon nyhet och att Öresundsförbindelsen baseras på kalkyler som visar på en långsiktigt god lönsamhet för bolaget.

### **Kostnader för Citytunneln i Malmö**

I oktober 1997 godkände riksdagen ett avtal om att bygga Citytunneln under Malmö (prop. 1996/97:161, bet. 1997/98:TU6, rskr. 1997/98:32).

I den nu aktuella propositionen skriver regeringen att Citytunneln bedöms bli cirka 2 000 miljoner kronor dyrare än tidigare beräknat. Näringsdepartementet har låtit en expertgrupp granska Citytunnelkonsortiets reviderade kalkyl. Totalkostnaden bedöms av expertgruppen till 6 887 miljoner svenska kronor. Intervallet för osäkerhet är 6 400–7 380 miljoner svenska kronor.

Mot bakgrund av expertgruppens rapport har styrelsen för Citytunnelkonsortiet fastställt en ny projektbudget för Citytunneln på 7 120 miljoner kronor. I detta ingår besparingar på 270 miljoner kronor. Mot bakgrund av den nya projektbudgeten har parterna inlett förhandlingar om hur kostnadsökningen i projektet skall fördelas på de olika parterna. Parterna i Citytunnelkonsortiet är Banverket, SJ, Malmö kommun och Region Skåne.

## **UTSKOTTET**

### **3 Järnvägsavgifterna**

#### **3.1 Motionerna**

I två motioner yrkas avslag på propositionen med hänvisning till trafikanternas kostnadsansvar.

Magnus Jacobsson m.fl. (kd) framhåller i motion T17 att det är resenärerna över sundet och då framför allt biltrafikanterna som skall bekosta och långsiktigt finansiera bron. Brukarfinansiering är en mycket viktig del i PPP-principen (med PPP avses public private partnership). Om staten ändrar avtalen i efterhand och via skattsedeln räddar eventuella projekt kommer det enligt motionärernas uppfattning att leda till en minskad trovärdighet för PPP-modellen. Den av regeringen valda lösningen innebär enligt motionärerna ett



alltför stort avsteg från grundprincipen för finansieringen och får som konsekvens att hela landet får vara med och bekosta bron. Motionärerna yrkar avslag på propositionen och föreslår dessutom att riksdagen begär att regeringen låter utreda nya alternativa finansieringssätt för järnvägen över Öresundsbron.

Eskil Erlandsson m.fl. (c) hävdar i motion T19 att det föreslagna avtalet innebär att principen i det ursprungliga avtalet mellan Sverige och Danmark frångås. Motionärerna yrkar avslag på propositionen och föreslår därtill att riksdagen hos regeringen begär förslag om ett nytt avtal som bygger på principen att hela kostnaden för Öresundsförbindelsen skall bäras av dem som använder bron.

Principen om trafikanternas kostnadsansvar framhålls även i motion T16 av Per-Richard Molén m.fl. (m). Motionärerna erinrar om att finansiering via trafikantavgifter var ett av de bärande argumenten när beslutet togs om att bygga Öresundsbron. På grund av förändringar inom järnvägssektorn har ansvaret för Öresundsavgiften överförs från SJ till Banverket. Samtidigt har Banverket fått instruktioner om att täcka kostnaden via de generella banavgifterna. Kostnaden för bron kommer därmed att drabba all järnvägstrafik, även den som inte har någon beröring med Skåne-regionen. Motionärerna anser att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med ett nytt förslag som innebär att kostnaden för järnvägstrafiken över bron skall bäras av dess trafikanter.

### 3.2 Utskottets ställningstagande

Det beslut som riksdagen fattat om Öresundsbron utgick från att finansieringen skulle ske med trafikantavgifter. Vad gäller järnvägen skulle avgifterna erläggas av järnvägsföretagen. De nationella järnvägsföretagen har emellertid fått en ändrad ställning i dag jämfört med när avtalet ingicks (1991). I Danmark har en uppdelning skett mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (DSB respektive Banestyrelsen). I Sverige har Statens järnvägar, som redan tidigare skilts från Banverket, utsatts för ökade krav på affärs-mässighet och ökad konkurrens från andra järnvägsföretag. Denna utveckling fortgår. I en annan proposition som nu behandlas av utskottet föreslår regeringen att SJ skall bolagiseras (prop. 1999/2000:78).

