

Lovforslag nr. L 60. Fremsat den 11. november 1982 af Dohrmann (FP), Arentoft (FP), Glistrup (FP), Askjær Jørgensen (FP) og Mogens Voigt (FP)

Forslag

til

Lov om privatfinansieret fast Storebæltsforbindelse

§ 1. Private, der uden indblanding af offentlige midler eller offentlige garantier ønsker at opføre en fast forbindelse over eller under Store Bælt, indgiver inden 1. januar 1984 meddelelse herom til ministeren for offentlige arbejder.

§ 2. I april 1984 forelægger ministeren for offentlige arbejder for folketingets udvalg om offentlige arbejder de vilkår og betingelser, der er fremkommet som resultat af ministerens forhandlinger med dem, der måtte ønske at opføre en fast Storebæltsforbindelse.

§ 3. Enhver, der fra statslige eller kommunale organer ønsker at indhente oplysninger, der kan være af betydning for den tekniske udarbejdelse af projekter som nævnt i § 1, kan erholde disse oplysninger ved forlods at indbetale et gebyr, hvis størrelse ikke væsentligt må overstige myndighedernes udgifter ved at fremskaffe de pågældende oplysninger.

§ 4. Lov nr. 414 af 13. juni 1973 om anlæg af en bro over Store Bælt ophæves.

Bemærkninger til lovforslaget

Der vil afgjort være en stor samfundsøkonomisk gevinst den dag, der er en fast forbindelse over eller under Store Bælt.

Men med de perspektiver, der tegner sig fremover med enormt statsunderskud og enorme låneoptagelser i udlandet, er det helt klart, at staten ikke den første menneskealder får mulighed for at finansiere en fast Storebæltsforbindelse. Investeringen er jo ubrugelig, indtil bygningsværket er helt færdigt.

Allerede af den grund må folketingsrådet gøre en indsats for, at vi kan få en privatfinansieret Storebæltsbro eller -tunnel.

Procedurefremgangsmåden for at nå dette resultat afstikkes i nærværende lovforslag, som giver folketingsrådet partier mulighed for i foråret 1984 at fremsætte konkret funderede forslag til lov om en privatbygget Storebæltsbro.

Lovforslaget indeholder mindstekravene til, hvad ministeren for offentlige arbejder skal foretage sig.

Det vil selvfølgelig være i lovforslagets ånd, hvis han – uden udgift for statskassen – bistår konsortier m.fl. i endnu videre omfang og også hastebehandler forslag, der måtte indkomme efter 1. januar 1984, sådan at disse forslag kan komme med i overvejelserne.

Som bilag til nærværende lovforslag optrykkes svar af 11. marts 1982 fra ministeren for offentlige arbejder på spørgsmål nr. 365 fra folketingsmedlem Askjær Jørgensen og svar af 9. november 1978 på spørgsmål nr. 155 fra folketingsmedlem Mogens Glistrup.

Morgen-Posten for den 14. marts 1982 oplyser:

»Dansk Projektfinansiering, som udgøres af Provinsbanken, Andelsbanken, Sparekassen SDS og Fællesbanken for Danmarks Sparekasser, har tilbudt at finansiere byggeriet. Et lignende tilbud er fremsat af direktør Poul Haustrup, Odense, der

tegnede Aktieselskabet af 1966 til fremme af Bro- og Tunnelbygning.«

Til samme avis udtaler formanden for Odense Erhvervsråd, Niels Ibsen, »at med en broafgift svarende til det halve af de nuværende færgetakster vil lånekapitalen i hvert fald være afdraget over en 20-årig periode, men jeg vil mere optimistisk tro, at broen kan overdrages kvit og frit til staten efter bare 10–12 år.«

Tilsvarende omtale af projektet fandtes i B.T. for 4. marts 1982, der oplyser, at dagens pris bliver ca. 8 mia kr., og at den daværende formand for folketingsrådet, Norman Andersen, har kommenteret forslaget med: »Riget fattes penge, og så er det værd at overveje, om vi ikke burde lade private finansiere forbindelsen, så længe vi bare kan overtage den efter en årrække.«

Lignende udtalelser er kommet fra andre socialdemokrater, såsom folketingsmedlem Ivar Nørgaard i Jyllands-Posten den 25. juli 1982 og folketingsmedlem Karl Nielsen i dagbladet Vestkysten.