Vid tidpunkten för det ursprungliga avtalet var det möjligt för de nationella järnvägsföretagen att sätta priser på ett sätt som utjämnade biljettpriserna mellan mer eller mindre lönsamma bandelar. Vidare förekom subventioner till de nationella järnvägsföretagen via budgeten. Dessa möjligheter till subventionering har minskat genom järnvägens avreglering. Den omläggning av järnvägsavgifterna som regeringen föreslår i propositionen bör ses mot denna bakgrund.

Utskottet vill också erinra om vissa övergripande utgångspunkter för avgifts-sättningen. Järnvägsavgifterna bör hållas på en sådan nivå att järnvägstrafiken framgångsrikt kan konkurrera med vägtrafiken över Öresund. Vidare

måste både vägavgifter och järnvägsavgifter sättas så att bron kan komma till avsedd användning. Det innebär att avgifterna inte får sättas alltför högt.

Öresundsförbindelsen utgör en mycket omfattande infrastrukturinvestering som väntas få gynnsamma effekter på tillväxten i hela Öresundsregionen. I den mån dessa förväntningar infrias främjas även sysselsättning, tillväxt och skatteintäkter i landet som helhet. Utskottet anser att Öresundsbron bör ses i såväl ett nationellt som ett regionalt perspektiv.

Utskottet vill också betona långsiktigheten i denna investering. Eftersom anläggningskostnaderna är så stora och livslängden så lång så måste man, liksom då man bygger hyreshus, räkna med kapitalkostnader under lång tid och med att investeringen inte kan återbetala sig förrän efter många år. Då staten står som ägare blir staten också ansvarig för att dessa kapitalkostnader täcks på lämpligt sätt.

Det är självfallet inte möjligt att på kort sikt finansiera bron med trafikantavgifter. Principen om trafikantens kostnadsansvar måste ses i ett långsiktigt perspektiv. Utskottet anser inte att regeringens förslag till nytt avtal om järnvägsavgifter för Öresundsbron kan sägas strida mot en långsiktigt uppfattad princip om kostnadsansvaret. Det finns också skäl att markera bronns betydelse för landet som helhet. Utskottet anser att det nya avtalet bör godtas och att det inte finns något skäl att begära nya förhandlingar med Danmark.

Med detta föreslår utskottet att riksdagen godkänner regeringens förslag i proposition 1999/2000:66 och avslår motionerna T17 (kd) yrkandena 1 och 2 och T19 (c) yrkandena 1 och 2. Utskottet föreslår också att riksdagen avslår motion T16 (m).

## 4 Vägtrafiken och vägavgifterna

### 4.1 Vägavgifternas nivå

#### **Motionsyrkanden**

Nytan av sänkta broavgifter framhålls i tre motioner. Bengt-Göran Hansson och Leif Jakobsson (båda s) skriver i motion T20 att broavgifterna bör sänkas eftersom det blir alldeles för dyrt för människor med vanliga inkomster att t.ex. arbetspendla över bron. Även kostnaden för tågpendling blir orimligt hög. De nu beslutade höga avgifterna syftar enligt motionärerna inte till inkomstmaximering utan snarare till trafikminimering. En rejält lägre avgiftsnivå skulle ge totalt högre intäkter och därmed kortare återbetalningstid för bron. Miljöbelastningen till följd av en ökad trafik på Öresundsbron är marginell, enligt motionärerna, som samtidigt framhåller att en attraktiv prissättning på tågpendlingen är viktig för att minimera avgasutsläppen. Integrationen i Öresundsregionen ses av motionärerna som en nationell angelägenhet.