Endvidere kan det anbefales at læse debatoplægget af 27. oktober 1982 om en fast forbindelse fra Institut for Grænseregionsforskning i Åbenrå. Selv om dette oplæg måske vil forkomme lidt regionspræget, indeholder det også udførlige beskrivelser af konsekvensen på landsplan og er absolut læseværdig.

Nærværende lovforslag er med enkelte ændringer en genfremsættelse af et i folketingsåret 1981–82 (2. samling) fremsat forslag, se Folketingstidende 1981–82 (2. samling), forhandlingerne sp. 6593 og 8002 og tillæg A sp. 4867.

Det er fuldt bevidst, at forslaget heller ikke denne gang går ind på tekniske enkeltheder, trafikprognoser eller økonomiske værdioverslag. Meningen er jo netop, at disse forhold skal vurderes af de privatkonsortier, som er rede til at sætte sine egne penge på foretaget.

Bilag 1

MINISTERIET FOR OFFENTLIGE ARBEJDER

Den 11. marts 1982

Den 4. marts 1982 har folketingsmedlem Askjær Jørgensen stillet mig følgende spørgsmål nr. 365:

»Overvejer ministeren den mulighed at lade pensionskasserne bygge en fast Storebæltsforbindelse i form af en bro eller en tunnel?«

Svar:

Lov nr. 414 af 13. juni 1973 om anlæg af en bro over Store Bælt bestemmer, at broen over Store Bælt skal projekteres, opføres og drives af staten gennem en særlig statslig forvaltningsvirksomhed Statsbroen Store Bælt. Der er i bemærkningerne til forslaget til loven udførligt gjort rede for, hvilke grunde der foreligger for at bygge og drive broen som en statsopgave, ligesom der er redegjort for, at der ikke foreligger tilstrækkelige grunde til at overlade opgaven til private kapitalinteresser. Folketinget tilsluttede sig ved lovens vedtagelse i det hele den daværende regerings synspunkter.

Den 26. maj 1976 stillede spørgerens partifælle hr. Glensgård i folketinget følgende dagsorden: »Idet folketinget fastslår, at den faste forbindelse over Store Bælt i den nuværende statsunderskudssituation ikke må betales af statsmidler, men gerne af private uden belastning af offentlige kasser, fortsætter tinget behandlingen af forslaget.« Denne dagsorden blev forkastet med 145 stemmer mod 20.

Loven om anlæg af en bro over Store Bælt

er fremdeles i kraft. Der er alene truffet beslutning om at udskyde projektet under hensyn til landets almindelige økonomiske situation. Ved årsskiftet 1982-83 agter jeg, som tidligere tilkendegivet, på grundlag af og efter afslutning af en række igangværende undersøgelser at give folketinget en redegørelse om den fremtidige afvikling af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark, og folketinget vil i den forbindelse også få lejlighed til at drøfte spørgsmålet om faste forbindelser over Store Bælt. Jeg agter ikke i den mellemliggende tid at foretage mig noget, der kan foregribe denne drøftelse. Som det fremgår af det foran anførte, har der hidtil i folketinget været en meget bred tilslutning til at lade Storebæltsbroen være en statsvirksomhed, og der er således ingen anledning for mig til at overveje ændringer i denne henseende.

I øvrigt finder jeg anledning til at præcisere, at de samfundsøkonomiske problemer, som har gjort det nødvendigt at udskyde broprojektet, ikke løses ved at overlade opgaven til private kapitalinteresser, det være sig pensionskasser eller andre.