Öresundsregionen som en europeisk mönsterregion för regionalt samarbete och gränsöverskridande utveckling framhålls av Ewa Thalén Finné m.fl. (m) i motion T808 (delvis) som väcktes under den allmänna motionstiden hösten 1999. Motionärerna anser att avgiften för arbetspendling över bron behöver sänkas, inte bara för dem som åker kollektivt utan även för dem som dagligen behöver använda sin bil. I en annan motion från allmänna motionstiden (T801) skriver partikollegan Bertil Persson (m) att mycket talar för att sänkta broavgifter skulle öka utnyttjandet av bron så mycket att brokostnaden kan betalas snabbare än beräknat. Broavgifterna borde därför bli föremål för en förnyad översyn ur ett både samhällsekonomiskt och företagsekonomiskt perspektiv.

#### **Utskottets ställningstagande**

Trafikantavgifterna för den fasta förbindelsen fastställs av Øresundsbro Konsortiet. Denna princip fastställdes i det ursprungliga avtalet med Danmark som riksdagen beslutade om år 1991 (bet. 1990/91:TU31 bil. 3, artikel 15). Enligt avtalet skall kostnaderna för Öresundsförbindelsen i sin helhet täckas av konsortiet genom särskilda avgifter, trafikantavgifter (artikel 14). Anslag över respektive stats statsbudget skall inte anvisas för konsortiets verksamhet.

Øresundsbro Konsortiets ansvar för trafikantavgifterna är således fastlagd i avtalet. För att en förändring skall vara möjlig krävs ett nytt avtal med Danmark. Något förslag i denna fråga har inte lagts fram av regeringen varför frågan saknar aktualitet.

Utskottet utgår från att Øresundsbro Konsortiet noga kommer att följa utvecklingen av trafikvolymen och intäkterna av broavgifterna när bron har öppnats för trafik. Om det visar sig att det finns skäl till förändringar finns anledning att vänta att konsortiet tar initiativ till detta.

Något initiativ från riksdagen är således inte motiverat. Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionerna T20 (s), T801 (m) och T808 i denna del (m).

## **4.2 Vägtrafikens miljökonsekvenser**

### **Motionsyrkanden**

En annan syn på vägavgifterna framförs av Karin Svensson Smith m.fl. (v) i motion T811 som väcktes under den allmänna motionstiden hösten 1999. Motionärerna framhåller att miljöbedömningarna och miljökraven för att brobygget skulle godkännas enligt gällande lagstiftning utgick ifrån att vägtrafiken inte skulle överstiga 10 000 fordon per dygn. Om vägtrafiken blir större – vilket enligt motionärerna skulle välkomnas av Øresundsbro Konsortiet – blir miljökonsekvenserna av bron helt annorlunda än vad som presenterades för den svenska allmänheten och riksdagen. Motionärerna föreslår ett tillkännagivande till regeringen med innebörden att prissättningen på vägtrafiken på Öresundsbron måste utformas så att utförda miljökonsekvensanalyser och miljökrav efterlevs och avtalet med Danmark följs.

## Utskottets ställningstagande

Miljöfrågorna har självfallet stor betydelse för Öresundsregionen. Detta har också betonats i en gemensam rapport från den danska och svenska regeringen (*Øresund – en region blir till*, maj 1999). En avgörande utmaning i arbetet med att skapa en konkurrenskraftig Öresundsregion är, enligt rapporten, att säkra en utveckling där miljön inte försämras utan förbättras.

De trafikprognoser som refererats i det föregående visar att Øresunds Konsortiet nu räknar med en större trafik över bron än man tidigare gjort. Lastbilstrafiken väntas emellertid gå med färja i högre grad än enligt tidigare prognoser. Det senare är positivt från miljösynpunkt.

Miljökonsekvenserna av en eventuellt ökad trafik över bron behöver givetvis noga följas. Ansvaret för detta åvilar i första hand de lokala och regionala miljömyndigheterna. Vägverket har också en uppgift inom ramen för sitt sektorsansvar. Även Øresundsbro Konsortiets roll bör uppmärksammas. I sin årsredovisning för 1999 skriver konsortiet att man har en unik miljömässig profil som man avser att hålla fast vid. Konsortiet kommer att formulera en miljömålsättning för den framtida driften av Öresundsbron samt införa system för såväl miljöledning som arbetsmiljöledning för den framtida driften.

Utskottet förutsätter att de berörda instanserna övervakar miljökonsekvenserna av trafiken. Något initiativ från riksdagens sida är inte motiverat. Utskottet föreslår således att riksdagen avslår motion T811 (v).

## 4.3 Broavgifternas samband med färjeavgifterna

### Motionsyrkanden

I motion T18 tar Jan Backman m.fl. (m, kd) upp frågan om konkurrensneutralitet mellan färjetrafiken över Öresund och trafiken över den fasta förbindelsen. Bakgrunden är att trafiken mellan Helsingborg och Helsingör belastas med s.k. farledsavgifter till staten. Enligt motionärerna innebär det ett slags särbeskattning jämfört med trafiken på den fasta förbindelsen.

Så länge taxorna på den fasta förbindelsen relateras till färjetaxorna innebär farledsavgifterna ingen direkt snedvridning av konkurrensen mellan de två transportlederna. Detta ändras dock om man ändrar grunden för taxorna för den fasta förbindelsen. Oförändrade farledsavgifter kommer då, enligt motionärerna, att innebära en allvarlig konkurrensnedvridning och menligt påverka färjetrafiken över norra Öresund. Även färjorna mellan Trelleborg och Tyskland skulle drabbas av en konkurrensnackdel i förhållande till den fasta förbindelsen på grund av farledsavgifterna. Motionärerna anser att det är nödvändigt att avskaffa farledsavgifterna mellan Danmark och Helsingborg i den händelse regeringen avser att ändra principerna för taxesättningen på den fasta förbindelsen.

En liknande fråga togs upp av Jan Backman (m) i en motion från den allmänna motionstiden hösten 1998 (1998/1999:T905). Motionären framhöll då att den fortsatta utvecklingen av Öresundsregionen kommer att bero på hur transportströmmarna utvecklas och att de prisnivåer som angetts i avtalet om den fasta förbindelsen över Öresund inte kan frångås utan att avtalet ändras.

Det fanns enligt motionären en risk för att en onödigt stor del av trafikanterna byter resemonster om prissättningen på den fasta förbindelsen märkbart avviker från vad som förutsattes i avtalet.

### Utskottets ställningstagande

I det ursprungliga avtalet med Danmark ingick ett tilläggsprotokoll enligt vilket nivån för färjetaxorna vid Helsingborg–Helsingör skall vara utgångspunkt för taxorna för vägtrafiken på bron (punkt 3 i tilläggsprotokollet).

I den proposition som nu lagts fram skriver regeringen att huvudprincipen enligt avtalet skall ligga fast men att utgångspunkten för konsortiets fastställande av taxor bör kunna ske med annan grund än de nämnda färjetaxorna. Regeringen lägger dock inte fram något konkret förslag utan avser att återkomma till riksdagen om det blir aktuellt att ändra principerna för vägtrafiktaxorna.

Frågan om vägtrafiktaxornas samband med färjetaxorna är således inte aktuell för närvarande. Utskottet anser inte att riksdagen bör ta något initiativ i denna fråga. Utskottet föreslår att riksdagen avslår de berörda motionerna.

## 5 Kapitalbehoven

Regeringen har i propositionen lämnat vissa upplysningar om Öresundsförbindelsens ekonomi, kapitalbehoven i SVEDAB och Citytunneln i Malmö. Utskottet konstaterar att de ekonomiska frågorna kring SVEDAB och Citytunneln inte är klarlagda. Utskottet utgår från att regeringen återkommer i budgetpropositionen hösten 2000 med en närmare redovisning av kapitalbehovens storlek och tidsförläggning och med ett förslag till hur kapitalbehoven skall täckas.

## Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *järnvägsavgifterna*  
att riksdagen, med avslag på motionerna 1999/2000:T16, 1999/2000:T17 och 1999/2000:T19, godkänner regeringens förslag till avtal mellan Sveriges regering och Danmarks regering om betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund,

*res. 1 (m)*

*res. 2 (kd, c)*

2. beträffande *vägavgifternas nivå*  
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T20, 1999/2000:T801 och 1999/2000:T808 i denna del,

3. beträffande *vägtrafikens miljökonsekvenser*  
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T811,

4. beträffande *broavgifternas samband med färjeavgifterna*  
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T18 och 1998/1999:T905.