Noget andet er, at en Storebæltsbro fremdeles har været tænkt finansieret gennem lån, og for så vidt andre hensyn ikke taler derimod, vil der selvagt intet være til hinder for – set fra statens stilling som bygherre – at også pensionskasser yder staten lån til broens finansiering.

60 eksemplarer af denne skrivelse vedlægges.

J. K. Hansen

Bilag 2

MINISTERIET FOR OFFENTLIGE ARBEJDER

Den 9. november 1978

Den 30. november 1978 har folketingsmedlem Glistrup stillet mig følgende spørgsmål nr. 155:

»Kan ministeren give en detaljeret redegørelse for de muligheder, der er for at opnå en fast Storebæltsforbindelse gennem privat finansiering?«

Svar:

I anledning af spørgsmålet og begrundelsen herfor har jeg indhentet følgende udtalelse fra Statsbroen Store Bælt:

»Statsbroen Store Bælt har siden efteråret 1976 modtaget en række skriftlige og personlige henvendelser fra internationalt arbejdende banker og »brokers«, hvorved de pågældende institutioner har søgt information om Storebæltsprojektet og tilbudt deres assistance ved finansieringsspørgsmålets løsning. Ingen af disse henvendelser har haft karakter af konkrete tilbud.

Repræsentanter fra de pågældende institutioner har alle været opmærksomme på, at loven om anlæg af en bro over Store Bælt og dermed de almindelige betingelser for SSBs virksomhed indebærer en adskillelse af broens projektering, konstruktion og finansiering.

Henvendelserne har derfor taget udgangspunkt i lovens § 7, stk. 2, ligesom også SSB stedse har henvist besøgende bankfolk til også at tage kontakt til Statsgældskontoret.

Bankfolk fra Vesttyskland, Storbritannien og USA har over for SSB udtrykt, at det ville være muligt på gunstige betingelser at finansiere broens opførelse på de internationale lånemarkeder; i nogle tilfælde har man skitseret en egentlig projektfinsiering, hvorved der både kunne skaffes likviditet i selve opførelsesperioden og senere en konvertering af byggelån til endelig, langfristet finansiering.

Man har hævdedet, at det ville være en fordel for SSB, om lånene kunne optages i SSBs navn, garanteret af den danske stat, hvilket også er anlægslovens forudsætninger, jfr. bemærkningerne til lovforslagets §§ 6 og 7.

Enkelte henvendelser har tillige haft som udgangspunkt, at SSB søgte at udnytte andre landes eksportkreditfaciliteter bedst muligt i forbindelse med valg af entreprenører og den nærmere bestemmelse af, hvilke ydelser til broens konstruktion som kunne fremskaffes fra entreprenørens hjemland. Sådant finansiering vil normalt fremstå som meget fordelagtigt, hvad betingelser angår, men indeholder naturligvis den binding, at entreprenørens hjemland opnår leverancer til brobyggeriet, hvor andre synspunkter fører til, at leverancerne bliver danske.

Af næsten alle henvendelser er fremgået, at Danmark har en meget høj kreditværdighed i det internationale banksystem, og at man muligvis ville kunne opnå mere fordelagtige lånevilkår ved finansiering af broprojektet som sådan, end den danske stat normalt opnår ved betalingsbalancelån.

Endelig er det fremgået af henvendelserne fra internationale bankfolk til SSB gennem de seneste 2 år, at vilkår og muligheder for at opnå international finansiering af en Storebæltsbro naturligvis nok også er afhængig af omfanget af lånemuligheder. Selv om de internationale markeder for udlån af denne type er vokset voldsomt i de senere år, er lånebehovene både i de industrialiserede lande og i udviklingslandene vokset tilsvarende. Den høje danske kreditværdighed skulle dog fortsat kunne medvirke til, at et projekt som Storebæltsbroen kunne placeres i konkurrence med andre projekters internationale finansiering.«

Denne udtalelse giver mig ikke anledning til kommentarer.

Ivar Hansen