Stockholm den 18 maj 2000

På trafikutskottets vägnar

*Monica Öhman*

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Lars Björkman (m), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m) och Magnus Jacobsson (kd).

## Reservationer

### 1. Järnvägsavgifterna (mom. 1)

Per-Richard Molén, Tom Heyman, Lars Björkman och Jan-Evert Rådström (alla m) anför:

Finansiering via trafikantavgifter var ett av de bärande argumenten när beslutet togs om att bygga Öresundsbron. Kostnaden för överfarten skulle – på samma sätt som kostnaderna för färjetrafiken – belasta trafiken över bron och inte hela skattekollektivet.

Ansvar för Öresundsavgiften har nu överfört till Banverket. Samtidigt har Banverket fått instruktioner om att täcka kostnaden via de generella banavgifterna. Kostnaden för Öresundsbron kommer därmed att drabba all järnvägstrafik, även den som inte på något sätt har beröring med Öresundsbron eller Skåneregionen.

Moderata samlingspartiet anser inte att detta är en riktig utveckling. Vi anser att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med ett nytt förslag som innebär att kostnaden för järnvägstrafiken över bron bärs av dess trafikanter.

Vi anser att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *järnvägsavgifterna*  
att riksdagen, med bifall till motion 1999/2000:T16 och med anledning av motionerna 1999/2000:T17 och 1999/2000:T19,  
*dels* godkänner regeringens förslag till avtal mellan Sveriges regering och Danmarks regering om betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund,  
*dels* som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför.

## 2. Järnvägsavgifterna (mom. 1)

Sven Bergström (c), Johnny Gylling (kd) och Magnus Jacobsson (kd) anför:

Det nu föreslagna avtalet innebär att principen i det ursprungliga avtalet mellan Sverige och Danmark frångås. Det är resenärerna över sundet, och då framför allt biltrafikanterna, som skall bekosta och långsiktigt finansiera bron.

Brukarfinansiering är en mycket viktig del i PPP-principen (med PPP avses public private partnership.) Om staten ändrar avtalen i efterhand och via skattsedeln räddar eventuella projekt kommer det att leda till en minskad trovärdighet för PPP-modellen.

Vi anser att riksdagen bör avslå regeringens förslag i proposition 1999/2000:66. Riksdagen bör också hos regeringen begära förslag om ett nytt avtal med Danmark som bygger på principen att hela kostnaden för Öresundsförbindelsen skall bäras av dem som använder bron.

Vi anser att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *järnvägsavgifterna*  
att riksdagen, med bifall till motionerna 1999/2000:T17 och 1999/2000:T19 och med anledning av motion 1999/2000:T16, avslår regeringens förslag till avtal mellan Sveriges regering och Danmarks regering om betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Propositionen.....	2
Motionerna .....	2
Motioner med anledning av propositionen.....	2
Motioner från den allmänna motionstiden hösten 1999 .....	2
Motion från den allmänna motionstiden hösten 1998 .....	3
1 Inledning.....	3
2 Bakgrund .....	3
Beslutet om Öresundsförbindelsen.....	3
Organisationen .....	3
Järnvägsavgifterna och järnvägens avreglering.....	4
Den regionala tågtrafiken .....	5
Nytt avtal om järnvägsavgifterna .....	5
Taxi- och busstrafiken.....	6
Anläggnings- och driftkostnader för Öresundsförbindelsen.....	6
Vägavgifter och trafikprognoser .....	7
Kapitalbehov i SVEDAB .....	7
Kostnader för Citytunneln i Malmö .....	8
UTSKOTTET .....	8
3 Järnvägsavgifterna .....	8
3.1 Motionerna.....	8
3.2 Utskottets ställningstagande .....	9
4 Vägtrafiken och vägavgifterna.....	10
4.1 Vägavgifternas nivå .....	10
4.2 Vägtrafikens miljökonsekvenser.....	11
4.3 Broavgifternas samband med färjeavgifterna.....	12
5 Kapitalbehoven .....	13
Hemställan .....	13
Reservationer .....	14
1. Järnvägsavgifterna (m).....	14
2. Järnvägsavgifterna (kd, c ) .....	15